

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



**EL EJERCICIO DE LAS RESPONSABILIDADES CIVILES EN LOS CASOS DE
ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE TRANSPORTE COLECTIVO.
UN ANÁLISIS DE LA REALIDAD GUATEMALTECA**

DORA PATRICIA LÓPEZ LÓPEZ

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2013

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

**EL EJERCICIO DE LAS RESPONSABILIDADES CIVILES EN LOS CASOS DE
ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE TRANSPORTE COLECTIVO.
UN ANÁLISIS DE LA REALIDAD GUATEMALTECA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

DORA PATRICIA LÓPEZ LÓPEZ

Previo a Conferírsele el Grado Académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, octubre de 2013

**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 I: Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi
VOCAL II: Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz
VOCAL IV: Br. Víctor Andrés Marroquín Mijangos
VOCAL V: Br. Rocael López González
SECRETARIA: Licda. Rosario Gil Pérez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

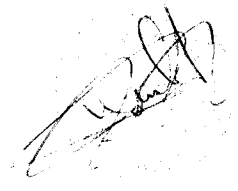
Presidente: Lic. Jorge Leonel Franco Morán
Vocal: Lic. Bayron René Jiménez Aquino
Secretario: Lic. Álvaro Arturo de León Álvarez

Segunda Fase:

Presidente: Licda. Eloisa Mazariegos Herrera
Vocal: Lic. Marco Tulio Pacheco Galicia
Secretario: Licda. Magda Nidia Gil Barrios

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 y ciencias Jurídicas y del Examen General Público).

*OFICINA JURÍDICA
LIC. MARIO GERARDO ELLIGTON LAMBE
GUATEMALA, C.A.*



Guatemala, 01 de mayo de 2013

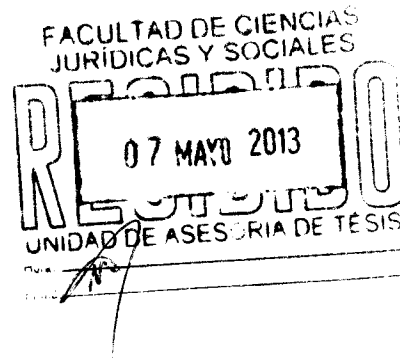
Doctor:

Bonerge Amilcar Mejía Orellana

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala

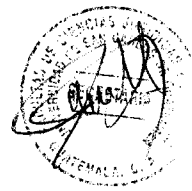


Respetable doctor Mejía Orellana:

Respetuosamente me dirijo a usted con el objeto de manifestarle que, en cumplimiento de la resolución emitida por la Unidad de Asesoría de Tesis, de fecha 23 de noviembre de 2011, en la cual se me nombró como asesor de tesis de la bachiller: Dora Patricia López López, cuyo trabajo intitulado: **“EL EJERCICIO DE LAS RESPONSABILIDADES CIVILES EN LOS CASOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE TRANSPORTE COLECTIVO. UN ANÁLISIS DE LA REALIDAD GUATEMALTECA”**, procedo a emitir el siguiente dictamen:

I. Considero que el tema investigado por la estudiante: Dora Patricia López López, es de suma importancia respecto a su contenido científico y técnico; toda vez, que reúne los requisitos exigidos por la reglamentación correspondiente, y estimo importante agregarle al título las palabras **“DE TRANSPORTE”**, para una mejor comprensión.

OFICINA JURÍDICA
LIC. MARIO GERARDO ELLINGTON LAMBE
GUATEMALA, C.A.



II. Asimismo, cabe señalar que en este estudio se emplearon los métodos de investigación: analítico e inductivo; así como también la técnica documental, dando como resultado un juicio crítico al respecto.

III. Al realizar la revisión del trabajo de investigación en su oportunidad sugerí correcciones de redacción, mismas que consideré oportunas para una mejor comprensión del tema abordado.

VI. La bibliografía empleada por la sustentante fue adecuada al tema investigado.

V. Las conclusiones y recomendaciones fueron redactadas en forma clara y sencilla para esclarecer el fondo de la tesis, en congruencia con el tema investigado, haciendo aportaciones valiosas y propuestas concretas para su realización. En virtud de lo anterior y habiéndose cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público me permito emitir **DICTAMEN FAVORABLE** en cuanto a la fase de asesoría de tesis.

Sin otro particular, aprovecho para expresarle las muestras de mi respeto y particular estima.

Lic. Mario G. Ellington Lambe
ABOGADO Y NOTARIO

Lic. Mario Gerardo Ellington Lambe

Abogado y Notario

Colegiado 5842



fs

DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 03 de octubre de 2013.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante DORA PATRICIA LÓPEZ LÓPEZ, titulado EL EJERCICIO DE LAS RESPONSABILIDADES CIVILES EN LOS CASOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE TRANSPORTE COLECTIVO. UN ANÁLISIS DE LA REALIDAD GUATEMALTECA. 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/sllh.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
 Lic. Avidán Ortiz Orellana
DECANO



Rosario
SECRETARIA





DEDICATORIA

A DIOS:

Por su infinita misericordia y amor, por ser mi fuente de sabiduría a quien le debo lo que soy y lo que tengo, y de quien he recibido la fortaleza para culminar mi carrera.

A MIS PADRES:

Maria Maura López Saravia y Lucilo López Iboy, por todos sus sacrificios y amor.

AL MATRIMONIO:

Licenciado Rafael Eduardo Bran Paz y Angélica Mirtala Cruz Figueroa de Bran, por su apoyo incondicional.

A MIS HERMANOS:

Edy Amilcar, Edgar Roberto, Edelmira, Norma Graciela, Guilmar Lucilo y Cristina Ayde, por su amor fraternal.

A:

La Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala, en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por ser mi guía del saber.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción	i

CAPÍTULO I

1. Definición de accidente	1
1.1. Accidente en su sentido jurídico	2
1.2. Tipos de accidentes	3
1.3. Clases de vehículos automotores y su incidencia según la clase de accidente de tránsito	4
1.3.1. Vehículos automotores de uso personal y familiar.....	5
1.3.2. Vehículos automotores de carga	7
1.3.3. Vehículos automotores tipo microbús de uso comercial.....	8
1.3.4. Vehículos automotores de transporte colectivo de personas.....	10
1.4. Causas	11
1.5. Consecuencias	12
1.6. Instituciones que intervienen en la seguridad del tránsito	13
1.6.1. Policía Nacional Civil	13
1.6.2. Ministerio Público	15



Pág.

1.6.3.	Policía Municipal de Tránsito	15
1.6.4.	Dirección General de Transporte	17
1.6.5.	Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda	17
1.7.	Procedimiento en materia de tránsito	18
1.7.1.	Etapa preparatoria o de instrucción	18
1.8.	Modos anormales de finalizar el proceso	21
1.8.1.	Sobreseimiento o clausura	22
1.8.2.	Archivo	22
1.8.3.	Clausura provisional	23
1.9.	Procedimiento intermedio	23
1.10.	Juicio oral	24
1.11.	Medidas de coerción	26
1.12.	Beneficios aplicables a la persona sindicada en un accidente de tránsito.	28

CAPÍTULO II

2.	Transporte colectivo	31
2.1.	Historia del transporte colectivo en Guatemala	31



3.4.	Regulación de la responsabilidad civil en el derecho guatemalteco.....	48
3.4.1.	Responsabilidad civil regulada en el Código Civil	48
3.4.2.	Responsabilidad civil en los medios de transporte	49
3.4.3.	Responsabilidad de conductores	49
3.4.4.	Responsabilidad de los menores de edad	50
3.5.	Prescripción de la responsabilidad civil	51
3.6.	Regulación de la responsabilidad civil en la legislación. comparada	51
3.7.	La responsabilidad civil derivada del delito	54
3.8.	Naturaleza jurídica de la responsabilidad civil	56
3.9.	Definición responsabilidad penal.....	57
3.10.	Regulación de la responsabilidad penal en el derecho guatemalteco	58

CAPÍTULO IV

4.	Realidad guatemalteca	65
4.1.	Escasa educación vial para los pilotos	67



- 4.1.1. Educación vial68
- 4.1.2. Objeto de la educación vial68
- 4.1.3. Falta de controles efectivos69
- 4.2. Ausencia de cobertura nacional de seguros70
 - 4.2.1. Concepto de contrato de seguro.....71
 - 4.2.2. Origen del seguro72
 - 4.2.3. Función del seguro73
 - 4.2.4. Diferencia entre el seguro social y el seguro comercial74
 - 4.2.5. Naturaleza del seguro76
- 4.3. Elementos del contrato de seguro78
- 4.4. Características del seguro81
- 4.5. Riesgos cubiertos85
- 4.6. Las personas en el seguro de transporte86
 - 4.6.1. Seguro de personas87
 - 4.6.2. Clases de seguros personales88
- 4.7. División geográfica de mayor incidencia88
- CONCLUSIONES93**
- RECOMENDACIONES95**



BIBLIOGRAFÍA.....97



INTRODUCCIÓN

El propósito de investigar sobre el presente tema, es tratar de determinar si las responsabilidades civiles, surgidas de sentencias dictadas en contra de los conductores o propietarias de las unidades de transporte colectivo involucradas en accidentes, son efectivamente ejecutadas.

Para llegar a ello se utilizaron los objetivos siguientes: Analizar las causas que originan la responsabilidad civil en los casos de accidentes del transporte colectivo; establecer mecanismos para informar a la población acerca de la responsabilidad civil en estos hechos de tránsito, como se deriva la responsabilidad civil de la penal y establecer los riesgos a los que se exponen los responsables del accidente al no cumplir con reparar los daños ocasionados.

Se comprobó la hipótesis planteada, toda vez que durante la investigación se determinó que la responsabilidad civil en los casos de accidentes de tránsito del transporte colectivo, se origina del incumplimiento de la ley, tal es el caso de conducir en estado de ebriedad y, en el caso de los propietarios permitirlo, falta de mantenimiento de las unidades, lo cual provoca graves consecuencias a las víctimas. Si bien es cierto la mayoría de veces se causa por una acción u omisión involuntaria, también es cierto que su resultado genera responsabilidad civil.

En esta investigación se utilizó el método analítico: para el efecto se analizaron algunos expedientes de accidentes de tránsito ocasionados por el transporte colectivo, el método inductivo por medio del cual se estableció que los propietarios de las



unidades del transporte colectivo, son responsables solidariamente de los daños y perjuicios ocasionados por los conductores de dichos accidentes de tránsito. En cuanto a las técnicas de investigación, se pone en práctica las bibliográficas con el fin de seleccionar y recopilar adecuadamente el material de referencia para la presente investigación.

En la presente investigación se desarrollan los capítulos siguientes: en el capítulo I, se detalla una breve definición de qué es un accidente, qué representa en su sentido jurídico, los tipos de accidentes, clases de vehículos automotores según y su incidencia según la clase de accidente de tránsito, las causas sus consecuencias, e instituciones que intervienen, y el procedimiento en materia de tránsito; en el capítulo II, se describe al transporte colectivo, su historia en Guatemala, los tipos y clases de transporte, y lo que se entiende por concesión; en el capítulo III, se trata la responsabilidad civil, en casos de accidentes de tránsito, su regulación en el derecho guatemalteco y en el derecho comparado, la responsabilidad civil derivada del delito, su naturaleza jurídica, y la responsabilidad penal; y, finalmente en el capítulo IV, desarrolla la realidad guatemalteca en los casos de accidentes de tránsito y las deficiencias que el transporte colectivo presentan en nuestro país.



CAPÍTULO I

1. Definición de accidente

Etimológicamente, atendiendo al criterio sustentado por la Real Academia Española el término “accidente” deriva del latín *accidens*, en tanto que lexicológicamente implica 1°. Cualidad o estado que aparece en algo, sin que sea parte de su esencia o naturaleza; 2°. Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas; 3°. Suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas 4°. Indisposición o enfermedad que sobreviene repentinamente y priva de sentido, de movimiento, o de ambas cosas; y 5°. Síntoma grave que se presenta inopinadamente durante una enfermedad, sin ser de los que la caracterizan”.¹

De esa cuenta y en sentido amplio, puede afirmarse, que el término “accidente”, representa todo aquel acontecimiento que surge de una forma no esperada o programada, pero que es capaz de afectar total o parcialmente una actividad, que dependiendo de su naturaleza, eventualmente podría o no generar efectos perniciosos para quienes estuvieran en la esfera de influencia de tal suceso, el cual podría tener como punto de partida o bien ser la resultante de factores humanos o materiales.

La palabra **accidente**, tomada aisladamente, significa “Cualquier suceso eventual que altere el orden regular de las cosas” y esta primera acepción resulta demasiado amplia y también lo es su segunda acepción “Cualesquiera alteración o indisposición que priva el movimiento, del sentido o de ambas cosas”.²

¹Accidente www.rae.es/drae/srv/search?id=3EETCGquGDXX2n/8gwdT.(Guatemala 5 de abril de 2011)

² Vázquez Rodríguez Guillermo Rafael. **Consecuencia jurídicas de los accidentes de tránsito cuando no existen personas lesionadas**. Pág. 1



De ahí que con frecuencia escuchemos el acaecimiento de accidentes hogareños, accidentes laborales, accidentes industriales, y claro está, accidentes de tránsito.

Por su parte, Cabanellas señala que el término “accidente” viene a constituir un hecho imprevisto o un suceso eventual, principalmente cuando ello origina una desgracia. Para este mismo tratadista, el término “accidente” visto desde el ángulo del derecho, constituye todo acontecimiento que ocasiona un daño, pudiendo provenir de un hecho de la naturaleza o de acto del hombre, pero que en todo caso origina consecuencias jurídicas y hasta en ciertos casos responsabilidad puramente civil”.³

1.1. Accidente, en su sentido jurídico

Desde el punto de vista jurídico, el término “accidente” se puede decir que envuelve un aspecto de casualidad, o de caso fortuito y se habla comúnmente de "daños causados por mero accidente" estableciéndose que no ha habido culpa ni intención de causarlo, entendiéndose con ello que existe una valoración exculpatoria. Así mismo que es un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública, que deja daños en las cosas o en las personas y significa la participación de vehículos y peatones. También se dice de "todo suceso eventual o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las personas y que es causado por un hecho u ocasión directa del empleo o uso de un vehículo de tracción mecánica, animal o humana.

En el derecho penal, cuando no es previsible carece de consecuencias jurídicas en materia civil sólo puede provocarlas cuando el obligado ha tomado a su cargo el caso fortuito.

³ Cabanellas G, L Alcalá Zamora, **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. t. 1 Pág. 66



1.2. Tipos de accidentes

Dentro del quehacer cotidiano y como reflejo de las noticias libradas por los medios de comunicación social nacional, se ha tornado común leer o escuchar – desafortunadamente en la mayoría de ocasiones hasta con indiferencia-- acerca del acaecimiento de numerosos accidentes de tránsito y sus dolorosas consecuencias. En ese contexto, también nos hemos familiarizado con otras maneras de denominar dichos accidentes, siendo así que no constituye ninguna sorpresa para la población escuchar términos un tanto diferentes para calificar un mismo hecho, es decir un accidente de tránsito, como es el caso también de poder denominarlo como: accidente automovilístico, percance automovilístico, siniestro de tráfico o colisión de tránsito, entre otros. Sin embargo, cualquiera sea la denominación que se aplique, sus consecuencias son muy perjudiciales.

Por lo general, la mayoría de accidentes de tránsito tienen como origen la imprudencia o negligencia del conductor, y aunque en diversas ocasiones tales siniestros también pueden atribuirse a fallas mecánicas, la responsabilidad en ningún momento deja de recaer en el conductor, toda vez que éste debe en todo momento de velar porque el vehículo automotor a su cargo –cualquiera sea la clase— esté en perfectas condiciones de funcionamiento. Esta circunstancia cobra mayor relevancia cuando de vehículos de transporte colectivo de personas se trata.

Es oportuno hacer referencia aquí sobre la manera como el tratadista Manuel Ossorio define el término “imprudencia”, al afirmar que esta última es la falta de



prudencia, de cautela o de precaución; que es una expresión íntimamente vinculada al derecho penal, toda vez que al estar divididos los delitos en dolosos y culposos, la imprudencia constituye uno de los elementos característicos de estos últimos, incurriéndose en ella por acción o por omisión, si bien la omisión parece ajustarse mejor a la negligencia, que es otro de los elementos de la culpa. En consecuencia, quien comete delito por imprudencia incurrirá en responsabilidad penal y en la obligación de reparar el daño causado. Con respecto al derecho civil, la misma obligación resarcitoria recae sobre quien causa un daño por imprudencia sin incurrir en sanción penal”.⁴

Desde el ángulo de la legislación penal guatemalteca, el Código Penal (Decreto 17-73 del Congreso de la República), establece en su “Artículo 11 que el delito es doloso cuando el resultado ha sido previsto o cuando sin perseguir ese resultado, el autor se le presenta como posible y ejecuta el acto”. Asimismo, el Artículo 12 del mismo cuerpo legal consigna que “el delito es culposo cuando con ocasión de acciones u omisiones lícitas, se causa un mal por imprudencia, negligencia o impericia, adicionando que los hechos culposos son punibles en los casos expresamente regulados por la ley”.

1.3. Clases de vehículos automotores y su incidencia según la clase de accidentes de tránsito

Si bien este trabajo tiene como propósito primordial determinar el nivel de cumplimiento por parte de las personas propietarias de las unidades del transporte

⁴ Ossorio Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales**. Pág. 365



colectivo de personas, en lo que respecta a las responsabilidades civiles, primordialmente si éstas son resultado de una sentencia dictada como resultado de un proceso penal, no puede soslayarse que también en algunos casos un número importante de accidentes de tránsito que suceden en las carreteras nacionales, tienen como punto de partida el hecho de que muchos de los vehículos involucrados en tales accidentes no estaban fabricados para tales propósitos, situación que obliga a hacer una sucinta descripción de cómo está conformado el parque vehicular guatemalteco.

La clasificación seguidamente descrita no está contenida en ningún manual automotor, sino más bien se deriva de las observaciones que la autora del presente trabajo de investigación en el quehacer cotidiano nacional. De esa cuenta, se ha establecido la existencia de: a) Vehículos automotores de uso personal y familiar; b) Vehículos automotores de carga; c) Vehículos automotores tipo microbús de uso comercial; y d) Vehículos automotores de transporte colectivo de uso comercial. Seguidamente se describen las principales características asociadas a esta clasificación.

1.3.1. Vehículos automotores de uso personal y familiar

Son vehículos tipo sedán, de marcas variadas, cuyos motores oscilan en la mayoría de casos entre los 1000 y 2000 centímetros cúbicos, y el número de plazas es de cinco. Un porcentaje bastante alto de estos vehículos cuenta con una vida media de uso de no menos de quince años, e incluso no resulta extraño observar vehículos con treinta o más años de uso. Cabe resaltar que muchos de ellos forman parte del “parque de vehículos rodados”, lo cual indica que previo a incorporarse al parque vehicular



nacional, ya tenían un lapso de tiempo en uso en el país del cual provienen, usualmente los Estados Unidos.

El mantenimiento de muchos de estos vehículos no es la más indicada, en parte por la carencia de piezas de repuesto originales, tomando en cuenta el tiempo transcurrido desde su fabricación e incorporación al parque vehicular nacional. Lo anterior motiva a hacerlos funcionar con piezas de repuesto defectuosas y que no cumplen los requerimientos básicos de calidad y seguridad.

A lo anterior, se agrega una marcada desatención en lo que respecta al mantenimiento básico, siendo frecuente escuchar que muchos accidentes originados por este tipo de vehículos automotores se deben a problemas de frenos, al uso de llantas lisas y en muchos casos compradas de “segunda mano”, y claro está, con desapego a las mínimas recomendaciones de seguridad. Además, no resulta inusual observar que la capacidad de plazas autorizadas para este tipo de vehículos es desbordada con facilidad a ciencia y paciencia de las autoridades, de tal cuenta que vehículos de cinco plazas resultan transportando en muchos casos el doble de ello, incumpliendo flagrantemente lo estipulado en el Artículo 14 del Reglamento de Tránsito el cual establece: “Que todo vehículo automotor que transite en las vías públicas del territorio nacional, debe contar con el siguiente equipamiento básico: a. Bocina; b. Retrovisor interior y exterior; c. Parabrisas y limpia brisas; d. Cinturones de seguridad en los asientos delanteros; e. Llanta de repuesto del tipo que pueda reemplazar a las principales; f. Herramientas necesarias para el cambio de llanta; g. Silenciador; h.



Velocímetro; i. Luces (una luz alta y baja a cada lado de la parte frontal, y una luz de posición a cada lado en las partes frontales y posteriores)”.

1.3.2. Vehículos automotores de carga

Son vehículos de mediano y gran tamaños, de marcas variadas, generalmente accionados por motores de 3 mil a 8 mil centímetros cúbicos, de tracción trasera o con doble tracción, en muchos casos dotados con frenos de aire, dirección hidráulica y muchos de ellos con cajas de velocidades de 20 cambios. Existen vehículos de pequeña, mediana y gran capacidad de carga, tal el caso de los denominados tráiler y su remolque.

Los problemas de tiempo de uso y mantenimiento indicados en el caso de los vehículos automotores familiares, también son aplicables en el caso de los vehículos automotores de carga. A nivel nacional son numerosos los accidentes de tránsito provocados por unidades de transporte de carga pesada en contra de unidades de transporte colectivos de personas, donde si bien estos últimos están exentos de responsabilidad, tampoco los exime, al igual que al primero, de atender debidamente el resarcimiento a las víctimas por concepto de responsabilidades civiles.

En el caso de los vehículos automotores de mediana capacidad de carga, se incluyen los denominados paneles y picops. A este respecto, “el Artículo 7 numeral 80 del Reglamento de Tránsito, indica que estos últimos son vehículos automotores de dos ejes, especialmente equipados y construidos para el transporte de carga y con una



capacidad máxima de 1.5 toneladas métricas, siendo su peso bruto de 3.5 toneladas métricas”.

No obstante, es común observar de manera cotidiana en las carreteras nacionales, principalmente en las llamadas carreteras secundarias del interior del país, a picops transportando no precisamente carga, sino personas, en número que rebasa con creces su capacidad de manejo y maniobra seguros, con el agravante de que en muchos casos los conductores o quienes manejan dichos vehículos carecen de licencia de conducir o bien son menores de edad. Desafortunadamente en la práctica este tipo de vehículo, habilitado como transporte de personas, ha sido causante de innumerables accidentes, con gran pérdida de vidas humanas, pero con la característica especial que por no estar específicamente calificados como vehículos para transportar personas, no pueden acceder o ser comprendidos dentro del denominado seguro para personas previsto en el Artículo 1 del Reglamento para la contratación de de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de pasajeros Acuerdo Gubernativo Número 392-2001, ni tampoco existe conocimiento de que los propietarios de estos vehículos hayan sido sancionados a resarcir civilmente a las víctimas resultantes.

Vehículos automotores tipo microbús de uso comercial

“El Artículo 7 numeral 65 del Reglamento de Tránsito, define a los microbuses como vehículos automotores de dos ejes, especialmente equipados y construidos para el transporte de personas, con capacidad total hasta veinticinco personas, pero más de nueve y con peso máximo admisible de 3.5 toneladas métricas”.



Aunque circulan en las carreteras nacionales algunos microbuses con capacidad de veinticinco pasajeros, estos han sido traídos rodados de los Estados Unidos, donde eran utilizadas mayormente para transportar escolares o huéspedes de hoteles, contando con el consabido y responsable mantenimiento.

Aparte de lo antes descrito, en Guatemala la mayoría de los microbuses en servicio están destinados al transporte de personas; generalmente son accionados por motores de entre 2 mil y 3 mil centímetros cúbicos, básicamente turbo diesel, y con capacidad de dieciocho plazas.

Un recorrido por el interior del país, deja entrever la gran cantidad de vehículos con las características antes enunciadas que con fines comerciales se dedica al transporte colectivo de personas. Sin embargo, también puede observarse que en muchos casos el número de personas que transportan dichos microbuses rebasan en alarmante cantidad el aforo indicado por el fabricante, con lo cual se pone en constante riesgo a quienes hacen uso de dicho medio de transporte.

También en este caso han sido numerosos los accidentes sufridos. La sobrecarga, el exceso de velocidad, el deficiente mantenimiento, la imprudencia, la impericia y la irresponsabilidad de los conductores –muchos de ellos menores de edad, sin licencia de conducir y en algunos casos bajo efectos de bebidas embriagantes--, son las características asociadas en estos casos.

Aunque no fue posible contar con información oficial al respecto, en atención a la falta de control que en este sentido dejan entrever las autoridades de tránsito, a juzgar por la gran cantidad de vehículos de transporte colectivo “piratas” que operan sin



control alguno, se presume que tampoco en este caso tiene significancia alguna la protección de los pasajeros y que tampoco están acogidos al seguro obligatorio de transporte extraurbano de personas.

1.3.4. Vehículos automotores de transporte colectivo de personas

Aun cuando el Artículo 7 del Reglamento de Tránsito contiene 121 definiciones, para la correcta interpretación del mismo, según se indica, no especifica de manera precisa lo relacionado a los vehículos automotores destinados al transporte colectivo de personas, como sería el caso de los autobuses que transportan personas de y hacia el interior de la república.

Según la definición del numeral 11 de dicho “Artículo, se dice que autobús es aquel “...vehículo automotor de dos o más ejes, especialmente equipado y construido para el transporte colectivo de personas, con capacidad para 26 personas o más y con peso bruto máximo superior a 3.5 toneladas métricas”. Más adelante, al tratar sobre el transporte colectivo, la definición del numeral 94 indica que éste comprende todo “...vehículo que transporta a personas desde distintos puntos, incluyendo el transporte público, los taxis, el transporte de personal y el transporte escolar. En tanto, la definición 96 al referirse al transporte público, señala que éste es cumplido por vehículos colectivos que transportan a grupos de personas de una población desde y hacia puntos distintos a través del cobro de una tarifa”.

Examinando la definición del numeral 11 se aprecia cierta ambigüedad en su contenido. En efecto, señala que autobús es aquel vehículo con capacidad para 26 personas o “más”. ¿Cuál es ese “más”? En Guatemala es común observar autobuses



extraurbanos transportando entre 70 y 80 personas. Además, se referencia un “peso bruto máximo superior (¿?) a 3.5 toneladas métricas”. ¿Es ese peso solo del automotor o incluye también el peso total de las personas y el de la carga “muerta” que transporta”.

En otras palabras, resulta difícil definir con la precisión deseada lo que en Guatemala se comprende por vehículo automotor de transporte colectivo de personas.

1.4. Causas

Las causas más comunes de los accidentes de tránsito se encuentra la imprudencia del conductor, la embriaguez, exceso de velocidad, fallas mecánicas de los vehículos y la ausencia de una adecuada campaña de información ciudadana, el irrespeto a las señales de tránsito, la irresponsabilidad de los conductores, y el aumento constante de vehículos que circulan dentro de la urbe capitalina, como se puede observar, los factores humanos que aquí se menciona, son las causas de mayor porcentaje de accidentes de tránsito en el país los cuales pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, dependiendo de la legislación de tránsito o relacionada de cada país.

Asimismo se puede mencionar el factor climatológico como la niebla, la humedad los derrumbes, y los hundimientos en las carreteras que son utilizadas por los conductores del transporte colectivo de pasajeros que a diario viajan de y hacia los distintos puntos de los departamentos de la republica de Guatemala.



1.5. Consecuencias


Los accidentes de tránsito en nuestro país causan daños irreparable a las personas involucradas, debido a la perdida de vidas humanas y las condiciones económicas en las que quedan al momento de un siniestro causado por un accidente de tránsito colectivo esto porque la mayoría de veces los responsables de estos hechos no son sancionados penalmente o se dan a la fuga en el momento del suceso, en lo que a la responsabilidad civil se refiere es común que las autoridades no logren que los daños sean resarcidos, además de pérdida de vidas humanas estos hechos también causan diferentes tipos de lesiones, y que en este caso nuestro Código Penal tipifica esta conducta como delito y para lo cual establece lo siguiente:

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

Asimismo el Artículo 150 regula:

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

Si el delito fuere ejecutado al manejar vehículo bajo influencias de bebidas alcohólicas, drogas toxicas o estupefacientes que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se le impondrá al responsable, además de una multa de trescientos (Q.300.00), a tres mil quetzales (Q.3.000.00).



Si el delito se causare por pilotos del transporte colectivo, en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de cinco a nueve años “.

1.6. Instituciones que intervienen en la seguridad del tránsito

Antes de desarrollar el tema en cuanto a las instituciones que intervienen en la seguridad de tránsito, es importante destacar que es al Ministerio de Gobernación a quien le compete por intermedio del departamento de tránsito de la Dirección de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, así como ejercer la autoridad de tránsito en todas las carreteras ya sean nacionales o departamentales y de todas aquellas que cuya administración no haya sido trasladada a las municipalidades, asimismo es el Organismo Ejecutivo que mediante acuerdo gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la república que se encuentren en condiciones de realizar dicha función, pero que además el consejo municipal deberá convalidar dicho traslado mediante acuerdo municipal, a continuación se hará una breve descripción de dichas instituciones.

1.6.1. Policía Nacional Civil

En el tema en desarrollo la figura de Policía Nacional Civil juega un papel importante se dice que es una institución profesional armada, ajena a toda actividad política debido a que según lo regulado en la ley de la Policía Nacional Civil esta institución tiene



prohibido formar parte de partidos políticos así como de ejecutar actividades de esa índole. Su organización es de naturaleza jerárquica y su funcionamiento se rige por la más estricta disciplina. La Policía Nacional Civil ejerce sus funciones durante las veinticuatro horas del día en todo el territorio de la república, entre sus funciones es la encargada de proteger la vida, la integridad física la seguridad de las personas y sus bienes el libre ejercicio de sus derechos y libertades, así como prevenir, investigar y combatir el delito preservando el orden y la seguridad pública, para el cumplimiento de su misión, la Policía Nacional Civil desempeñara las siguientes funciones coordinar y regular todo lo relativo a las obligaciones del Departamento de Tránsito establecidas en la ley de la materia.

Ahora bien, en lo que al tema de accidentes de tránsito se refiere como ya se menciona es al Ministerio de Gobernación a quien le compete por intermedio del departamento de tránsito de la Dirección de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública es por ello que cuando ocurre un accidente de tránsito de cualquier índole la función que ejerce la Policía Nacional Civil dependiendo del límite de su jurisdicción de cada comisaría es presentarse al lugar de los hechos, establecer la situación que se presenta, tomar nota de hechos ocurridos, si resultaren personas lesionadas, vía telefónica o por radio solicitan la presencia de unidades de auxilio al departamento más cercano de donde ocurrió el accidente regularmente a los bomberos para que los lesionados sean llevados a los centros hospitalarios más cercanos o que correspondan, esto sucede cuando los bomberos aun no han acudido al lugar del accidente de lo contrario colaboran en el traslado de personas heridas.



1.6.2. Ministerio Público

Esta institución es la encargada de llevar a cabo la averiguación de los hechos considerados como delitos, es una institución con funciones autónomas, promueve la persecución penal y dirige la investigación de los delitos de acción pública; además velar por el estricto cumplimiento de las leyes del país.

En ejercicio de esa función, el ministerio público perseguirá la realización de la justicia y actuara con objetividad, imparcialidad y con apego al principio de legalidad, en los términos que la ley establece.

Es por ello que cuando ocurre un accidente de tránsito, en el cual resultan personas lesionadas o fallecidas, los elementos policíacos que acudieron al lugar de los hechos, solicitan la presencia del Ministerio Público, para que realice los trámites que corresponden dependiendo el tipo de lesión o para identificar los cadáveres y recoger las evidencias del caso.

1.6.3. Policía Municipal de Tránsito

Siempre y cuando lo considere conveniente, cada municipio podrá contar con un cuerpo de Policía Municipal, el Organismo Ejecutivo mediante acuerdo gubernativo podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la república, y que se encuentren en condiciones de realizar dicha función, para que el Organismo Ejecutivo pueda delegar esa competencia es necesario que la municipalidad interesada lo solicite y que además manifieste formalmente contar como con los



recursos necesarios para desempeñar su función, se responsabilizará por su ejercicio y funcionamiento y dictara los reglamentos y ordenanzas que sean necesarias, este cuerpo de policía estará bajo la subordinación del alcalde de cada municipio que corresponda desempeñará sus funciones con apego a la Constitución Política de la Republica de Guatemala y las leyes relacionadas con la seguridad pública; todo esto a través de las unidades que la conforman, ejerciendo dirección y control en todo lo que respecta a realizar funciones especializadas, como agentes de la autoridad de tránsito, dependiendo de la jurisdicción que le compete y en consecuencia le corresponde dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito, cabe mencionar que cada departamento y municipio de Guatemala cuenta con sus propios reglamentos, dentro de sus funciones le corresponde velar y supervisar el ordenamiento vehicular dentro de su competencia, así como montar operativos varios. (Alcoholímetros, carreras clandestinas, transporte pesado, etc.), para que todo trascorra con normalidad.

Entre las funciones de las policías municipales de tránsito en todo el territorio nacional se encuentra apoyar en eventos socioculturales, recreativos y deportivos. Ejecutar planes operativos y órdenes de servicio, apoyar a infraestructura, señalización y cambio de vía, prevención de accidentes y orientación a los conductores.

La creación de las policías municipales de tránsito se encuentra regulado en el Código Municipal.



1.6.4. Dirección General de Transporte

Es una institución gubernamental bajo la dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda, y al cual le corresponde el mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicación y transporte, las actividades específicas de la Dirección General de Transporte es el registro, control regulación y autorización de los servicios nacionales e internacionales de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y el transporte de carga nacional o en tránsito, toda vez cumplidos los requisitos que los interesados presenten de conformidad con lo que señala la ley y los reglamentos respectivos.

1.6.5. Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda

En cualquier país del mundo las carreteras son las principales vías de comunicación, y en nuestro país el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda es el encargado de planificar y desarrollar sistemas de comunicación infraestructura y transporte del país es decir que es el encargado de dar mantenimiento a todas las carreteras del territorio nacional o contratar a entidades privadas a través de concesiones para que se hagan cargo de dicho mantenimiento.

Sin embargo, la mayoría de los accidentes que ocurren en las distintas carreteras de nuestro país se debe al mal estado y conservación en que se encuentran las mismas, así como también a la falta de señalización adecuada.



1.7. Procedimiento en materia de tránsito

En el presente trabajo se pretende dejar claro que respecto a los accidentes de tránsito no existe un procedimiento penal o civil y que debido a ello deben crearse procedimientos y tribunales específicos, para el seguimiento y juzgamiento de los mismos; según lo regulado en el Código Procesal Penal los delitos contra la seguridad del tránsito se juzgan a través de un juicio por faltas, pero debido a que en el tema en desarrollo, resultan personas con lesiones gravísimas y personas fallecidas es evidente que los responsables de causar accidentes de tal magnitud no pueden ser juzgados a través de este juicio de faltas.

Algo muy importante de comentar en esta investigación es que los responsables de hechos culposos no deben de estar en las mismas cárceles en las que se encuentran reos de alta peligrosidad, sino que debería haber lugares especiales para ellos y así evitar que lleguen a convertirse en delincuentes peligrosos.

A continuación se describirán las formas del proceso que se utilizan cuando no se logra llegar a un acuerdo entre las personas involucradas en un accidente de tránsito.

1.7.1 Etapa preparatoria o de instrucción

Es la primera etapa del procedimiento común en la cual el Ministerio Público es el encargado de investigar y de recabar todos los elementos de convicción y el juez de



Primera Instancia Penal de Narcoactividad y Delitos contra el Ambiente es quien controla la investigación.

Esta etapa se inicia de cuatro formas: Denuncia, querella, prevención policial y conocimiento de oficio.

- **Denuncia**

Es un acto introductorio por medio del cual cualquier persona puede hacer del conocimiento, en forma verbal o escrito, a la Policía Nacional Civil, al Ministerio Público o a un tribunal, si supiere de un delito de acción pública, aunque los ciudadanos no están obligados a denunciar delitos; por el contrario, los funcionarios y empleados públicos que tengan conocimiento de un hecho delictivo en el ejercicio del cargo, tienen la obligación de denunciar tales hechos a la autoridad correspondiente.

- **Querella**

Es otro acto introductorio para iniciar una investigación, en la cual el agraviado en la comisión de un delito promueve la investigación o se adhiere a la ya iniciada por el Ministerio Público. A diferencia de la denuncia, la querella se realiza en forma escrita.

La querella, según lo establecido en el Código Procesal Penal Artículo 302 se presenta por escrito ante el juez que controla la investigación, y debe de contener:



Nombres y apellidos del querellante o en su caso de su representado, residencia, cita del documento con que acredita su identidad; en caso de entes colectivos, el documento que certifique la personería del querellante, lugar que señala para recibir notificaciones y citaciones, un relato circunstanciado del hecho con indicación de los participes, las víctimas y los testigos. Asimismo, también elementos de prueba y antecedentes o consecuencias conocidas, prueba documental en su poder o indicación del lugar donde se encuentre, contar con auxilio de abogado colegiado, esto último según lo indica el Artículo 197 de la Ley del Organismo Judicial.

Si faltará alguno de estos requisitos, el juez, sin perjuicio de darle trámite inmediato señalará un plazo para su cumplimiento. Vencido el mismo si fuese un requisito indispensable, el juez archivará el caso hasta que se cumpla con lo ordenado, salvo que se trate de un delito público en cuyo caso procederá como en la denuncia.

La querrela deberá ser remitida al Ministerio Público, para que éste inicie la instrucción o fase de investigación preliminar, tal como lo manda el Artículo 303 del Código Procesal Penal.

- **Prevención policial**

Es otro acto introductorio, por el cual los funcionarios y agentes policiales que tengan noticia de un hecho punible perseguible de oficio, informarán enseguida y detalladamente al Ministerio Público y practicarán una investigación preliminar para



reunir o asegurar con urgencia los elementos de convicción y evitar la fuga u ocultación de los sospechosos Artículo 304 del Código Procesal Penal.

- **Conocimiento de oficio**

En este caso el Ministerio Público se entera de la comisión de un delito por cualquier otro medio que no sea denuncia, querrela ni prevención policial (Artículo 289 del Código Procesal Penal).

De las cuatro etapas de iniciación del proceso antes mencionadas, es el Ministerio Público quien debe prepararlas.

1.8. Modos anormales de finalizar el proceso

El procedimiento preparatorio, se inicia como ya se menciono anteriormente, con la denuncia, querrela, prevención policial conocimiento de oficio, pero cuando no existan fundamentos para promover un juicio, no se haya individualizado al sindicado o se haya declarado su rebeldía, faltare alguna de las condiciones para imponer una pena o no existe la posibilidad de incorporar nuevos elementos esta fase puede concluir por:

- Sobreseimiento o clausura Archivo; y
- Clausura provisional.



1.8.1. Sobreseimiento o clausura

El Código Procesal Penal en el “Artículo 325 establece: Si el Ministerio Público estima que no existe fundamento para promover el juicio público del imputado, es decir, no encuentra los elementos suficientes para acusar, solicitará el sobreseimiento o clausura provisional del caso.

Con el requerimiento remitirá al tribunal las actuaciones y los medios de prueba materiales que tengan en su poder.

El procedimiento preparatorio deberá concluir lo antes posible, procediéndose con la celeridad que el caso lo amerita, y deberá practicarse dentro de un plazo de tres meses.

En casos especiales el tribunal podrá prorrogar durante un mes la investigación. Si el Ministerio Público no cumple con presentar su requerimiento dentro de los plazos indicados, el fiscal a cargo del asunto será amonestado por escrito por el juez que controla la investigación, quien le fijará un plazo de ocho días para que lo haga”.

1.8.2. Archivo

Cuando no se haya individualizado al imputado o se haya declarado su rebeldía, el Ministerio Público podrá disponer, por escrito, el archivo de las actuaciones sin perjuicio de la prosecución del procedimiento de los demás imputados.



1.8.3. Clausura provisional

“Si no correspondiere sobreseer y los elementos de prueba resultaren insuficientes para requerir la apertura del juicio, se ordenará la clausura del procedimiento, por auto fundado, que deberá mencionar, concretamente, los elementos de prueba que se espera poder incorporar. Cesará toda medida de coerción para el imputado a cuyo respecto se ordena la clausura. Cuando nuevos elementos de prueba tornen viable la reanudación de la persecución penal para arribar a la apertura del juicio o al sobreseimiento, el tribunal, a pedido del ministerio público o de otra de las partes, permitirá la reanudación de la investigación.”

1.9. Procedimiento intermedio

Esta etapa tiene por objeto que el juez evalúe si existe fundamento o no para someter a una persona a juicio oral y público por la probabilidad de su participación en un hecho delictivo o para verificar la fundamentación de de las otras solicitudes del ministerio público, es decir la acusación, el sobreseimiento o la clausura, se le conoce como proceso penal o de instrucción.

El procedimiento intermedio se encuentra ubicado en el tiempo entre la etapa preparatoria y el juicio, como su nombre lo ilustra, su razón es la de que el juez controle el fundamento del requerimiento del ministerio público, con el objeto de no permitir la realización de juicio defectuoso y fijar en forma definitiva el objeto del juicio (el hecho y



la persona imputados), o en su caso evitar el sobreseimiento o la clausura ilegales, con la petición de apertura a juicio se formulara la acusación.

Dentro de este debate preliminar tanto el imputado como su defensor, tienen oportunidad de objetar la acusación solicitada por el Ministerio Público por considerar que la misma carece de fundamento suficiente y se pretende someter a una persona a juicio, sin contar con los elementos necesarios para probar la acusación. También pueden objetar en cuanto a la tipificación del delito es decir si el hecho por el cual se solicita la acusación constituye un delito diferente del considerado en el requerimiento o bien que el hecho por el cual se solicita dicha acusación, no constituye delito.

En esta discusión preliminar puede plantearse, también las distintas excepciones sobre aspectos sustanciales del ejercicio de la acción.

1.10. Juicio oral

Tiene por objeto determinar, mediante un debate oral y público, si la persona acusada es responsable o no del hecho que se le atribuye.

Al referirnos al juicio oral, este es considerado como aquel juicio que se sustancia en sus partes principales de viva voz y ante juez o tribunal encargado del litigio.

El juicio oral debe estar inspirado principalmente en los principios de inmediación y publicidad, siendo la oralidad el mecanismo esencial para la inmediación.



Predomina la palabra como expresión, tal como su nombre lo indica, el medio de expresión es la palabra hablada en el desarrollo del debate, reflejando con ello la exactitud de la palabra que recibe el tribunal de viva voz de quien o quienes la prestan, siendo la oralidad esencial para la inmediación.

La oralidad es un mecanismo que genera un sistema de comunicación entre el juez, las partes y los medios de prueba, permitiendo una descripción de la verdad material de un modo eficaz y controlado.

Es público, se dice que la publicidad es otra de las características del juicio oral, que constituye una de las garantías judiciales básicas previstas en el Artículo 8 numeral 2 inciso b), de la Convención Americana sobre los Derechos Humanos (Pacto de San José).

La publicidad del juicio se relaciona con la justicia penal, transmitiendo un mensaje a la sociedad, respecto a la vigencia de los valores, que son el cimiento de la convivencia.

La publicidad del juicio significa que las decisiones de los tribunales son transparentes, cumpliendo una función preventiva, ligada a los fines de la pena que es la prevención del delito, fundamentada en el castigo. Generalmente la publicidad se traduce en la realización de los juicios públicos, con la posibilidad de que cualquier persona puede asistir al juicio y observar lo que en el mismo sucede.



Teniendo ello sus limitaciones expresas, fundamentadas en razones de orden, pudor o en la necesidad de mantener ciertos actos en secreto.

Predomina la inmediación como principio fundamental ya que el juez, para dictar un fallo, debe basarse en los actos del debate y en la prueba que ha recibido de viva voz, tomando en cuenta todos los factores que ha observado en la recepción de la prueba. A través de la inmediación, el juez está en contacto directo con las partes y con los medios de prueba los cuales se producen en su presencia.

1.11. Medidas de coerción

En Guatemala las medidas de coerción en el proceso penal son actos que limitan la libertad de una persona con el objeto de resguardar la aplicación de la ley penal.

Las medidas de coerción personal sólo se justifican si sirven a los objetivos y fines del proceso penal. El proceso penal está al servicio del derecho penal. En base al principio constitucional de un juicio previo (Artículo. 12 de la Constitución Política de la República), “a nadie se le puede aplicar la ley penal, sin antes haber sido sometido a proceso penal. Por ello, el decir que el único fundamento de la medida coercitiva está en el proceso penal nos lleva a afirmar que dichas medidas no pueden tener los mismos fines que tiene la pena”.



El Código Procesal Penal señala como únicos fines de las medidas coercitivas asegurar la presencia del imputado en el proceso e impedir la obstaculización de la averiguación de la verdad.

Entre las medidas de coerción que regula el Código Procesal Penal, tenemos:

- “Presentación espontánea
- Citación,
- Aprehensión y
- Prisión preventiva”.

Sin embargo en el caso del tema que nos compete, las medidas sustitutivas son las que el Código Procesal Penal ofrece como alternativas a la prisión preventiva, en aquellos casos en que los fines de la misma puedan lograrse por otras vías menos gravosas para el sindicado, indicando los requisitos que se deben llenar para obtener el beneficio, y dejando claro que las mismas no podrán concederse en una serie de supuestos establecidos en la ley.

El Código Procesal Penal en el Artículo 264, establece: “Sustitución. Siempre que el peligro de fuga o de obstaculización para la averiguación de la verdad pueda ser razonablemente evitado por la aplicación de otra medida menos grave para el imputado, el juez o tribunal competente, podrá imponerle alguna o varias de las medidas siguientes:



- 1.- Arresto domiciliario, en su propio domicilio o residencia o en custodia de otra persona, sin vigilancia alguna o con la que el tribunal disponga
- 2.- presentación periódica, que se refiere a la obligación de presentarse periódicamente ante el tribunal o la autoridad que se designe.
- 3.- la caución económica la cual se refiere, a la prestación de una caución económica adecuada, por el propio imputado o por otra persona, mediante el depósito de dinero, constitución de prenda o hipoteca, embargo o entrega de bienes, o la fianza de una o más personas idóneas.
- 4.- El arresto domiciliario en hechos de tránsito, que a continuación se menciona.”

1.12. Beneficios aplicables a la persona sindicada en un accidente de tránsito

En lo que respecta a los accidentes de tránsito, nuestro Código Procesal Penal en su Artículo 264 Bis, establece:

“Arresto domiciliario en hechos de tránsito. Cuando se trate de hechos por accidentes de tránsito, los causantes de ellos deberán quedarse en libertad inmediata, bajo arresto domiciliario.

Esta medida podrá constituirse mediante acta levantada por un notario, juez de paz o por el propio policía que tenga conocimiento del asunto, estos funcionarios serán responsables si demoran innecesariamente el otorgamiento de la medida.”



Sin embargo, este Código en el segundo párrafo del mismo Artículo, regula: “No gozará del beneficio la persona que en el momento del hecho se encontrare en alguna de las situaciones siguientes.

- En estado de ebriedad o bajo efectos de droga o estupefacientes.
- Sin licencia vigente de conducción.
- No haber prestado ayuda a la víctima, no obstante de haber estado en posibilidad de hacerlo.
- Haberse puesto a la fuga u ocultado para evitar su procesamiento.”





CAPÍTULO II

2. Transporte colectivo

“El transporte colectivo se divide en buses urbanos y extraurbanos. Los buses extraurbanos conforman la estructura un sistema de transporte de mercancías y de personas. Aproximadamente 2800 buses están registrados en la municipalidad de Guatemala, los cuales terminan su trayecto en el municipio de Guatemala”.⁵

Antes de desarrollar el tema es importante conocer algunas referencias históricas del transporte colectivo en Guatemala.

2.1. Historia del transporte colectivo en Guatemala

Según información obtenida esta evolución que ha tenido durante el transcurso del tiempo el transporte colectivo en Guatemala, “en el año de 1878 el establecimiento del primer tranvía urbano en Guatemala correspondió a la empresa ferrocarril urbano de Guatemala, limitada, la cual fue una concesión que diera Justo Rufino Barrios por acuerdo gubernativo del 6 de agosto de 1878 a J.B. Bunting al Dr. Fenner, que estableció el privilegio para establecer líneas ferras urbanas ya fueran para carros jalados por caballos o movidos por vapor, por el termino de cuarenta años de los cuales veinte se encontrarían exonerados del pago de derechos aduaneros y contribuciones o impuestos municipales, por el interés que el mismo gobierno tenia en que dicha empresa prestara el servicio proporciono adicionalmente los terrenos para los edificios

⁵ Escovedo Quijivix Julia María y Payam William Sebastián Layazali. **Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito urbano.** Pág. 8



con destino a estaciones, deposito de los tranvías, establos y almacenes y oficinas que le fueran indispensables para prestar el servicio.

La Empresa Ferrocarril Urbano de Guatemala tenía por obligación el establecimiento de una primera línea que tendría como punto inicial de partida el paseo del "Calvario" y terminar en la Iglesia de San José, dejando a criterio de los beneficiados de la concesión la ruta que atravesaría la primera línea. Y una segunda ruta que se comprometió a construir que era de la plaza de toros a la plaza de Jocotenango utilizando las calles que convinieran a la empresa, pero debiendo estar concluida en el término de dos años a partir de la fecha en que se iniciaron los trabajos los de construcción.

En el año de 1881 la Empresa Ferrocarril Urbano de Guatemala, solicito un cambio en la primer ruta a cubrir, proponiendo que esta fuera de el Calvario a la Plaza de Jocotenango en lugar de la Iglesia de San José, sin embargo para el año de 1893 la Empresa Ferrocarril Urbano de Guatemala no había cumplido con las condiciones establecidas en la concesión que se le otorgara y en el Gobierno de Reina Barrios. En el año de 1901 el Gobierno de Estrada Cabrera otorgo la concesión a la Compañía Internacional Railways of Central América UFCO, y en el año de 1904 a la empresa Ferrocarril del Norte.

Para el año de 1915 el precio del pasaje era de un centavo y medio oro por pasaje, que la tasa de cambio de esos años era de aproximadamente sesenta y dos centavos de moneda nacional), estos acontecimientos originaron que en el año de 1922 se iniciara



una nueva gestión para establecer un sistema de generadores eléctricos, en un contrato que nunca se cumplió, derivado de la serie de problemas que se presentó durante esos años el 25 de junio de 1925 la municipalidad de Guatemala se convirtió en la arrendataria del tranvía urbano, luego de concluidos los contratos y ya no siendo renovados la municipalidad dio paso a nuevos medios de transporte como lo fueron los buses, siendo en el año 1928 en que el tranvía desapareció de la ciudad de Guatemala definitivamente como medio de transporte de pasajeros, y paso al servicio de carga de mercadería y luego al transporte de basura.

Seguidamente llegaron los primeros automóviles que fueron utilizados para el transporte a los cuales se les llamó “realeros”, que posteriormente prestaron el servicio de transporte de las primeras líneas de autobuses urbanos, en las mismas rutas del tranvía. con el modernismo del siglo XX estos medios desaparecieron, pero son considerados como los precursores de nuestro actual transporte urbano”⁶.

Como ya se menciona anteriormente en el año 1928 desaparecieron los tranvías urbanos, pero en el año de 1927 según información obtenida de la página de Internet Guatemala de ayer, “el 16 de diciembre del año 1927 inició a prestar el servicio la empresa guatemalteca de autobuses EGA, siguiendo el recorrido de la estación central al parque central por la novena avenida, y del parque central al hipódromo del norte recorriendo toda la sexta avenida, en ese mismo año el señor Pascual Rosito y

⁶ U Cesar. **Historia del tranvía en Guatemala.** www.guatemaladeayer.blogspot.com. (7 de mayo de 2013)



Palomo Compañía, inicio la prestación del servicio sin ningún contrato pero con algunas franquicias en el precio y derecho de trafico, lo que determinó que en el año de 1931 se presentaran nuevas solicitudes de concesiones entre las que participaron varios oponentes entre ellos los señores Roque Rosito y Compañía, a quienes les fue entregada e iniciaría la prestación del servicio con 21 buses y a un costo de cinco centavos por pasaje, en el año de 1932 surgió la unificación de empresas creándose la empresa de “autobuses unidos de Rosito, Aldaz y Compañía y que se le conoció como (AURACO).

A partir del año de 1940 se reorganiza el transito del transporte urbano en la ciudad capital y se establecen nuevas rutas numeradas que poco a poco se fueron incrementando, todas las rutas que funcionaron entre 1950 y finales de 1980, en estos últimos años las rutas empezaron a sufrir variaciones en su recorrido por los cambios de vías, construcciones de pasos a desnivel y otros cambios hechos por la municipalidad para recortar en algunos casos las rutas y en otros casos alargarlos”.⁷

“A partir del tres de febrero de 2007 funciona en Guatemala el transmetro que es un sistema público de tipo autobús, que es similar a otros sistemas de Latinoamérica, como el trasmilenio de Bogotá, el metropolitano de Lima, el transmetro de Barranquilla, mio de Calí, cobvia y metrobus de Quito y transantiago de Chile, la primera fase del sistema se inició con una flota mixta de autobuses articulados, en donde la mitad eran nuevos y la otra reacondicionados, para la segunda fase se adquirieron buses menos

⁷ Ibid.



largos debido a que en las calles de del centro histórico de la ciudad, la movilidad de los buses articulados se vería afectada por el tamaño de los buses”.⁸

“A partir del tres de julio de 2010 comenzó a funcionar el transurbano el cual es una propuesta de cambio en el Sistema de Transporte Urbano, que beneficia a los millones de usuarios que día a día utilizan este medio de transporte, pues se les brinda un servicio de calidad con estándares reconocidos a nivel mundial, con precios accesibles para el usuario.

Implementando tecnología de punta e invirtiendo en la estructura actual del transporte urbano, se generan cambios importantes en la estructura tradicional, con el objetivo de lograr la modernización, el resguardo de los usuarios, contribuir a la seguridad nacional, generar empleos, cambiar la imagen nacional e internacional referente al transporte público, contribuir al desarrollo nacional, agregar seguridad a bordo de las unidades y alcanzar la optimización de los recursos.

Este proyecto esta compuesto por el servicio colectivo de autobuses y transmetro y es un programa impulsado por la asociación de empresarios de autobuses urbanos y el gobierno de Guatemala”.⁹

⁸ Proyecto presentado por la municipalidad de Guatemala es.wikipedia.org/wiki/transmetro- (Guatemala 16 de mayo de 2013)

⁹Asociación de empresas de autobuses urbanos y gobierno de Guatemala.www.transurbano.com.gt/transurbano/ (Guatemala 18 de mayo de 2013)



A continuación se desarrolla detalladamente el tema de investigación para conocer algunos aspectos generales sobre la definición tanto de transporte como de colectivo.

2.3. Definición de transporte: “El tratadista Ossorio dice que en sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto, o una persona, de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción. Tiene importancia jurídica como contrato de esa índole, cuando el transporte se refiere a personas, la obligación del transportista o transportador consiste en facilitar al pasajero el recorrido de un itinerario previamente”.¹⁰

“El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos o personas (contenido) de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte). Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes.

Los medios de transporte son los diferentes sistemas o maneras de desplazar un determinado contenido de un lugar a otro. Estos se clasifican en medios terrestres (ferrocarril, automóvil), aéreos (avión) o acuáticos (fluviales o marítimos), cada uno de los cuales necesitará unas infraestructuras diferentes para su funcionamiento: Vías

¹⁰ Ossorio. **Op.Cit.** Pág. 760



férreas y estaciones para el tren, carreteras para los automóviles, aeropuertos para los aviones, y puertos náuticos para los barcos.

2.3. Tipos de transporte

2.3.1. Transporte terrestre

“El transporte terrestre es aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra. Sus ejes son visibles, debido a que están formados por una infraestructura construida previamente por la que discurren las mercancías y las personas. Así pues existen redes de carreteras, caminos, ferrocarriles y otras redes especiales (eléctricas, de comunicaciones, oleoductos y gaseoductos). Denominamos flujo al tráfico que circula por la red de transporte, mientras que la capacidad es el flujo máximo que es capaz de absorber la red.

2.3.2. Transporte aéreo

El transporte aéreo se ha desarrollado a lo largo del siglo XX, con especial incidencia a partir de la segunda mitad del siglo, cuando los avances técnicos aplicados a la aviación (motor a reacción, sistemas de vuelo...) han producido aviones más rápidos, seguros y de mayor capacidad. En un principio su uso civil era casi exclusivamente para el transporte de viajeros, y de mercancías poco voluminosas, aunque con el paso del tiempo van adquiriendo mayor importancia otro tipo de mercancías, que necesitan una rápida distribución. En el transporte de viajeros, se ha experimentado un claro aumento de los usuarios, debido tanto al aumento del número de plazas disponibles,



como a la bajada de las tarifas aéreas, así como la diversificación de los destinos tanto a largo (más de 4000 Km) como a corto recorrido (alrededor de 1000 Km).

El transporte aéreo necesita para su funcionamiento de aeropuertos, que son enormes infraestructuras dedicadas a las operaciones aéreas. Estas son grandes consumidoras de espacio, tanto para las pistas de aterrizaje y despegue como para las edificaciones necesarias para un correcto funcionamiento aeroportuario:

2.3.3. Transporte acuático

El transporte acuático es el realizado mediante barco, pudiéndose distinguir entre el transporte fluvial (por ríos y canales) y el marítimo. Su principal ventaja radica en poder transportar mercancías voluminosas a bajo coste, mientras que en contrapartida la velocidad del transporte es bastante menor. Esta velocidad ha provocado la decadencia del transporte de viajeros de larga distancia (copado por el transporte aéreo), mientras que en las cortas distancias se mantienen en formas de ferry (barcos relativamente rápidos que cubren frecuentemente líneas de pasajeros de corta distancia).

Tanto el transporte fluvial como el marítimo necesitan de puertos para prestar sus servicios, estas infraestructuras sirven para la interconexión entre diferentes medios de transportes, por lo que deberán tener las edificaciones y almacenes necesarios para el desarrollo de su actividad”.¹¹

¹¹Sánchez Angulo, Gabriela Elizabet. **Transporte**. [ficus.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html](https://www.ficus.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html) (Guatemala 23 de mayo de 2013)



2.4. Definición de colectivo

“Lo contrario a individual sobre todo en cuanto a la propiedad. Lo común a un grupo, a la estructura de una colectividad. Con virtud para reunir o recoger. Lo común o perteneciente a varias personas; o relacionado con todas ellas sin distinción”.¹²

Tomando en cuenta lo anterior, puede decirse que se le llama transporte colectivo a aquel que tiene la capacidad de transportar a un número elevado de pasajeros de un lugar a otro, en el cual el transportista tiene la obligación de trasladar a las personas a un lugar determinado en los horarios establecidos y procurando siempre por la seguridad de sus pasajeros.

En la legislación guatemalteca lo relativo al transporte colectivo lo encontramos regulado en la Ley de Tránsito y principalmente en su respectivo Reglamento, cuyo Artículo 68 establece que “todo conductor de un transporte colectivo, urbano y extraurbano deberá conducir y efectuar las paradas y arranques sin sacudidas ni movimientos bruscos. Se abstendrá de realizar acto alguno que le distraiga durante la marcha. El conductor, y en su caso el ayudante o encargado, durante la marcha y en las paradas, velará por la seguridad de los viajeros”.

¹² Ossorio. **Op. Cit.** Pág.



2.5. Clases de transporte colectivo

2.5.1. Transporte colectivo privado

Cuando los servicios los prestan personas o empresas particulares a los cuales el Estado les ha concesionado dicho servicio para que por su cuenta y riesgo las administren en este caso un servicio público por lo cual reciben una remuneración que cobra a los usuarios del servicio, y cuyo uso queda restringido a sus dueños pudiendo estos rescatar dicho servicio por deficiencia o aumento desmedido de precios. Así mismo también puede mencionarse los servicios que prestan los autobuses de empresas o los escolares.

2.5.2. Transporte colectivo público

Este servicio es el que presta el Estado a través de las municipalidades de forma abierta para todos los ciudadanos es decir al público en general, un ejemplo de dicho servicio se refleja en el que presta la Municipalidad de Guatemala con la implementación del transmetro.

Nuestro Reglamento de Tránsito (Acuerdo Gubernativo 273-98) regula: “transporte público: vehículo colectivo que transporta a grupo de personas de una población desde y hacia puntos distintos a través del cobro de una tarifa”.

Transporte público es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse



a los horarios y rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y está disponible para el público en general.

Esa diferencia entre colectivo y público no es precisamente académica, sino que interesa a la hora de planear políticas de movilidad, porque la valoración de cada medio debe de realizarse globalmente mas allá de sus rasgos técnicos como capacidad o su tutelaridad publica o privada.

2.6. Concesión del transporte colectivo

La Ley de Contrataciones del Estado, Decreto Número 57- 92 del Congreso de la República, en su Artículo 95, establece que “se entiende por concesión la facultad que el estado otorga a particulares, para que por su cuenta y riesgo construyan, produzcan, monten instalen, mejoren, adicionen, conserven, restauren y administren una obra, bien o servicio público, bajo el control de la entidad pública concedente con o sin ocupación de bienes públicos, a cambio de una remuneración que el particular cobre a los usuarios de la obra, bien o servicio”.

En Guatemala, el transporte colectivo es un servicio público que es otorgado por el Estado a empresas particulares con la intención de que presten un servicio digno seguro y eficiente a la población; sin embargo, este tipo de servicio en nuestro país es muy deficiente debido a que la mayoría de las empresas encargadas de prestarlo no le otorga la importancia necesaria para lograr el objetivo para el cual le fue concesionado, convirtiéndose en la práctica en un servicio deficiente y peligroso para los miles de



usuarios que día con día utilizan dicho medio de transporte público, poniendo con ello en riesgo su integridad física, debido al mal estado en el que se encuentran las unidades de transporte y a los constantes accidentes de tránsito provocados por los pilotos de dichas unidades cuya causa principal es el exceso de velocidad y la disputa del pasaje.

El transporte colectivo de personas en nuestro país, en lo interno es un sistema de gestión y explotación colapsado en lo fundamental. En lo externo es un sistema operativo que se muestra esencialmente anárquico en las vías públicas que forma parte del itinerario de varias rutas, convertidas en tierra de nadie, por los conductores de los autobuses, y por la omisión de los gestores o propietarios de las empresas que prestan dicho servicio.

La abundancia de maniobras peligrosas en la conducción, el exceso de velocidad, el irrespeto a la señalización vial, cambio de recorridos autorizados, son algunos de los muchos síntomas que predominan como producto de esa anarquía operacional.

El transporte colectivo es un servicio público, aunque gestionado u operado por empresas privadas, de carácter básico para la población en general, que lo demanda para cubrir sus necesidades de transportación.



CAPÍTULO III

3. Responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito de transporte colectivo

Siempre que ocurra un accidente de tránsito, no importa si es ocasionado por un transporte de servicio individual o colectivo, en el que se causen daños físicos o materiales siempre va a existir responsabilidad ya sea civil o penal, por lo que en la presente investigación se desarrollará separadamente cada una de ellas.

3.1. Antecedentes de la responsabilidad civil

“La noción de responsabilidad ha tenido un largo y laborioso proceso en la historia del Derecho. En un principio quizás la responsabilidad solo dependía del rapto negativo de la víctima del mal. El incumplimiento de la obligación o el daño causado solo originaba la ruptura de la paz entre los particulares; Y más adelante y como resultado de la evolución institucional, surgió un apoderamiento o confiscación por el estado o el príncipe en cuanto a los bienes del moroso o del culpable de un daño civil”.

Ya en el derecho romano, surge la figura de la prenda comisorias como elemento de la responsabilidad por la obligación incumplida, por la cual respondía una prenda o cosa o, en su defecto, una persona en calidad de fiador. Luego surgió la figura de la autofianza, mediante la cual el deudor respondía con su propia persona de sus compromisos y obligaciones, al punto que en caso de incumplimiento podía quedar preso y convertirse en esclavo del acreedor, quien incluso adquiriría el derecho de poder venderlo y aun hasta matarlo, para satisfacer al menos su rencor ante la insolvencia.



“Asimismo también encontramos que una persona es responsable civilmente cuando queda obligada a reparar un daño sufrido por otra. Entre el responsable y la víctima surge un vínculo de obligación: el primero se convierte en deudor y el segundo en acreedor de la reparación uno y otro fuera de su voluntad. Incluso cuando el responsable causa el daño, la obligación nace sin que él la haya consentido, es decir que ha querido causar el daño pero no tenía la intención de convertirse en deudor de la reparación, e incluso si por su propia voluntad hubiera querido causar el daño no lo obligaría esa voluntad sino lo establecido en la ley”.¹³

3.1.2. Definición de responsabilidad civil

Es importante hacer énfasis en lo indicado por el tratadista Ossorio en su diccionario de ciencias jurídicas y políticas, con respecto al tema de la responsabilidad civil, al decir que “es la que lleva consigo el resarcimiento de los daños causados y de los perjuicios provocados por uno mismo o por tercero, por el que debe responderse”.¹⁴

“Jurídicamente, el término responsabilidad, se refiere a la obligación que tiene una persona de responder ante el daño que le ha causado a otra. Es decir, que el concepto mencionado, significa la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto, lo cual se traduce en la obligación de reparar el daño producido”.¹⁵

¹³ Cabanellas G. Alcala Zamora y Castillo Luis. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**, t. 5. Pág. 737

¹⁴ Ossorio. **Op. Cit.** Pág. 674

¹⁵ Aguilar Zamora Lizzvett Mellina. **La responsabilidad civil por daño ambiental en Guatemala**. Pág. 1



3.2. Clases de responsabilidad civil

De acuerdo con el “Artículo 119 de nuestro Código Penal, existen tres clases de responsabilidad civil: 1º. La restitución. 2º. La reparación de los daños materiales y morales. 3º. La indemnización de perjuicios”.

a) La restitución la cosa se hallare en poder de un tercero que la haya adquirido legalmente, salvo su derecho de repetir contra quien corresponda. Esta última disposición no es aplicable cuando la cosa sea irreivindicable de poder de tercero, por haberla adquirido en la forma y con las consideraciones que establecen las leyes civiles.

b) La reparación de los daños materiales y morales

Según lo encontramos en el “Artículo 121 del Código Penal, la reparación de los daños materiales y morales, se hará valorando la entidad del daño material, atendiendo al precio de la cosa y la afección del agraviado si constare o pudiera apreciarse”.

c) La indemnización de perjuicios

A pesar de que el Código Penal no profundiza en lo referente a la indemnización de perjuicios, desde el punto de vista técnico (estricto sensu), el perjuicio se identifica con la ganancia lícita que se deja de obtener o los gastos que ocasiona una acción u omisión ajena, culposa o dolosa; se diferencia del daño porque éste es el que recae directamente sobre el bien patrimonial (el deterioro), mientras el perjuicio deviene



precisamente de ese daño causado sobre los mismos, y el perjuicio es el que sufren los propietarios a causa del daño.

Esta forma de responsabilidad civil está contenida en el “Artículo 120 del Código Penal, e indica que la restitución deberá hacerse de la misma cosa, siempre que fuere posible, con abono de deterioros o menoscabos a juicio del tribunal y aunque responsabilidades civiles deben cubrir los “daños y perjuicios” que sufre el sujeto pasivo u ofendido en el delito”.¹⁶

3.3. Responsabilidad civil contractual

Es importante distinguir la diferencia que existe entre la responsabilidad civil contractual y la extracontractual.

La contractual surge cuando hay incumplimiento de un pacto, de un convenio de un contrato o de relación jurídica preexistente y causa un perjuicio para quien esperaba la realización de la prestación debida por lo que el incumplidor queda obligado a reparar el daño causado es decir que tiene su origen más que todo en un contrato.

En el Código Civil guatemalteco encontramos regulada esta responsabilidad en el Artículo 1423, el cual establece: “El incumplimiento de la obligación se presume por culpa suya mientras no pruebe lo contrario”.

¹⁶ De León Velasco Héctor Anibal, de Mata Vela José Francisco, **Derecho penal guatemalteco**. Pág. 331.



Asimismo, en el caso del cumplimiento de obligaciones contractuales el Artículo 1436 establece: “Clausula de indemnización, las partes pueden fijar anticipadamente una cantidad que deberá de pagar el que deje de cumplir la obligación, o no la cumpla de manera convenida, o retarde su cumplimiento; las tales en tales casos, compensa los daños y perjuicios”, esto quiere decir, que si la parte que no ha cumplido con la obligación paga la cantidad fijada previamente, esto le compensa los daños y perjuicios que produjo a la otra persona.

El Artículo 1441 el Código Civil también establece: “La cláusula de indemnización será insubsistente cuando se trate de asegurar con ella el cumplimiento de obligaciones que no pueden exigirse judicialmente, salvo los casos expresamente consignados en la ley”.

3.3.1. La responsabilidad civil extracontractual

“Tratándose de responsabilidad derivada de algún acto ilícito, de dolo o de culpa grave, no puede decirse que tal responsabilidad tenga como base el incumplimiento del contrato, porque esos actos trascienden el contenido y alcance de la convención. Quien intencionalmente causa un daño a otro es responsable de esos actos, independientemente de que exista entre él y la víctima un vínculo contractual.

El que incurre en la falta grave y causa con ello daños que van más allá del cumplimiento del contrato, como sería la muerte de los pasajeros en el transporte, incurre en responsabilidad contractual. Es decir, que esta responsabilidad no nace del



incumplimiento de un contrato, nace de un delito o cuasidelito. En ciertas condiciones, el autor del daño está obligado a repararlo; su responsabilidad es una responsabilidad delictual cuando ha causado intencionalmente el daño (delito) (dolo); cuasidelictual cuando no ha querido el daño (cuasidelito)".¹⁷

Surge cuando el daño o perjuicio causado no tiene su origen en una relación contractual, sino en cualquier otro tipo de actividad. Para que la responsabilidad extracontractual se produzca, basta que la persona cometa un hecho ilícito que cause daño a otra sin que sea necesaria ninguna obligación o relación previa entre ambas

3.4. Regulación de la responsabilidad civil en el Derecho guatemalteco

3.4.1. Responsabilidad civil regulada en el Código Civil

En el Código Civil, Decreto Ley 106, del Artículo 1645 al 1673 encontramos regulado lo referente a las obligaciones que proceden de hechos y actos ilícitos; asimismo, reza que todo daño debe indemnizarse.

De conformidad con el Artículo 1645 de dicho cuerpo legal, "toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o impudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima". Esta obligación, que tiene como fuente un hecho o un acto ilícito, genera la llamada responsabilidad civil, que es un riesgo al que está expuesta toda persona, individual o jurídica. También regula que él responsable de

¹⁷ **Ibid.**



un delito doloso o culposo está obligado a reparar a la víctima los daños y perjuicios que le haya causado.

3.4.2. Responsabilidad civil en los medios de transporte

En cuanto a los medios de transporte, el Artículo 1652 del Código Civil guatemalteco establece que “las empresas o dueños de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores y cómplices de los daños o perjuicios que causen las personas encargadas de los vehículos, aun cuando las personas que los causen no sean empleados de la empresa o del dueño del medio de transporte. Siempre que el encargado de los vehículos se los haya encomendado, aunque fuere de manera transitoria”.

3.4.3. Responsabilidad de conductores

El Artículo 157 del Código Penal establece. Responsabilidad de conductores. “Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años:

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



2° Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.

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

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

En el Artículo 157 bis del mismo cuerpo legal se regula: “Quien condujere un vehículo de transporte colectivo sin que se le haya autorizado licencia de conducir respectiva, será sancionado con prisión de seis meses a un año y multa de tres mil a cinco mil quetzales”.

3.4.4. Responsabilidad de los menores de edad

En Guatemala, la mayoría de los accidentes de tránsito colectivo ocurre ya sea por el exceso de velocidad, por la disputa de pasaje entre los pilotos, por el irrespeto a las señales de tránsito o por conductores que no cuentan con la edad necesaria, es decir, menores de edad.

Según una publicación periodística del 27 de junio de 2011, la mayoría de accidentes que se registran en el país son el resultado de la imprudencia, y que a decir de la



opinión ciudadana son los jóvenes quienes protagonizan las elevadas estadísticas de accidentes de tránsito, y que los accidentes acaecidos durante los fines de semana son provocados por jóvenes, regularmente “con algunas copas en la cabeza”.

El Código Civil, Decreto Ley 106 regula, “que el menor de edad, pero mayor de quince años, y el incapaz cuando obra en momento de lucidez, son responsables de los daños y perjuicios que ocasionen. En los demás casos, son responsables los padres, tutores o guardadores”.

3.5. Prescripción de la responsabilidad civil

La acción para pedir la reparación de los daños y perjuicios prescribe en un año, según lo establece el Artículo 1673 del Código Civil.

3.6. Regulación de la responsabilidad civil en la legislación comparada

El Código Penal de Costa Rica regula: Solidaridad de los partícipes. Artículo 106. “Es solidaria la acción de los partícipes de un hecho punible, en cuanto a la reparación civil. Están igualmente obligados solidariamente con los autores del hecho punible, al pago de los daños y perjuicios:

- 1) Las personas naturales o jurídicas dueñas de empresas de transporte terrestre, marítimo o aéreo de personas o de cosas;



Consecuencias civiles del hecho punible

Qué efectos comprende. El Artículo 103.- del mismo cuerpo legal establece: Todo hecho punible tiene como consecuencia la reparación civil, que será determinada en sentencia condenatoria; ésta ordenará:

- 1) La restitución de las cosas o en su defecto el pago del respectivo valor;
- 2) La reparación de todo daño; y la indemnización de los perjuicios causados tanto al ofendido como a terceros; y
- 3) El comiso.

Asimismo regula en el Artículo 105.- Cuando la víctima haya contribuido por su propia falta a la producción del daño, el juez podrá reducir equitativamente el monto de la reparación civil”.

El Código Penal de Panamá en el Artículo 119. “Establece de todo delito emana responsabilidad civil para las personas que resulten culpables del mismo.

Establece también en el Artículo 120. Que en la sentencia condenatoria dictada en juicio criminal se podrá ordenar:

1. La indemnización del daño material y moral causado a la víctima o a su familia o a un tercero.
2. La restitución de la cosa obtenida por razón del delito o en su defecto el respectivo valor.

De la responsabilidad civil y sus consecuencias el mismo cuerpo legal señala lo siguiente:



Responsabilidad civil. Artículo. 114.- La ejecución de un hecho descrito por la ley como delito o falta, origina obligación civil en los términos previstos en este Código.

Consecuencias Civiles Artículo. 115.- Las consecuencias civiles del delito, que serán declaradas en la sentencia, comprenden:

- 1) La restitución de las cosas obtenidas como consecuencia de la realización del hecho punible o en su defecto, el pago del respectivo valor;
- 2) La reparación del daño que se haya causado;
- 3) La indemnización a la víctima o a su familia por los perjuicios causados por daños materiales o morales; y,
- 4) Las costas procesales.

La restitución deberá hacerse de la misma cosa, siempre que sea posible, con abono de deterioros o menoscabos, a regulación del juez o tribunal. Opera aunque la cosa se encuentre en poder de tercero y éste la haya adquirido por medio legal, salvo su derecho de repetición contra quien corresponda y, si fuere el caso, el derecho a ser indemnizado civilmente por el responsable del delito o falta.

La reparación del daño se hará valorando por el juez o tribunal la entidad del daño causado, considerando el precio de la cosa y la afección del agraviado.

La indemnización de perjuicios comprende no sólo los causados al agraviado, sino los que se irroguen a sus familiares o a un tercero. El importe se regulará teniendo en cuenta la entidad del perjuicio y las necesidades de la víctima, de acuerdo con su edad, estado y aptitud laboral y, además, del beneficio obtenido por la comisión del delito”.



Código Penal de El Salvador regula lo siguiente: “de las personas que incurren en responsabilidad civil.

Responsables Directos: Artículo. 116.- Toda persona responsable penalmente de un delito o falta, lo es también civilmente, si del hecho se derivan daños o perjuicios, ya sean éstos de carácter moral o material.

Las empresas que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias como consecuencia de un hecho previsto en la ley penal, serán responsables civilmente hasta el límite de la indemnización legalmente establecido o convencionalmente pactada, sin perjuicio del derecho de repetición contra quien corresponda”.

3.7. La responsabilidad civil derivada del delito

“En el derecho penal moderno, se encuentran bien definidas las consecuencias jurídicas de la infracción penal (delitos y faltas), que son de orden penal y también de orden civil. Desde el punto de vista penal, las consecuencias jurídicas son la pena y las medidas de seguridad; y desde el punto de vista civil, son consecuencias jurídicas derivadas de la infracción penal, las llamadas responsabilidades civiles que conllevan las reparaciones e indemnizaciones de daños y perjuicios por parte del sujeto activo a favor del sujeto pasivo”.

“Una infracción a la ley penal del estado, sea ésta un delito o falta generalmente causa dos tipos de males distintos: Un mal social o colectivo, que consiste en la perturbación,



la alarma, el temor que el delito causa en la conciencia de los ciudadanos, y que indiscutiblemente afecta intereses públicos, sociales o colectivos, he aquí que el Estado y la sociedad, resultan ser sujetos pasivos mediatos en todos los delitos o contravenciones”.

“Esta perturbación al orden jurídico existente, que es el daño social, se pretende evitar con la imposición de la pena y la medida de seguridad. Luego existe un mal individual, que consiste en el daño causado directamente sobre la víctima que es el sujeto pasivo del delito, ya sea en su honor, en su patrimonio, en su libertad, en su vida, en su integridad personal, etc. El daño individual es precisamente el que se pretende reparar a través de las indemnizaciones de carácter civil, tienden en última instancia a restaurar el orden jurídico perturbado”.

“En cuanto a la definición de responsabilidad civil, De Mata Vela, J. F y De León Velasco, señalan: --Al respecto consideramos que es Puig Peña, quien anota una definición que reúne todas las características que identifican a la responsabilidad nacida del delito, así: La obligación que compete al delincuente o a determinadas personas relacionadas con el mismo, de indemnizar a la víctima del delito de los daños y perjuicios sufridos con ocasión del hecho punible. [Puig Peña, 1959:427]”.

“Se ha dicho, con bastante razón, que mientras especialistas y legisladores han ocupado parte gran parte de su tiempo en la persona e intereses del delincuente, se ha olvidado de la persona e interés de la víctima; en ese sentido se ha dado mucha importancia al estudio de las penas y las medidas de seguridad dejando un tanto



abandonada la reparación e indemnización del daño causado a la víctima, abandono censurable dice Cuello Calón, pues su resarcimiento no sólo indemniza justamente el perjudicado por los daños sufridos, sino que también apacigua el resentimiento de la víctima, evitando su venganza y contribuyendo así al mantenimiento del orden jurídico”.

“Rodríguez Devesa, a este respecto considera que no hay proveimiento para que se consiga hacer efectiva verdaderamente la responsabilidad civil declarada, que en la mayoría de ocasiones quedará reducida a una platónica declaración por la insolvencia del reo. A diferencia de lo que ocurre con el reo y su familia, que son objeto de protección por las leyes, para que no queden en el desamparo y para mitigar los efectos nocivos que pudiera tener sobre ellos la condena, proyectando a la creación de diversas formas de asistencia. El perjudicado por el delito (sujeto pasivo) no merece ulterior consideración de leyes”.

3.8. Naturaleza jurídica de la responsabilidad civil

“En cuanto a su propia naturaleza jurídica, es motivo de debate en la doctrina lo relativo a si la responsabilidad proveniente del delito, es materia del campo del derecho penal, o si por el contrario es materia del campo del derecho civil.

Los tratadistas que sostienen que pertenece al derecho civil, dicen que esta obligación surge del deber que toda persona tiene de resarcir los daños ocasionados por sus hechos, sean o no ajustados a la ley, es decir provengan o no de la comisión de un delito, por lo que pertenecen al mundo del derecho civil. Y por el contrario, los que



sostienen que pertenece al derecho penal, explican que la acción civil ex-delito supone el delito, y por eso no puede menos que estar ligada a la acción penal. Corresponde – dice Puig Peña- al derecho penal en su calidad de reparador del orden jurídico perturbado por el delito, restablecer el derecho lesionado en todas las esferas y puntos a donde la violación llegó. Esta corriente es la más aceptada y generalizada entre las diversas legislaciones, incluyendo la legislación nuestra”.¹⁸

El Código Penal Decreto 17-73 establece en su Artículo 112 que: “toda persona responsable penalmente de un delito o falta lo es también civilmente.” “La responsabilidad civil es la obligación que se contrae cuando se afectan intereses de otras personas, ya sea por haber actuado personalmente, o por órdenes de otra, causando así pérdida en el patrimonio o daño físico del cual se responde legalmente y se debe cumplir con quien lo ha sufrido”.

3.9 Definición de responsabilidad penal

Según el diccionario enciclopédico de derecho usual, “la responsabilidad penal es la que se concreta en la aplicación de una pena, por la acción u omisión dolosa o culposa del autor de una y otra. Es estrictamente personal, de interpretación restringida, de irretroactividad vedada, de voluntariedad presunta (una vez demostrada la relación de causalidad entre el ejecutor o inductor y el resultado) y de orden público”.¹⁹

¹⁸ De León Velasco, y De Mata Vela. **Op. Cit.** Pág. 325
¹⁹ G Cabanellas L Alcalá Zamora. **Op. Cit.** Pág 744.



Para Ossorio “la responsabilidad penal equivale a responsabilidad criminal y la define como la ajena a un acto u omisión penado por la ley y realizado por persona imputable, culpable o carente de excusa voluntaria. Se traduce en la aplicación de una pena.

Suele llevar consigo, de haber ocasionado daños o perjuicios, la responsabilidad civil que sea pertinente”.²⁰

3.10. Regulación de la responsabilidad penal en el derecho guatemalteco

En el ordenamiento jurídico guatemalteco la responsabilidad penal la encontramos regulada en el Artículo 35 del Código Penal, Decreto 17-73, el cual establece que “son responsables penalmente del delito los autores y los cómplices, en tanto que de las faltas sólo son responsables los autores”.

El mismo Código Penal en el Artículo 36 establece a quienes se consideran autores en la comisión de un delito.

Son autores:

“1° Quienes tomen parte directa en la ejecución de los actos propios del delito.

2° Quienes fuercen o induzcan directamente a otro a ejecutarlo.

3° Quienes cooperen en la realización del delito, ya sea en su preparación o en su ejecución, con un acto sin el cual no se hubiere podido cometer.

4° Quienes habiéndose concertado con otro u otros para la ejecución de un delito, estén presentes en el momento de su consumación”.

²⁰ Ossorio. **Op. Cit.** Pág. 674



En el Artículo 38 del mismo cuerpo legal encontramos lo referente a la responsabilidad de las personas jurídicas y establece lo siguiente.

“En lo relativo a personas jurídicas se tendrá como responsables de los delitos respectivos, a directores, gerentes, ejecutivos representantes, administradores, funcionarios o empleados de ellas, que hubieren intervenido en el hecho y sin cuya participación no se hubiere realizado este y serán sancionados con las mismas penas señaladas en este Código para las personas individuales”.

El mismo Código Penal establece las causas que eximen de la responsabilidad penal, entre ellas se encuentran:

Las causas de inimputabilidad, ésta se da cuando la persona no tiene la capacidad de comprender que su acción es ilícita, es a estas personas a las que se les puede llamar inimputables, es decir que no tienen la capacidad de comprender, para nuestro Código Penal en su Artículo 23 son inimputables

“1°. Los menores de edad, sin embargo para los menores de edad existe una ley especial que regula el procedimiento a seguir en estos casos.

2° Quienes al momento de la acción u omisión, no posea, a causa de enfermedad mental, de desarrollo psíquico incompleto o retardado o trastorno mental transitorio, en este caso el culpable si está sujeto a un proceso penal en el cual se pretende la aplicación de una medida de seguridad”.



Causas de justificación, regulada en el Artículo 24 del mismo cuerpo legal, el cual reza lo siguiente:

“Legítima defensa: la cual se refiere a que la persona obre en defensa de su persona, o de otra persona, de sus bienes o de los bienes de otra persona, de sus derechos o bien en defensa de los derechos de otra persona, siempre y cuando exista:

1° Agresión ilegítima;

2° Necesidad racional del medio empleado para impedirlo o repelerla;

3° Falta de provocación suficiente por parte del defensor;

Estado de necesidad:

“Quien haya cometido un hecho obligado por la necesidad de salvarse o de salvar a otras personas de un peligro, no causado por el voluntariamente, ni evitable de otra manera, siempre que el hecho sea en proporción al peligro”.

Legítimo ejercicio de un derecho; “Quien ejecute un acto ordenado o permitido por la ley, en ejercicio legítimo del cargo público que desempeña, de la profesión a la que se dedica, de la autoridad que ejerce, o de la ayuda que preste a la justicia”.

Causas de inculpabilidad las cuales se encuentran reguladas en el Artículo 25 del mismo cuerpo legal:

- “Miedo invencible
- Fuerza exterior



- Error
- Obediencia debida”.

Asimismo, el Código penal regula las circunstancias que modifican la responsabilidad penal, en la doctrina se les conoce como elementos accidentales del delito y en base a ellos se va a determinar el grado de responsabilidad penal ya sea mayor o menor, a las que disminuyen se les llama circunstancias atenuantes, y a las que aumentan circunstancias agravantes, y mixtas que en algunos casos pueden disminuir la responsabilidad penal y en otros la pueden aumentar. Entre las circunstancias atenuantes el Código Penal regula en el Artículo 25.

- “La inferioridad síquica.
- Exceso de causas de justificación.
- Estado emotivo.
- Arrepentimiento eficaz.
- Preterintencional.
- Presentación a la autoridad.
- Confesión espontánea.
- Ignorancia.
- Dificultad de prever.
- Provocación o amenaza.
- Vindicación de ofensa.
- Inculpabilidad incompleta. y
- Atenuantes por analogía.



- Entre las agravantes se encuentran:
- Motivos fútiles (se comete el delito por algo de poca importancia) y abyectos (ruin).
- Alevosía.
- Premeditación.
- Medios gravemente peligrosos.
- Aprovechamiento de calamidad Abuso de superioridad.
- Ensañamiento.
- Preparación para la fuga.
- Artificio para perpetrar el delito.
- Cooperación de menores de edad interés lucrativo.
- Abuso de autoridad.
- Auxilio de gente armada.
- Cuadrilla.
- Nocturnidad y despoblado.
- Menosprecio de autoridad.
- Embriaguez.
- Menosprecio al ofendido.
- Vinculación con otro delito.
- Menosprecio del lugar.
- Facilidades de prever.
- Uso de medios publicitarios.
- Reincidencia.



- Habitualidad”.

Y las circunstancias mixtas, reguladas en el Artículo 31 del mismo cuerpo legal, regulan que “podrán ser apreciadas como circunstancias atenuantes o agravantes, según la naturaleza, los móviles y los efectos del delito”.

Extinción de la Responsabilidad Penal el Código Penal en el Artículo 101 establece las causas por las cuales se extingue la responsabilidad penal;

“1° Por muerte del procesado o del condenado;

2° Por amnistía;

3° Por perdón del ofendido, en los casos en que la ley lo permita expresamente;

4° Por prescripción;

5° Por cumplimiento de la pena”.

Prescripción de la responsabilidad penal, la responsabilidad penal prescribe según lo regulado en el Artículo 107:

“1° A los 25 años, cuando correspondiere pena de muerte.

2° Por el trascurso de un periodo igual al máximo de duración de la pena señalada, aumentada en una tercera parte, no pudiendo exceder de dicho término de veinte años, ni ser inferior a tres.

3° A los cinco años en los delitos penados con multa.

4° A los seis meses, si se tratare de faltas. 5° Por el trascurso del doble del tiempo de la pena máxima señalados en los capítulos I y II del Título III del Libro II del Código Penal”.





CAPÍTULO IV

4. Realidad guatemalteca

Es lamentable escuchar y observar casi a diario en los diferentes medios de comunicación el descuido total en el que se encuentra el transporte colectivo urbano y extraurbano en el país, y es evidente que no existe vigilancia y control sobre los pilotos que conducen dichos medios de transporte.

Los accidentes del transporte colectivo son cada vez más evidentes, ocurren casi a diario, sin que las autoridades encargadas hagan algo para solucionar este problema que ha dejado gran cantidad de personas heridas y muertas dejando con ello, luto en muchas familias guatemaltecas.

En Guatemala, según lo establecido en la Constitución Política de la Republica de Guatemala, la vida es un derecho propio y fundamental de la persona, y así lo encontramos regulado en el preámbulo de la misma, en la cual se afirma la primacía de la persona humana como sujeto y fin del orden social, y regula que el Estado de Guatemala debe organizarse para proteger a la persona humana y qué entre otros aspectos debe garantizar a los habitantes de la República su integridad y su seguridad.

Asimismo, en el Acuerdo Gubernativo Número 273-98, Reglamento de Tránsito, Artículo 68 se establecen las obligaciones para los conductores del transporte colectivo urbano y extraurbano entre las cuales encontramos que deben de velar por la seguridad



de los viajeros, sin embargo esto no ocurre debido a que los conductores conducen a excesiva velocidad, y buses en mal estado.

Los usuarios del transporte colectivo de pasajeros diariamente se somete a un servicio deficiente, con unidades sobrecargadas, sin respeto a las señales de tránsito ni precauciones, y estas son las causas más comunes de los accidentes de tránsito que dejan saldo de pasajeros lesionados y víctimas mortales.

Los accidentes ocurren la mayoría de veces por la imprudencia de los conductores en algunos casos por pilotos ebrios y sin ninguna educación vial y muchas veces con licencias vencidas o sin ellas, además los buses que prestan el servicio no cuentan con seguro o ya se les ha vencido, por lo que en estos casos no hay quien se haga responsable de los daños y perjuicios ocasionados a las víctimas.

Actualmente en nuestro país lo relativo al transporte terrestre se concentra en la ciudad, el crecimiento de la población, el número de vehículos que circulan, y los excesos de velocidad, atentan contra la seguridad y el interés de las personas.

Como podemos darnos cuenta el sistema del transporte colectivo en la ciudad de Guatemala presenta varias deficiencias, además de las que ya se han mencionado también tenemos:

La poca educación vial por parte de los pilotos del transporte colectivo, El mal estado en que se encuentran las unidades de dicho transporte.



Las irregularidades en la prestación del servicio principalmente por las noches.

La competencia por el pasaje entre los pilotos del transporte colectivo, la cual es una de las causas más comunes por las que ocurren los accidentes de tránsito.

La excesiva velocidad con la que se desplazan lo cual pone en riesgo la seguridad y la vida de las personas que en ellos se conducen.

Es por ello que puede decirse que el servicio del transporte colectivo en nuestro país además de ser deficiente es un peligro al que se exponen diariamente los usuarios.

4.1. Escasa educación vial para los pilotos

Este es un factor de mucha importancia en este trabajo de investigación, ya que la mayoría de personas que circulan en las calles del país no cuenta con los conocimientos necesarios de lo que en realidad es la conducción de un automóvil, y el algo que se ve casi a diario debido a la poca educación vial, es por ello que en este capítulo se desarrollará un poco más este tema.

El Decreto 132-96 ley de Tránsito en su Artículo 46 establece: "Educación Vial. El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, implementara y coordinara junto con otras entidades públicas o privadas, las políticas, programas y proyectos nacionales, regionales departamentales o municipales, generales o especiales, de educación vial, cuyos elementos se incorporarán a los planes educativos formales e informales, así como a los de educación superior".



Para poder comprender sobre educación vial es importante conocer su significado.

4.1.1. Educación vial

La educación vial, según criterio de la autora de este trabajo de investigación es el aprendizaje de conocimientos la adquisición de hábitos y actitudes en relación con los reglamentos de tránsito que permitan al los ciudadanos acomodar su comportamiento a las normas, reglas y principios del tránsito, es por ello que la educación vial debe de ser la clave en la prevención de los accidentes de tránsito, ya que el conocimiento de las normas de seguridad vial nos ayudara a ser conductores más responsables y mejores ciudadanos.

4.1.2. Objeto de la educación vial

La educación vial tiene por objeto desarrollar en el ciudadano en su condición de conductor, pasajero o peatón, las aptitudes de destreza, hábitos y el interés necesarios para que disponga de conocimiento, equilibrio mental, actúe de manera inteligente y razonable, comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito y transporte terrestre y así contribuya a prevenir y evitar accidentes viales.

En Guatemala es evidente la escasa educación vial de los pilotos, no sólo del transporte colectivo, sino de la mayoría de conductores, es por ello que existe la necesidad de realizar un cambio a nuestro ordenamiento jurídico en lo que al transporte



colectivo se refiere, con el objeto de disminuir los accidentes de tránsito, ya que estos representan las tasas más altas de mortalidad en nuestro país, un elevado número de discapacitados y, además, demasiadas pérdidas materiales, sin que los responsables de dichos actos asuman su responsabilidad, violando con ello el derecho que tienen las personas a ser indemnizadas por los daños causados.

4.1.3. Falta de controles efectivos

La falta de control por parte de las autoridades guatemaltecas del transporte colectivo es cada vez más evidente, tras los accidentes que casi a diario ocurren en las carreteras de nuestra ciudad, sin que las autoridades encargadas tomen las medidas necesarias y urgentes para controlar a estos medios de transporte.

En los últimos días los accidentes de transporte colectivo han crecido enormemente, probablemente por el aumento constante de vehículos que circulan dentro de la urbe capitalina o porque en nuestro país no existen controles específicos sobre dichos medios de transporte.

En nuestro país las autoridades toman medidas y realizan operativos y revisiones únicamente cuando ocurre un accidente del transporte colectivo, pero eso sólo ocurre unos días y luego el tema es olvidado, es por ello que es importante que las autoridades encargadas tomen cartas en el asunto y tomen en serio su labor para evitar que vidas valiosas de personas se sigan perdiendo, y buscar urgentemente medidas de prevención y así evitar que esto siga sucediendo.



4.2. Ausencia de cobertura nacional de seguros

Este es un tema de suma importancia para este trabajo de investigación. En nuestro país el sistema de seguros es administrado por empresas particulares, las cuales prestan diversos servicios, entre ellos, seguro de vida, de inmuebles, de salud o médico, de robo, seguro sobre accidentes, entre otros. Como se puede, ver el tema del seguro no está dirigido únicamente a lo que de accidentes de tránsito se refiere, sino que tiene una cobertura que abarca tanto daños materiales como daños personales.

Es importante recalcar que en Guatemala se cuenta con su reglamento para la contratación de seguro obligatorio de transporte extraurbano de personas que entro en vigencia en el gobierno del Licenciado Alfonso Portillo, (Acuerdo Gubernativo Número 392-2001), en el cual se establece la obligatoriedad de todo propietario de medio de transporte extraurbano de pasajeros que presta servicio en el país, de contratar y mantener vigente un seguro de hechos de tránsito, para indemnizar por muerte o lesión a las personas que viajando en un autobús o vehículo dedicado al transporte terrestre extraurbano de personas sufra algún siniestro. Quedan comprendidos en esta obligación los propietarios de toda clase de vehículos de transporte terrestre extraurbano de personas y, en especial, las clases establecidas en el Artículo 43 del Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera.

En nuestro país, como ya se dijo con anterioridad, existen muchas empresas de seguros; sin embargo, de las investigaciones realizadas se pudo constatar que no todas



las empresas de transporte colectivo de pasajeros cuenta con un seguro para proteger a las personas que utilizan estos medios de transporte.

A continuación se desarrolla detalladamente el tema de seguros, debido a que es importante conocer algunos aspectos generales sobre el seguro, como por ejemplo: El concepto, su origen y su función; asimismo, la diferencia que existe entre seguro social y seguro comercial, su naturaleza jurídica, sus elementos y sus características.

4.2.1. Concepto de contrato de seguro

Tanto los tratadistas del derecho mercantil, rama a la cual pertenece el estudio del contrato de seguro, como del derecho civil, han formulado conceptos sobre este contrato y todos coinciden en los elementos esenciales.

El tratadista Vivante, citado por Villegas Lara, por ejemplo, dice: “Es un contrato por el cual una empresa se obliga a pagar determinada suma cuando ocurra un evento fortuito, mediante una prima, calculada según de que el evento suceda”.

De igual manera el tratadista Gella, afirma: “Que el contrato de seguro es aquel por el cual una persona se obliga, mediante cierta retribución, a entregar a otra una suma fijada o indemnizarle de unos daños sufridos para el caso de que determinado riesgo, previsto en el contrato, se realice”.



Para el profesor Mazeaud, “el contrato de seguro se conceptúa como aquel por el cual una de las partes asegurador, toma a su cargo mediante el pago de una prima o cuota un riesgo cuya realización amenaza a la otra parte, el asegurado”.

Por último, y por considerarlo bastante completo, se cita al autor español Garrido y Comas, quien dice: “Por el contrato de seguro el asegurador se obliga, mediante la percepción de una cuota o prima, a realizar la prestación convenida al asegurado o a los beneficiarios por él designados, de producirse la eventualidad prevista en el contrato relativa a la persona o bienes del asegurado”.²¹

4.2.2. Origen del seguro

“El autor guatemalteco Villegas Lara, al tratar el tema en desarrollo, dice lo siguiente: del derecho mercantil se ha dicho que a los riesgos se le atribuye la paternidad de un acto jurídico llamado “préstamo a la gruesa aventura”, el que más tarde fue perfeccionado por los romanos con el nombre latino de *Nauticum Foenus*, y que servía para garantizar el comercio marítimo por el mar mediterráneo. Un prestamista celebra un contrato proporcionando dinero u otros bienes a un comerciante viajero, quien a su vez adquirirá la obligación de pagar, tanto el capital como los intereses, si el viaje llega a feliz destino. El contrato tenía la calidad de aleatorio porque sus efectos dependían de un hecho futuro e incierto, con algunas características similares a las que hoy conocemos como contrato de seguro. Si damos un paso histórico más extenso encontramos en la edad media, y siempre dentro del comercio marítimo, que funcionó

²¹ Villegas Lara René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. t. 3 pág.262



el seguro dentro de los gremios de comerciantes el que después se fue extendiendo a la actividad económica terrestre”.²²

En la actualidad el seguro es una institución que cubre una gran variedad de renglones de la actividad social y su mayor o menor cobertura, cualquiera sea la organización del Estado, depende en gran parte de su desarrollo económico y social.

4.2.3. Función del seguro

“En cuanto a la función, el autor Villegas Lara dice: La existencia de la persona, está sujeta a riesgos potenciales que de llegar a suceder, crean desequilibrios de diversa índole. Un terremoto, una erupción volcánica, un accidente, la pérdida de capacidad de trabajo, la muerte, en fin cualquier siniestro que pudiera ocurrir en el futuro, causa preocupación y hace que el hombre busque, las formas más adecuadas a su alcance para prevenirse contra esos riesgos. Una de esas formas es el seguro que se describe gráficamente como un cinturón de seguridad que protege a las personas, no del riesgo en sí, sino de los efectos que produce un accidente de tránsito. En ese sentido, el seguro da la posibilidad de convertir la incertidumbre en certidumbre, porque hay garantía de que se cuenta con factores económicos para cubrir una posible necesidad”.

Existen otros procedimientos de preocupación que se podrían programar con relación al futuro: el ahorro privado. Pero por muy ordenado que se fuera en ese sentido siempre será menos oneroso y más práctico prever un riesgo mediante la institución del seguro,

²² **Ibid.** Pág.257



fundamentados en cálculos científicos y técnicos. El negocio del seguro cubre un campo muy vasto de la actividad humana. De ahí que no exista únicamente como un vehículo protector de la persona, sino también de su patrimonio y de su actividad social en general. Cuando se explota una industria, un comercio o se tiene pendiente el cumplimiento de obligaciones, se está sujeto a riesgos: incendios, robos, explosiones maliciosas, fracasos de negocios proyectados, etc., cuyos efectos se pueden prever mediante el seguro explotado en forma empresarial; o sea como industria importante de la actividad económica”.²³

4.2.4. Diferencia entre el seguro social y el seguro comercial

“En cuanto a la diferencia entre estos seguros, en el libro derecho mercantil guatemalteco de Villegas Lara se puede leer lo siguiente: El seguro social o seguro público se remonta a la Alemania de Bismark (1881), cuando el Estado decidió hacerse cargo de los riesgos provenientes de la enfermedad y la vejez de los trabajadores”.

“Sumando a este hecho significativo, la especulación teórica sobre un nuevo derecho social, protector del sector laboral, contribuyó a que se desarrollarán programas de seguridad social a cargo del Estado, cuya cobertura depende de la organización y de los fondos monetarios con que se cuenta para llevarla a cabo. Hay países, por ejemplo, en donde existe seguro de desempleo como parte del seguro social, o sea que se principió por cubrir los infortunios provenientes del trabajo, para irse extendiendo a

²³ **Ibid.** Pág. 256



otros problemas que afectan al asegurado: enfermedad común, maternidad, pensiones a los familiares que dependen del asegurado fallecido, jubilación, etc.

Con similar efecto, pero atendiendo a motivos diferentes, el seguro comercial, responde a intereses privados. Un comerciante de seguros –regularmente sociedades anónimas– explota la contratación del seguro prestando un servicio con el fin de obtener una ganancia; a su vez, es libre de tomar un seguro, según le convenga o no a sus particulares intereses. Luego entonces, el seguro social o público y el seguro comercial, parten de concepciones diferentes. No obstante, el seguro comercial no está fuera del alcance del control del Estado, ya que dada su importancia y el impacto que tiene en la economía de un país, el poder público provee de mecanismos para vigilar el desenvolvimiento empresarial del sujeto asegurador, buscando proteger los intereses de terceros asegurados”.

¿Cuál es la diferencia entonces entre el seguro social y el seguro comercial? En principio, que el primero se instituye en interés público y social para proteger, mediante la previsión, al sector trabajador de la industria, el comercio o la agricultura o la administración pública en general, sobre base de ser obligatorio y sostenido mediante cuotas que pagan los trabajadores y patronos, sin ninguna finalidad lucrativa para el sujeto asegurador. El seguro comercial en cambio, es un negocio de derecho privado, cuyos surgimientos se basa en la autonomía de la voluntad contractual de las partes y con una finalidad lucrativa para el asegurador.



“Con relación al seguro privado se señalan dos hechos importantes para evitar confusiones conceptuales: primero, que hay países donde el seguro comercial está estatizado y sigue siendo comercial, pero a la par se desarrolla también el seguro social; y segundo, que hay seguros que pueden ser obligatorios sin ser públicos; son contratados con aseguradores privados, tal es el caso del seguro automovilista. De manera que los criterios de diferenciación tienen sus excepciones.

En radical instancia, la distinción entre el seguro social y el seguro comercial, se encuentra en la filosofía que informa a cada uno de ellos: el seguro social se establece en interés no lucrativo de las partes; mientras que el privado es un negocio jurídico en interés lucrativo del asegurador. En Guatemala el seguro social se presta a través del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, y el seguro comercial por medio de sociedades anónimas organizadas para el efecto”.²⁴

4.2.5. Naturaleza del seguro

Por considerar que son las más importantes, referimos únicamente tres ideas doctrinarias que pretenden justificar la naturaleza del contrato de seguro, así:

“**Teoría de la indemnización.** Según esta concepción, el seguro es una institución que tienen por objeto reparar o atenuar las consecuencias de un acontecimiento eventual e imprevisto. Se le critica a esta teoría que la reparación de un daño o su atenuación, sólo puede referirse al siniestro que ocurra en la esfera patrimonial de las personas

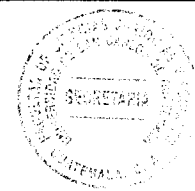
²⁴ **Ibid.** Pág.258



aseguradas; pero no puede decirse lo mismo del seguro personal, ya que la integridad física no es un bien sujeto a daños que puedan cuantificarse en términos indemnizatorios;

Teoría de la necesidad. El fundamento del seguro, según esta teoría, consiste en que un recurso por medio del cual un gran número de existencias económicas amenazadas por peligros análogos, se organiza para atender mutuamente posibles necesidades tasables y fortuitas de dinero. Está teoría, más que explicar al contrato de seguro, apunta hacia una justificación del seguro como institución, ya que señala elementos que lo justifican; la necesidad, la mutualidad, la pluralidad de existencias económicas (cantidad de asegurados) y la analogía de peligros. Sin embargo, en el supuesto de que aplicaremos esta teoría al contrato de seguro y dijéramos que este se funda en la posibilidad de satisfacer necesidades económicas futuras, ella no encajaría como causa general del contrato, ya que una persona puede tomar un seguro, con la seguridad de que esa necesidad futura no la va a experimentar porque tiene solvencia patrimonial suficiente, y

Teoría de la previsión. El doctor Villegas Lara dice, definición que a criterio propio es la más acertada: "Cuando se contrata un seguro se está previniendo minimizar las consecuencias de un hecho que, como riesgo, motiva el contrato de seguro, como asegurado o tomador, lo hace como persona previsora que quiera trasladar a otra, el



asegurador, las consecuencias parciales o totales de una eventualidad futura; o sea el riesgo convertido en siniestro”.²⁵

4.3. Elementos del contrato de seguro

Dentro de los elementos del contrato de seguro vamos a estudiar los de naturaleza personal, objetiva y formal.

- **Personales**

a) Asegurador: “Es la persona jurídica que en forma de sociedad anónima y organizada al tenor de la ley guatemalteca, se encuentra debidamente autorizada para dedicarse al negocio del seguro. En Guatemala no puede fungir como asegurador una persona individual, ni las sociedades organizadas conforme al derecho extranjero.

Las sociedades anónimas son las únicas que pueden fungir como tales y para iniciar sus actividades se someten al previo control de la Superintendencia de Bancos en cuanto a las bases técnicas de sus planes, tarifas, pólizas, etc. Manteniendo un control permanente sobre estas sociedades por parte de la citada dependencia. Además, la ley de empresas aseguradoras, estipula con amplitud los requerimientos que deben cubrir el asegurador, y exige mínimos de capital pagado que va más allá de los previstos para las sociedades anónimas ordinarias. Anteriormente para cubrir los seguros de daños las empresas aseguradoras tenían que tener un capital de Q. 3.000,000.00, para el seguro

²⁵ **Ibid.** Pág. 263



de personas Q.3.000,000.00, para otros seguros Q.2.000,000.00 Ahora bien si se ofrecía una cobertura en todos los ramos, el capital debería de ser de Q. 8.000.000.00. y tener un capital complementario del 25% del capital pagado, para utilizarlo como reserva de capital, con destino a cubrir el déficit de la sociedad, si lo hubiera”.²⁶

Ahora bien es evidente que con la entrada en vigencia del decreto 25-2010 ley de actividad aseguradora, esta norma se hizo insuficiente debido a que actualmente según lo regulado en esta ley mencionada, el monto mínimo del capital pagado inicial de las aseguradoras o reaseguradoras nacionales que se constituyan o las aseguradoras o reaseguradoras extranjeras que se establezcan en el territorio nacional será de acuerdo con los montos siguientes:

- a) “Para operar exclusivamente en el ramo de seguros de vida o de personas, cinco millones de quetzales(Q.5.000,000.00); Para operar exclusivamente en el ramo de seguros de daños, ocho millones de quetzales(Q.8.000,000.00);
- b) Para operar en forma exclusiva en el seguros de caución, tres millones de quetzales(Q.3.000,000.00);
- c) Para operar en todos los ramos, trece millones de quetzales (13.000,000.00); y
- d) Para operar exclusivamente en reaseguro, veintiséis millones de quetzales (26.000,000.00).

El monto mínimo de capital pagado inicial será revisado anualmente y fijado de manera general por la superintendencia de bancos, con base en el mecanismo que apruebe la

²⁶ **Ibid.** Pág. 266



Junta Monetaria. Dicho mecanismo podrá ser modificado siguiendo el mismo procedimiento”.

b) ”solicitante. Se le llama así a la persona que en forma directa contrata el seguro, ya sea por su cuenta o por la de un tercero determinado o determinable que traslada los riesgos al asegurador. Si este solicitante es al propio tiempo el interesado en trasladar el riesgo, se confunde con el sujeto asegurado, de lo contrario, el solicitante actúa en representación de otro que viene a ser el sujeto asegurado (Artículo 875 del Código de Comercio);

c) **Asegurado.** Nuestra ley define al asegurado como la persona interesada en la traslación de los riesgos. El asegurado en sí, es el sujeto sometido a la posibilidad de experimentar la eventualidad (riesgo), que actúa con motivo del contrato, ante la eventualidad que puede afectar su integridad física o bien su esfera patrimonial, (inciso 3°, Artículo 875 del Código de Comercio); y

d) **Beneficiario.** Cuando el riesgo se hace realidad (siniestro), se produce el efecto principal del seguro: Obtener el beneficio previsto en la póliza como obligación del asegurador. Entonces beneficiario es la persona o personas que van a recibir ese producto (inciso 4°, Artículo 875 del Código de Comercio).

En relación con los elementos personales y observando el contenido del Artículo 875 precitado, una misma persona puede desempeñarse como solicitante, asegurado y



beneficiario. También pueda ser que esas calidades la tengan diferentes personas por un mismo contrato”.²⁷

4.4. Características del seguro

- Es principal.
- Es típico.
- Es bilateral.
- Es consensual.
- Es oneroso.
- Es aleatorio.
- Es de tracto sucesivo.
- Es un contrato por adhesión.
- Es un contrato que debe concertarse de buena fe.

Es un contrato principal: “Desde luego que subsiste por sí mismo con independencia de cualquier otro. Se afirma por ello que la obligación del asegurador de soportar las consecuencias económicas del riesgo debe ser consecuencia de un pacto autónomo, es decir, distinto de todo otro negocio jurídico”.

Típico: “Porque se encuentra regulado en la ley”.

²⁷ **Ibid**, pág. 268



Es bilateral: “Porque origina obligaciones tanto para el asegurado como para el asegurador (Artículos 874, 892 a 905 Código de Comercio). La bilateralidad radica en que “el asegurado asume la obligación de pagar la prima e importantes cargas, y el asegurador asume la obligación de pagar la prestación convenida en caso de siniestro”.

Es consensual: “Porque es suficiente el consentimiento de las partes para que se perfeccione, en el presente tema se presume cuando el asegurado recibe la aceptación del asegurador”.

Es oneroso: “No solo porque las partes se gravan recíprocamente, sino por su misma naturaleza mercantil”.

Es aleatorio: “Porque las partes someten la posibilidad contractual de obtener una ventaja a un suceso futuro e incierto o sea que depende del azar, como lo es la compra de un billete de lotería en el cual se ignora el resultado del sorteo, este contrato de seguro se celebra sin conocer las consecuencias económicas que para las partes que lo celebran van a tener”.

Es un contrato de tracto sucesivo: “Es el más frecuente dentro de esta clasificación, y tiene por característica que su ejecución es continuada o periódica, como los contratos de mutuo que son pagados mediante cuotas mensuales o trimestrales, y tal es el caso de los contratos de seguros”.²⁸

²⁸ Rodríguez Velarde. **Clasificación de los contratos**
www.rodriquezvelarde.com.pe/pdf/libro1-parte1-cap3(Guatemala 14 de septiembre de 2012)



Es un contrato por adhesión: “El contrato de seguro se formaliza por escrito en un documento llamado póliza, cuyas cláusulas generalmente son impuestas por el asegurador, previa aceptación de la Superintendencia de Bancos. En otras palabras, quien contrata un seguro no puede discutir esas cláusulas generales ya impresas, las que pretenden uniformar el régimen contractual según el ramo de que se trate, con una técnica de formulación que es propio de este contrato”.

Es un contrato que debe concertarse de buena fe: “Esta característica del contrato de seguro, como bien asienta el profesor guatemalteco Edmundo Vásquez Martínez, es elemento importante en cualquier contrato. Pero, se insiste en señalar con particularidad en este negocio, porque tanto el asegurador como el asegurado deben manifestar su voluntad basados en la más estricta buena fe, tanto en la celebración del contrato como durante su período de vigencia”.²⁹

“En Guatemala el seguro de transporte se dice que tiene una cobertura mayor que la que se le asigna en otros países, ya que con la vigencia del Código de Comercio el cual data de 1970, se estableció un seguro genérico que se aplica a cualquier vía de navegación: marítima fluvial aérea o terrestre, dejando de insistir en la tradicional clasificación de este seguro que distingue, principalmente, el seguro de transporte marítimo del transporte terrestre”.³⁰

²⁹ Villegas Lara. **Op.Cit.** Pág 264

³⁰ **Ibid.** Pág. 300



Sin embargo, investigaciones realizadas en el presente trabajo, las empresas de transporte colectivo en Guatemala la mayoría no cuenta con un seguro que cubra a las personas que utilizan dicho servicio y que sean víctimas de un accidente, y que tienen derecho de percibir las indemnizaciones establecidas en las reformas del Artículo 1 del Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Pasajeros Acuerdo Gubernativo 392-2001

Nuestro Código de Comercio establece en su Artículo 950 el seguro de transporte, en el cual reza lo siguiente: "...por este contrato, todos los medios empleados para el transporte y los efectos transportables, podrán ser asegurados contra los riesgos provenientes de la transportación", sin embargo esto es facultativo en tanto que el Acuerdo gubernativo 392-2001 Reformas Reglamento para la contratación de seguro lo hace obligatorio.

Como ya se menciona anteriormente, nuestro Código Civil regula que toda persona que cause daño o perjuicio a otra, ya sea por descuido o imprudencia está obligada a repararlo. "Esta obligación, que tiene como fuente un hecho o un acto ilícito, genera la llamada responsabilidad civil, que es un riesgo al que está obligada toda persona individual o jurídica. Para cubrir este riesgo existe el seguro de responsabilidad civil, o simplemente seguro de responsabilidad civil que se relaciona con la llamada responsabilidad objetiva, atenuada en su concepto original en nuestro Código Civil.

Este seguro es también una variedad del seguro de daños; pero se caracteriza porque los daños los sufre un tercero que no ha sido parte del contrato, y que no obstante,



tienen derecho a reclamar una indemnización por el hecho o acto ilícito que le ha perjudicado”.³¹

Conforme lo regula nuestro Código de Comercio en su Artículo 986, “en el seguro contra responsabilidad civil, el asegurador se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a terceros a consecuencia de un hecho no doloso que cause a éstos un daño previsto en el contrato”.

“El seguro contra la responsabilidad civil atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considera como beneficiario desde el momento del siniestro”.

4.5. Riesgos cubiertos

“El seguro de transporte se considera que tiene una cobertura contra “todo riesgo” o una “universalidad de riesgos”, debido a la imposibilidad de precisar la cantidad de hechos que pueden ser nominados como tales con motivo de la trasportación. Sobre ese criterio nuestro Código señala que este seguro abarca los riesgos del transporte sin especificarlos.

No obstante, las pólizas, por un lado, excluyen aquellos que el asegurador no desea asumir; y la ley, por el otro específicamente deja fuera de la cobertura, salvo pacto en contrario, los daños o pérdidas que le sobrevengan a la cosa asegurada por vicio

³¹ *Ibid.* Pág. 315



propio, naturaleza perecedera, mermas, derrames o dispendios originados por ello, a menos que estos hechos ocurran como consecuencia de un siniestro cubierto por el contrato y siempre que no exista convenio en contrario.

Cuando el objeto del asegurado es el medio de transporte se supone que en él está incluido cualquier objeto accesorio; y si este medio sufre un accidente, este se considera un siniestro ante el cual debe responder el asegurador, siempre y cuando así haya sido previsto en el contrato”.³²

4.6. Las personas en el seguro de transporte

Dice el doctor Villegas Lara: “--Consideramos una falta sistemática legal haber incluido en este seguro el caso de las personas que viajan y son aseguradas como consecuencia de una travesía o viaje. El Artículo 978 del Código de Comercio dice que los seguros de personas que cubran los riesgos a que se sometan como consecuencia de un viaje, sólo serán válidos si se designa como beneficiario al cónyuge del asegurado, a sus parientes por consanguinidad dentro del cuarto grado, por afinidad dentro del segundo grado o personas que dependen económicamente de él. La falta de sistemática la consideramos así porque a esta norma debió buscársele ubicación en el seguro de personas y no colocarlo como lunar en el seguro patrimonial”.

“Por lo demás, creemos que en lugar de restarle validez al contrato en tales circunstancias, debió decirse que en el caso de designar beneficiarios a personas que

³² **Ibid.** Pág. 300



no se encontraren dentro de esos vínculos, se tendrán como tales a los herederos legales, ya que una manifestación en sentido contrario, que por lo demás está dentro de la libertad jurídica del asegurado, generaría un enriquecimiento indebido, ya que se cobró una prima y no se paga la indemnización”.³³

4.6.1. Seguro de personas

Como se señaló previamente, el Acuerdo Gubernativo 392-2001 del Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de pasajeros en el Artículo 1° establece la obligación de todo propietario de transporte extraurbano de pasajeros a contratar y mantener vigente un seguro de hechos de tránsito, para indemnizar por muerte o lesión a las personas que viajando en el autobús o vehículo dedicado al transporte terrestre extraurbano de personas sufra algún siniestro. El Código de Comercio de Guatemala clasifica los seguros en dos grandes grupos, siguiendo el criterio más aceptado por la doctrina; seguro de daños y seguro de personas. En esta parte vamos a explicar el seguro de personas, cuya función es la protección de la vida y la integridad física de la persona individual. De ahí que a este grupo se le conozca a través del seguro de vida y el seguro de accidentes.

“El seguro de vida puede contratarse previendo la muerte o la supervivencia. En el primer caso, mediante el pago de las primas el asegurado persigue dejar un capital o una renta a las personas que designe como beneficiarias; y en el segundo, el asegurado pretende que se le entregue un capital o se le pague una renta si sobrevive

³³ **Ibid.** Pág. 306



más allá de la edad prevista en el contrato. Estas dos posibilidades iniciales se combinan entre sí o con diferentes alternativas prácticas que ofrecen las sociedades aseguradoras. En cuanto al seguro de accidentes, que sería un aspecto que cubriría el de vida, puede presentarse en forma aislada y su fin es proteger a la persona asegurada de daños corporales que llegue a sufrir”.³⁴

4.6.2. Clases de seguros personales

“En la práctica se encuentran diversas clases de seguros, entre ellos el ordinario de vida, el seguro de vida con pagos limitados, el seguro dotal, el seguro de enfermedad, y el seguro de accidentes, que es uno de los temas de importancia en este trabajo de investigación, el cual la ley guatemalteca lo considera un seguro de personas y tiene como fin reparar el daño que sufre por un hecho que lesiona la integridad física, conforme los valores establecidos en la póliza. En este seguro, el damnificado tiene acción directa en contra del asegurador para el pago de la suma asegurada. La indemnización, regularmente está relacionada con la naturaleza de la lesión que se sufre, principalmente con la parte del cuerpo afectada”.³⁵

4.7. División geográfica de mayor incidencia

“En cuanto a los lugares de mayor incidencia de accidentes de tránsito según investigaciones realizadas se encuentran las siguientes rutas: Ruta CA-9 sur- carretera

³⁴ **Ibid.** Pág. 321

³⁵ **Ibid.** Pág. 330



al pacífico, CA-9 norte, carretera Jacobo Arbenz Atlántico y la CA-1 occidente, carretera interamericana”.³⁶

“En lo que a nivel metropolitano se refiere, los lugares de mayor incidencia de accidentes, son: El cruce del bulevar Liberación y 15 avenida de la zona 13; Austriaco zona 16 así como la calzada Roosevelt y segunda avenida de la zona siete; calle Mateo Flores intersección con la calzada San Juan, y calzada la paz”.³⁷

Un informe publicado en el periódico en el año 2009, revela que según las estadísticas 20 de cada 100 mil habitantes mueren en accidentes de tránsito en distintos países del mundo, entre ellos se mencionan las Bahamas, Belice, Venezuela y Guatemala que son los países con las tasas más altas, y se calcula que para el año 2020 ese número aumentara en un 67 por ciento, de no contar con educación vial, y sobre todo, una estrategia para reducir la cifra”.³⁸

En Guatemala, muchas empresas de transporte extraurbano registran varios accidentes al año, sin que se tomen medidas o sean sancionadas; en un historial sobre incidentes viales se mencionan los siguientes: “El 31 de agosto de 2011, un accidente de tránsito se suscitó en el kilómetro 34 de la ruta al Pacífico, provocando que quince personas resultaran heridas. El suceso se originó por la explosión de una llanta del automotor, la

³⁶ Álvarez Carlos Manoel **Accidentes**. <http://www.s21.com.gt/etiquetas/accidentes> (28 de diciembre de 2012)

³⁷ Tejeda Rudi. **Velocidad, licor y celulares causan accidentes de tránsito**, siglo 21 Pág.6 (Guatemala 26 de febrero de 2012)

³⁸ Benavente Claudia Guatemala cuarto lugar en la lista de percances viales.<http://wwwelperiodico.com.gt/es/> Pág.1(Guatemala 26 de febrero de 2012)



Dirección General de Transporte afirmó que el vehículo contaba con la papelería completa”.

“El 22 de agosto de dos mil doce dos autobuses del servicio urbano colisionaron en la 9ª calle y 9ª avenida de la zona uno capitalina, dejando a quince personas golpeadas y nueve lesionadas las unidades del transporte eran de las rutas 32 y 72; ambos pilotos se dieron a la fuga.

El 25 de febrero el conductor de un bus del transporte urbano perdió el control y quedo a punto de caer del puente El Caminero, ubicado en la zona cinco de Mixco, del hecho resultaron 17 personas con golpes y fracturas, la unidad era de la ruta 21, el ayudante admitió que el automotor iba sobrecargado, el piloto huyo del lugar sin asumir su responsabilidad.

El 20 de enero hubo dos accidentes de tránsito en las rutas Interamericana y al Atlántico, causando daño a 22 personas; el primer suceso ocurrió en el kilómetro 21.5 de la ruta interamericana, la Dirección de General de Transporte destacó que la unidad tenía tarjeta de circulación, pero no seguro el segundo en sucedió en el kilómetro 27.5 de la ruta al atlántico en el cual no se reportaron heridos”.³⁹ Así como estos, cada día ocurren en Guatemala accidentes de transporte ya sea urbano o extraurbano poniendo con ello en riesgo la vida y la integridad física de las personas que diariamente utilizan dicho medio de transporte, siendo las principales causas la excesiva velocidad con la

³⁹ Castañón Mariela. **Irresponsabilidad al volante**. La Hora. Pág.7 (Guatemala 28 de septiembre de 2011)



que manejan los conductores, por rebasar al pelear pasaje o por desperfectos mecánicos, es lamentable la indiferencia de parte de las autoridades encargadas de regular el funcionamiento del transporte público y velar para que se respete y aplique la ley de tránsito, con lo cual se permite que estos hechos continúen acabando con la vida de los pasajeros”.

“De acuerdo a un reportaje la Organización Mundial para la Salud (OMS), Guatemala está en cuarto lugar en Latinoamérica con más accidentes de tránsito y donde menos medidas se han tomado para prevenirlos”.

“Según la Dirección de Protección y Seguridad Vial del Departamento de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, encargado del transporte de rutas cortas y extraurbano, indica que de 2009 al 2011 se registraron 205 incidentes viales de autobuses extraurbanos causando la muerte de 49 personas y 588 heridos”.

Según informe publicado en el siglo 21 “el 26 de febrero de 2012 las estadísticas indican que en el 2010 se produjeron 11422 accidentes de tránsito, mientras que en el 2011 la cifra se situó en 11756; es decir 334 más, Incluyendo automóviles, picops, motocicletas vehículos pesados buses urbanos y extraurbanos. El promedio diario fue de 32 accidentes el año pasado es decir, en el dos mil diez”.⁴⁰

⁴⁰ Tejeda Rudi. Siglo 21 **Op. Cit.** Pág. 1 (Guatemala, 26 de febrero de 2012)





CONCLUSIONES

1.- Si bien existe actualmente la obligatoriedad por parte del transporte colectivo de contar con un seguro a favor de los usuarios, tal disposición es irrespetada por la mayoría de propietarios de las unidades de dicho transporte; además, que no existe un efectivo control por parte de las autoridades encargadas, de velar por que dicho seguro se mantenga siempre vigente, como también de que sea conocido por los usuarios.

2.- El ejercicio de la acción penal en procura de reparación por concepto de responsabilidades civiles en los casos de accidentes de tránsito de transporte colectivo, por parte de las víctimas, los beneficiarios o sus representantes, en la mayoría de casos no prospera, porque aunque la acción de reparación puede ejercerse en el mismo proceso penal, no es si no hasta que la sentencia condenatoria de los directamente responsables de los accidentes quede firme para que la declaración de la responsabilidad civil sea ejecutable. Este es un trámite que en la práctica muchas veces resulta engorroso, tardado y costoso, situación que contribuye en el tiempo a desestimar las respectivas acciones.

3.- Las principales causas de los accidentes de tránsito, en los cuales resultan involucradas las unidades del transporte colectivo guatemalteco, principalmente del segmento extraurbano, ocurren por la imprudencia e impericia de los pilotos, la excesiva velocidad y, el mal estado en que se encuentran las unidades que prestan dicho servicio; así como el poco control que ejercen las autoridades encargadas y el



irrespeto a las leyes de tránsito por parte de los conductores de estos medios de transporte.



RECOMENDACIONES

1. La Dirección General de Transporte debe ejercer un control más efectivo y constante en el monitoreo de las unidades del transporte colectivo, en su mantenimiento y, realizar pruebas periódicas a los conductores de tales unidades; así como también, combatir la presencia de empresas de transporte piratas, pues muchos de los accidentes registrados son atribuibles a estas últimas.

2. Es necesario que el Estado, a través de las autoridades correspondientes, se encarguen de concienciar, tanto a propietarios como a conductores del transporte colectivo, que existe un seguro obligatorio en beneficio de los usuarios y, que deben contratarlo, situación que sin embargo, no los exime del cumplimiento del pago de la reparación por concepto de responsabilidades civiles. Asimismo, que publiciten más entre los usuarios la existencia de dicho seguro obligatorio, e informen que este, no deja de lado el recurrir al ejercicio de reclamo del pago de reparación por concepto de responsabilidades civiles, cuando las circunstancias así lo ameriten.

3. Que los propietarios de las empresas encargadas de prestar el servicio de transporte colectivo, verifiquen que los pilotos de las unidades respectivas, sean aptos, y posean licencia vigente y legal; asimismo, que brinden el mantenimiento necesario a las unidades para que presten un mejor servicio y, con ello, disminuir los altos índices de accidentes que ocurren diariamente en Guatemala.





BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ, Carlos Manoel. **Accidente**. <http://www.s21.com.gt/etiquetas/accidentespag.2> (Guatemala, 28 de diciembre de 2012).

Asociación de empresas de autobuses urbanos y gobierno de Guatemala. www.transurbano.com.gt/transurbano. (Guatemala, 18 de mayo de 2013).

AGUILAR ZAMORA, Lizzvett Melinna. **La Responsabilidad civil por daño ambiental en Guatemala**. Tesis de grado, Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, 2007.

BENAVENTE, Claudia. **Guatemala cuarto lugar en lista de percances viales**. <http://wwwelperiódico.com.gt/es/> (Guatemala, 26 de febrero de 2012).

CABANELLAS, Guillermo. Luis Alcalá Zamora y Castillo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. 14^a ed.; 1t.; y 5t.; Buenos Aires Argentina. Ed. Heliasta S.R.L. 1980.

CASTAÑÓN, Mariela. **Irresponsabilidad al volante**. Pág 7. La Hora. (Guatemala) época IV no. 30,725 (domingo 28 de septiembre de 2011).

DE LEON VELASCO, Héctor Aníbal; de Mata Vela, José Francisco. **Derecho penal guatemalteco**. Ed. Llerena Guatemala, 1999.

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

Proyecto presentado por la Municipalidad de Guatemala. [Es.wikipedia.org/transmetro](http://es.wikipedia.org/transmetro). (Guatemala, 16 de mayo de 2013).

ESCOVEDO QUIJIVIX, Julia Maria. Payam William Sebastián Layazali. **Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito urbano**. Tesis de grado. Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, 2011.

RODRÍGUEZ VELAVEVERDE, **Clasificación de los contratos**. www.rodriiguezvelaverde.com.pe/pdf/libro1-parte-cap3pag.1 (Guatemala 14 de septiembre de 2012).

SÁNCHEZ ANGULO, Gabriela Elizabeth. **Servicios de Transportes.** ficus.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html. (Guatemala, 23 de mayo de 2013).

TEJEDA, Rudi **Velocidad, licor y celulares causan accidentes de tránsito.** Pág. 06 Siglo 21. (Guatemala) Año 22, no. 8,796 (domingo 26 de febrero de 2012).

U, Cesar. **Historia del tranvía en Guatemala.** www.guatemaladeayer.blogspot.com. (Guatemala, 22 de mayo de 2013)

VÁSQUEZ RODRÍGUEZ, Guillermo Rafael. **Consecuencias Jurídicas de los accidentes de tránsito cuando no existen personas lesionadas.** Tesis de grado. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2009.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho Mercantil Guatemalteco.** 1t.; Ed. Universitaria. Guatemala, 2004.

Legislación:

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

Convención Americana sobre Derechos Humanos. Pacto de San José de Costa Rica. Decreto 6-78, 1978.

Código Civil. Enrique Peralta Azurdia, jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 106. 1964.

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

Código Procesal Penal. Congreso de la República de Guatemala, Decreto Número 51-92, 1992.

Código de Comercio de Guatemala. Congreso de la República de Guatemala, Decreto Número 2-70, 1970.0.0

Ley orgánica del Ministerio Público. Congreso de la República de Guatemala, Decreto 40-94, 1994.



Ley y Reglamento de Tránsito. Congreso de la República, Decreto 132-96 y Acuerdo Gubernativo 273-98, 1998

Ley de la Policía Nacional Civil. Congreso de la Republica, Decreto 11-97, 1997.

Reglamento Interno de la Dirección General de Transporte. Acuerdo Gubernativo Número 24-75 del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carreteras y sus reformas. Acuerdo Gubernativo 42-94. 1994.

Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas. Acuerdo Gubernativo número 265-2001, modificado por el Acuerdo Gubernativo 392-2001.