

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



**LA FALTA DE EDUCACIÓN VIAL EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS  
CONSECUENCIAS JURÍDICAS**

**KAREN FABIOLA REYES ALBUREZ**

**GUATEMALA, MARZO DE 2014**

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

**LA FALTA DE EDUCACIÓN VIAL EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS  
CONSECUENCIAS JURÍDICAS**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**KAREN FABIOLA REYES ALBUREZ**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

y los títulos profesionales de

**ABOGADA y NOTARIA**

Guatemala, marzo de 2014

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

DECANO: Msc. 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:**

Presidenta: Licda. Ileana Nohemy Villatoro Fernández  
Vocal: Lic. Obdulio Rosales Dávila  
Secretario: Lic. Pablo Xitumul De Paz

**Segunda Fase:**

Presidente: Lic. Ricardo Alvarado Sandoval  
Vocal: Lic. René Augusto De León Palma  
Secretario: Lic. José Alejandro Alvarado Sandoval

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



Oficinas Profesionales 6ta. Avenida 0-60, Torre Profesional I, Oficinas 311,312 Centro  
Comercial Zona 4, Guatemala C.A.  
e-mail: [lic.carlos.roman@gmail.com](mailto:lic.carlos.roman@gmail.com)  
Telefonos: 2379-9828 / 4154-2861

Guatemala, 01 de agosto de 2013

Doctor  
**Bonerge Amílcar Mejía Orellana**  
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Ciudad Universitaria

Doctor Mejía Orellana:



De conformidad con el nombramiento emitido por esta Unidad de fecha dos de septiembre de dos mil once, fui asignado como Asesor de tesis de la estudiante KAREN FABIOLA REYES ALBUREZ, sobre el punto de tesis denominado: **“LA FALTA DE EDUCACIÓN VIAL EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS CONSECUENCIAS JURÍDICAS”**. Por lo que al respecto me permito informar a usted lo siguiente:

Que para cumplir con esta disposición, procedí al asesoramiento del trabajo referido, el cual cumplió con todos los lineamientos metodológicos y puntos sugeridos.

Por una parte, el trabajo realizado consiste en un análisis jurídico de La Ley de Tránsito, regulada en el Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, y el Reglamento de Tránsito, regulado en el Acuerdo Gubernativo 273-98, el cual representa un aporte académico y profesional de gran importancia para el lector.

Los objetivos fueron alcanzados y mediante los mismos se señaló que la educación vial es de vital importancia para poder dar seguridad vial a los habitantes del municipio de Guatemala y de esa forma evitar la pérdida de vidas humanas y daños a la propiedad privada, garantías reguladas en la Constitución Política de la República de Guatemala y que el Estado tiene la obligación de cumplir. Por lo que me permito opinar:

- a. El contenido científico y técnico de la tesis consistió en realizar el trabajo aportando una adecuada investigación bibliográfica y los conocimientos sobre la materia que indudablemente posee la estudiante Reyes Alburez.



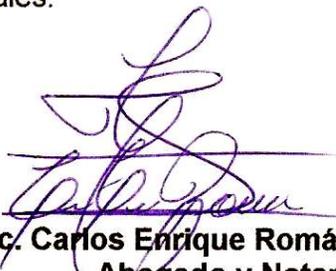
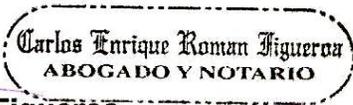
---

**Oficinas Profesionales 6ta. Avenida 0-60, Torre Profesional I, Oficinas 311,312 Centro  
Comercial Zona 4, Guatemala C.A.  
e-mail: [lic.carlos.roman@gmail.com](mailto:lic.carlos.roman@gmail.com)  
Telefonos: 2379-9828 / 4154-2861**

- b. La metodología y técnicas de investigación que fueron utilizadas en la elaboración de este trabajo de tesis consistieron en la utilización del método analítico, sintético y la utilización de la técnica de investigación bibliográfica.
- c. La redacción utilizada se considera la adecuada, en la cual se destaca el léxico jurídico al tema desarrollado.
- d. El tema presentado contiene, por sí, una contribución científica importante, debido a que el tema desarrollado es de actualidad en el medio nacional, ya que presenta tópicos generalmente desconocidos por la población en general, pero poco tratados en la población estudiantil y la profesional del país.
- e. En cuanto a las conclusiones y recomendaciones me parece que reflejan la temática desarrollada en el presente trabajo, las cuales considero son adecuadas al tema.
- f. Por último, la bibliografía utilizada me parece que es la correcta y suficiente para el completo desarrollo del trabajo.

Por lo anteriormente expuesto, considero que se ha cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, por lo que resulta procedente emitir el presente **DICTAMEN FAVORABLE**, aprobando el trabajo de tesis asesorado para su evaluación por el Tribunal Examinador, previo a optar al grado académico de Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Atentamente,

  
  
**Lic. Carlos Enrique Román Figueroa**  
**Abogado y Notario**  
**Colegiado No. 9766**



**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 31 de octubre de 2013.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante KAREN FABIOLA REYES ALBUREZ, titulado LA FALTA DE EDUCACIÓN VIAL EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS CONSECUENCIAS JURÍDICAS. 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.



Lic. Avidán Ortiz Orellana  
**DECANO**



Rorario





## DEDICATORIA

- A DIOS:** Por darme el soplo de vida, la fortaleza necesaria para llegar a este momento y permitir que mi madre se encuentre conmigo en este día tan importante.
- A MI MADRE:** Por su valentía y apoyo incondicional en todo momento, este logro alcanzado es para ella.
- A MIS HERMANOS:** Jorge Estuardo y Josué Leonel, porque sé que desde donde están siempre me acompañan.
- A MI FAMILIA:** Con mucho cariño y respeto. En especial a las nuevas generaciones para que sepan que con esfuerzo y dedicación todo es posible.
- A MIS AMIGOS:** Porque sé que están aquí compartiendo este triunfo y por permitirme ser su amiga. En especial a Doriana, gracias por todo.
- A:** Mi asesor de tesis, licenciado Carlos Enrique Román Figueroa, por su paciencia, consejos y apoyo incondicional, pero por sobre todo por su amistad.
- A:** Todas las personas que con su ejemplo y consejos me han ayudado a llegar a este momento.
- A LA USAC:** La gloriosa y tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala por haberme albergado en sus aulas.
- A:** La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por darme la oportunidad de pertenecer a ella.



## ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

### CAPÍTULO I

1. Aspectos generales .....	1
1.1. Tránsito .....	3
1.2. Elementos del tránsito.....	4
1.2.1. Vía pública.....	4
1.3. Definición de educación .....	7
1.4. Educación vial .....	7
1.5. Seguridad vial .....	8
1.6. Autoridades encargadas de regular el tránsito en Guatemala ...	10
1.6.1. Ministerio de Gobernación.....	10
1.6.2. Policía Municipal de Tránsito.....	15
1.6.3. Procedimientos operativos realizados por la Policía Municipal de Tránsito .....	19

### CAPÍTULO II

2. Consecuencias jurídicas de la falta de educación vial.....	33
2.1. Definición de accidente .....	36
2.2. Hecho de tránsito .....	36
2.2.1. Principales causas que provocan los hechos de tránsito	37
2.3. Responsabilidad civil.....	38
2.3.1. Prescripción de la responsabilidad civil.....	38
2.4. Responsabilidad penal.....	39
2.5. Derecho penal.....	40
2.5.1. Tipo .....	40
2.5.2. Tipicidad .....	41

2.5.3. Antijuridicidad .....	41
2.5.4. Culpabilidad.....	41
2.5.5. Elementos genéricos de los delitos contra la vida e integridad de la persona .....	43
2.5.6. La acción en los delitos contra la vida e integridad de la persona .....	44
2.5.7. El medio empleado para ejecutar la acción delictuosa....	45
2.6. Delitos tipificados relacionados con hechos de tránsito .....	45
2.6.1. Homicidio.....	45
2.6.2. Homicidio culposo .....	46
2.6.3. Lesiones .....	47
2.6.4. Lesiones culposas.....	47
2.6.5. Responsabilidad de conductores .....	48
2.6.6. Daños .....	49
2.6.7. Responsabilidad de otras personas .....	50
2.6.8. Sanción .....	50
2.7. Demanda civil.....	52
2.8. Legislación comparada .....	53
2.8.1. Argentina .....	53
2.8.2. Costa Rica.....	54
2.8.3. Tegucigalpa .....	55
2.8.4. Venezuela .....	56
2.9. Arresto domiciliario en accidentes de tránsito .....	57
2.10. Competencia jurisdiccional.....	59
2.10.1. Juicio de faltas.....	59



### CAPÍTULO III

3.	Instituciones encargadas de intervenir en los conflictos derivados de accidentes de tránsito .....	63
3.1.	Policía Nacional Civil.....	63
3.2.	Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del municipio de Guatemala .....	64
3.3.	Policía Municipal de Tránsito .....	67
3.4.	Juzgados de paz penal .....	67
3.4.1.	Antecedentes .....	67
3.5.	Ministerio Público .....	69
3.5.1.	Antecedentes .....	69
3.6.	Dirección General de Transportes .....	72

### CAPÍTULO IV

4.	Instituciones encargadas de implementar la educación vial en el Departamento de Guatemala.....	75
4.1.	Policía Municipal de Tránsito .....	75
4.2.	Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.....	76
4.3.	Escuelas de aprendizaje de tránsito .....	77
4.4.	Importancia de la implementación de la educación vial en el municipio de Guatemala .....	82
	CONCLUSIONES.....	91
	RECOMENDACIONES.....	93
	BIBLIOGRAFÍA.....	95



## INTRODUCCIÓN

En virtud del aumento de hechos de tránsito y la pérdida lamentable de vidas humanas, muchos son los países que han llegado a la conclusión que la forma más eficaz de disminuir este flagelo es la implementación de la educación vial. Países como Argentina cuentan con instituciones dedicadas exclusivamente al control de la educación vial y esto ha disminuido significativamente los hechos de tránsito.

Guatemala ocupa el cuarto lugar a nivel Latinoamericano en accidentes de tránsito y, sin embargo, hasta la fecha no hay una institución que se dedique exclusivamente a la implementación y control de la educación vial, lo cual es preocupante porque año con año los hechos de tránsito aumentan sin que se establezca una política de prevención.

La falta de educación vial en el país es una de las causas principales de la comisión de hechos de tránsito, por lo que el objetivo principal de esta investigación fue establecer que se le debe dar mayor importancia a la misma y de esa forma disminuir los hechos de tránsito.

La hipótesis planteada fue: La necesidad de establecer la educación vial para disminuir los hechos de tránsito y las consecuencias que tiene la falta de educación vial en el país.

El objetivo general fue demostrar que la educación vial es fundamental para minimizar los hechos de tránsito y que aunque la misma está regulada en La Ley de Tránsito no hay ninguna institución que se encargue de velar por su cumplimiento. Los objetivos específicos son: a) Determinar la importancia de la educación vial; b) Comparar nuestra Ley de Tránsito con otras legislaciones latinoamericanas; y c) evidenciar la falta de la educación vial como medio necesario para minimizar los hechos de tránsito y sus consecuencias.



Los métodos de investigación aplicados fueron: el sintético, porque se partió de ejemplos y elementos de la realidad social y legal guatemalteca para formar la idea total; el analítico, pues los conceptos generales del tránsito y el concepto de educación vial fueron descompuestos hasta llegar al conocimiento de sus partes o elementos; y, el inductivo, en virtud que la realidad vial de nuestro país fue lo que motivó realizar este trabajo. La técnica utilizada fue la documental.

Este trabajo está contenido en cuatro capítulos: en el primero se desarrollan los conceptos generales, naturaleza jurídica y regulación del tránsito y educación vial; el segundo sintetiza las consecuencias jurídicas por la falta de educación vial y su regulación; en el tercero se estudian las instituciones y autoridades encargadas de regular el tránsito en nuestro país y en el capítulo cuarto se desarrollan las Instituciones que legalmente están encargadas de implementar la educación vial y la importancia de ponerla en práctica.

Se espera que este trabajo constituya un aporte al campo del derecho guatemalteco, principalmente porque la falta de educación vial es un problema que nos afecta a todos y se le debe dar la importancia que merece.



## CAPÍTULO I

### 1. Aspectos generales

Hasta ahora, la educación vial ha sido un tema de poco interés para la mayoría de guatemaltecos, quienes desean obtener su licencia de conducir sólo se interesan por llenar los requisitos y no se preocupan de la responsabilidad que asumen al conducir un vehículo.

Los requisitos para obtener una licencia de conducir son mínimos, incluso los menores de edad pueden obtener su licencia de conducir, esto no quiere decir que sean incapaces de hacerlo, pero regularmente son más irresponsables.

Conducir no significa simplemente saber manejar un vehículo, es importante conocer las señales de tránsito y la ley y reglamento de tránsito, pero por sobre todas las cosas es necesario concientizar a quien conduce, que de él o ella depende la vida de sus acompañantes, de los otros conductores, de los peatones y la propia.

La Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 2 establece: “Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.”



La ausencia de educación vial tiene como consecuencia inmediata la falta de seguridad vial, lo cual implica la violación de los principios indicados anteriormente ya que no se respeta la vida, muestra de ello es la cantidad de vidas humanas que se han perdido como consecuencia de hechos de tránsito; los peatones no son libres de caminar en la calle tranquilamente porque en cualquier momento pueden ser atropellados por un imprudente conductor; luego de cometer hechos tan lamentables como los homicidios culposos los sindicatos todavía claman justicia, cuando son ellos los que deben de responder por sus actos ante la sociedad; no se puede transitar en paz sabiendo que día a día hay conductores imprudentes en la vía pública.

La educación vial más que una asignatura pendiente es falta de valores, porque quien maneja sin precaución está atentando contra su propia vida.

La Organización Mundial de la Salud ha categorizado como epidemia a los siniestros de tránsito, pues constituyen la décima causa de muerte en todo el mundo y se proyectan, si no se toman medidas al respecto, como la tercera causa de mortalidad mundial para el año 2020.

Está comprobado que, de los tres componentes que interactúan en el sistema del tránsito (el ser humano, el vehículo y el ambiente), es el ser humano el causante principal de los siniestros de tránsito. Por eso, la educación sistemática constituye uno de los pilares principales de acción pública para la seguridad vial y la prevención de hechos de tránsito.



El Pacto de San José de Costa Rica regula en el Artículo 5º: "Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, moral y psicológica"

## 1.1 Tránsito

Toda definición contiene una breve descripción del fenómeno o cosa que hace que el objeto de estudio sea diferente de otros de igual o similar categoría. La palabra tránsito tiene diferentes acepciones, sin embargo la que es objeto de estudio es la que se relaciona con el traslado terrestre en vías públicas.

Según el diccionario del doctor Manuel Ossorio, tránsito es: "el paso o traslado a través de vías o lugares públicos"<sup>1</sup>; el diccionario de la Real Academia Española establece que tránsito es: "la actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, carretera, etcétera."<sup>2</sup>

Mientras que el Decreto 132-96 Ley de Tránsito establece en el Artículo 1: "De la ley. Para efectos de lo dispuesto por la presente ley, por tránsito debe entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas..."

---

<sup>1</sup> Ossorio, Manuel. *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales*. Pág. 330

<sup>2</sup> <http://lema.rae.es/drae/12/03/2011>



Se concluye que tránsito es la acción de movilizarnos en vías públicas, carreteras, caminos, vías acuáticas reguladas en el Decreto 132-96 Ley de Tránsito.

## **1.2 Elementos del tránsito**

### **1.2.1 Vía pública**

La vía pública es todo espacio incorporado al dominio público, utilizado para el desplazamiento de personas de un lugar a otro por sus propios medios o mediante vehículos. Se incluye en este concepto a todo sitio, lugar, espacio o área destinada a esparcimiento, paseo o deportes, cuando no estuviera dentro de los límites que señala la línea de edificación.

También está definida como el espacio o camino de comunicación, utilizado para transitar, y que pertenece a la comunidad, es decir, que es una vía de circulación de todos y para todos. Las mismas están construidas y mantenidas por los impuestos o tarifas que pagan los ciudadanos. De allí el derecho que tenemos todos al uso y a la seguridad que nos puede y deben brindar, ya sean calles, caminos o autopistas.

De conformidad con el manual de equipo docente de la guardia civil española de asistencia técnica a la Policía Nacional Civil: "Esta se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas; y los ríos y lagos navegables, mar territorial, demás



vías acuáticas, cuyo destino obvio y natural sea la circulación de personas y vehículos, y que conforme las normas civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común.”<sup>3</sup>

El tránsito a su vez tiene varios elementos los cuales se encuentran definidos en el Artículo 7 del Reglamento de la Ley de Tránsito y de los cuales se transcriben los principales.

- 1) “Vía Pública o vía: Es el espacio público por donde circulan los vehículos, peatones y animales.
- 2) Vehículo: Cualquier medio de transporte que circula sobre la vía pública.
- 3) Conductor: Toda persona que conduce un vehículo por la vía pública.
- 4) Pasajero: Toda persona que acompaña al conductor en un vehículo.
- 5) Peatón: Toda persona que transita a pie por la vía pública. Se entienden también, para los efectos de este Reglamento, como peatón al que empuja una bicicleta o motocicleta y el minusválido que circula en silla de rueda.
- 6) Vías peatonales: Las vías utilizadas exclusivamente para peatones.
- 7) Zona peatonal: Conjunto de dos o más vías peatonales interrelacionadas, donde el peatón tiene absoluta prioridad sobre cualquier vehículo.
- 8) Paso peatonal o paso de cebra: Franja demarcada por señalización y localizada transversal u oblicuamente a la calzada, donde el peatón goza siempre del derecho de paso, salvo las excepciones reglamentarias.

---

<sup>3</sup> Morales García, Rolando Alberto. **El incumplimiento a las verificaciones de vehículos del transporte extraurbano contenidos en la ley de transportes, por ausencia de coercibilidad y la necesidad de implementarias.** Pág. 6

- 9) Ocupantes: Personas que circulan en un vehículo por la vía pública.
- 10) Agentes: Los policías de tránsito, gubernamentales, municipales o privados, quienes estén encargados de la aplicación de la Ley de Tránsito y su respectivo Reglamento.”

Los anteriores son los principales elementos del tránsito regulados y definidos por la legislación guatemalteca en comparación a los elementos definidos por el Decreto número 205-2005, Ley de Tránsito de Honduras que en el Artículo 4 define los conceptos regulados dentro de la citada ley:

- a) “Tránsito: Es el movimiento de desplazamiento de vehículos, personas y/o animales en las vías públicas.
- b) Vehículo: Es el medio por el cual, o sobre el cual una persona u objeto puede ser transportado de un lugar a otro.
- c) Conductor o motorista: Es toda persona que pilota, gobierna o tiene el dominio físico de un vehículo.
- d) Peatón: Es toda persona que transita a pie.
- e) Vía: Es todo camino, calle o carretera destinada para el tránsito de personas o vehículos.”

A diferencia de la legislación guatemalteca, en la citada ley no se destacan los elementos personales del tránsito.

### 1.3 Definición de educación

Tomado del latín *educatĭo*. Educación es la acción de transmitir conocimientos, todos los seres humanos hemos recibido educación, iniciando en nuestros hogares y continuando y perfeccionando lo aprendido en los centros educativos.

La educación también puede definirse como “el proceso de socialización de los individuos; al educarse, una persona asimila y aprende conocimientos. La educación implica una concienciación cultural y conductual, donde las nuevas generaciones adquieren el modo de ser de generaciones anteriores. Por lo que el proceso educativo se materializa en una serie de habilidades y valores que producen cambios intelectuales, emocionales y sociales en el individuo. De acuerdo al grado de concientización alcanzado, estos valores pueden perdurar toda la vida o sólo un período de tiempo.”<sup>4</sup>

### 1.4 Educación vial

Se entiende por educación vial aquel tipo de educación que se basa en la enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como finalidad la protección y cuidado de los individuos en la vía pública; cuenta con un acervo teórico desarrollado a partir de los hechos de tránsito que suceden a diario en la vía pública.

---

<sup>4</sup><http://definicion.de/educacion/12/03/2011>



Su objetivo no es sólo organizar y ordenar el tránsito vehicular sino que aportar las herramientas necesarias para que las muertes a causa de hechos de tránsito disminuyan, asegurando así el bienestar de toda la población.

Añadido a los conocimientos teóricos y prácticos que se requieren en la educación vial también está la parte moral, pues si los conductores tuvieran más prudencia al conducir evitarían a toda costa terminar en pocos segundos con la vida y la paz de muchos guatemaltecos; quien conduce un automóvil debe saber que en sus manos tiene una gran responsabilidad, lamentablemente hasta el momento es poco lo que se ha avanzado en el tema lo cual se refleja en el aumento de hechos de tránsito que ocurren año con año.

De tal manera que la educación vial más que conocimientos técnicos, teóricos y prácticos está compuesta por valores morales, por lo tanto es necesario iniciar su fomento en los niños quienes serán los conductores del mañana y aprenderán a respetar la vida de los demás como la propia.

### **1.5 Seguridad vial**

La seguridad vial consiste en la prevención de hechos de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la



seguridad vial. Sin una organización por parte del Estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no es posible lograr un óptimo resultado.

No es lo mismo educación vial que seguridad vial, sin embargo, ambas se complementan pues la seguridad vial depende de la educación vial, no podemos aspirar a tener seguridad vial cuando en nuestro país no existe la educación vial lo cual se refleja en el constante número de hechos de tránsito que a diario suceden sólo en la capital del país.

El Artículo 46 de la Ley de Tránsito establece que: "El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional implementará y coordinará 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 capacitación superior."

Sin embargo, hasta el momento no existe una institución a nivel nacional que se encargue de impartir educación vial.



## **1.6 Autoridades encargadas de regular el tránsito en Guatemala**

### **1.6.1 Ministerio de Gobernación**

El Decreto 132-96 Ley de Tránsito en el Artículo 4 establece: “Competencia. Compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, de conformidad con esta ley, salvo lo dispuesto en los artículos 8 y 9”,

El Artículo 8 de la Ley de Tránsito regula: “Del ejercicio de funciones de tránsito por las municipalidades. El Organismo Ejecutivo 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 eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten como mínimo, los extremos señalados en este artículo.

Para tal efecto, además del acuerdo gubernativo referido, el concejo municipal correspondiente deberá convalidar dicho traslado mediante acuerdo municipal. Este traslado no comprenderá en ningún caso las facultades para reglamentar los temas relativos a licencias de conducir, placas de circulación, seguros, registro de conductores y de vehículos y los otros asuntos de observancia general. En consecuencia, las municipalidades a las que se les delegue esta función únicamente podrán emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción.



Para que el Organismo Ejecutivo pueda delegar la competencia de tránsito a una municipalidad, es necesario que ésta así lo solicite y manifieste formalmente contar con los recursos necesarios para desempeñar dicha función. Así mismo, se responsabiliza por su ejercicio y mantenimiento, dictará los reglamentos y/u ordenanzas necesarias para el efecto y creará un departamento específico de policía municipal de tránsito si careciere del mismo.”

En el Artículo 9 de la Ley de Tránsito se establece: “Ejercicio conjunto. Dos o más municipalidades podrán solicitar les sean trasladadas en forma conjunta funciones de la administración de tránsito. En sus respectivas circunscripciones municipales, con el fin de alcanzar objetivos comunes. En este caso las municipalidades interesadas suscribirán, previamente, un convenio de compromiso entre si y luego solicitarán al Ministerio de Gobernación el traslado de funciones.”

El Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98 en el Artículo 1 regula: “Organización del Departamento de Tránsito: Para la realización de sus atribuciones y funciones, el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, se integrará con las dependencias administrativas siguientes: Jefatura, Subjefatura, Secretaría General, Secciones, Divisiones, Unidades Ejecutivas y Delegaciones Departamentales de Tránsito.”



Así mismo el Artículo 5 establece: "Traslado de la competencia de tránsito. El Ministerio de Gobernación podrá trasladar la administración de la competencia de tránsito, a las municipalidades que así lo soliciten, observando los requisitos siguientes:

- a) Solicitud escrita del Alcalde Municipal.
- b) Documento que compruebe la creación del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito.
- c) Documento que compruebe la creación de la Policía Municipal de Tránsito.
- d) Documentos fehacientes que comprueben que la municipalidad solicitante cuenta con recursos necesarios, proyectos, planes o programas de tránsito; y obras de infraestructura vial ejecutadas o en proceso de ejecución.

Cuando dos o más municipalidades tomen la decisión de asumir la administración de tránsito conjuntamente, la solicitud será firmada por los alcaldes interesados. En este caso la documentación correspondiente podrá unificarse y presentarse a nombre de las municipalidades interesadas.

El Ministerio de Gobernación resolverá en un plazo de treinta días, contados a partir de la fecha en que se reciba la solicitud, previo dictamen favorable del Departamento de Tránsito. Si la resolución ministerial es favorable, el Ministro de Gobernación dispondrá la redacción del Acuerdo Gubernativo correspondiente."



En la ciudad capital la función de regular el tránsito está delegada a la Municipalidad de Guatemala, sin embargo el Departamento de Tránsito tal y como lo establece la Ley de Tránsito, no puede delegar una función tan importante como lo es la autorización de licencias de conducir.

La licencia de conducir es la autorización que una persona tiene para conducir un vehículo en la vía pública, es de vital importancia porque a partir de la emisión de la misma quien la posea puede circular en calles, avenidas y carreteras de todo el país, obteniendo con esto también la responsabilidad de conducirse adecuadamente para no ocasionar hechos de tránsito y por lo tanto, debe de tener una buena educación vial.

En Guatemala hay cinco tipos de licencia de conducir a saber:

1. Tipo A, esta sirve para conducir toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto, transporte escolar colectivo ya sea este urbano o extraurbano.
2. Tipo B, sirve para conducir toda clase de vehículos de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto, pudiendo recibir remuneración por conducir.
3. Tipo C, sirve para conducir toda clase de automóviles, páneles, microbuses, pick-ups con o sin remolque y un peso bruto de hasta 3.5 toneladas métricas sin recibir remuneración.
4. Tipo M, sirve para conducir toda clase de motobicicletas y motocicletas.
5. Tipo E, esta sirve para conducir maquinaria agrícola e industrial.



Los requisitos para obtener por primera vez licencia de conducir son los siguientes:

1. Llenar la solicitud correspondiente.
2. Ser mayor de edad o mayor de dieciséis años. Para obtener licencia tipo A además se requiere que la persona tenga veintitrés años de edad y haber tenido vigente por lo menos tres años anteriores a la solicitud una licencia tipo B o C. Para la licencia tipo B se requiere ser mayor de veintiún años.
3. Presentar certificación de examen de la vista.
4. Saber leer y escribir en el idioma oficial. Si el solicitante es analfabeta, el Departamento realizará pruebas especiales para establecer su nivel de conocimientos.
5. Pagar el valor correspondiente.
6. Aprobar los exámenes teóricos y prácticos que el Departamento establezca.
7. Presentarse para la toma de fotos.
8. Boleto de ornato.

Como se indicó en el numeral dos, los menores de edad que tengan diecisiete años pueden solicitar licencia de conducir siempre que cumplan con los requisitos que se indicaron y acompañe autorización escrita de quien ejerza la patria potestad o tutela del mismo.



## **1.6.2 Policía Municipal de Tránsito**

En la ciudad capital el tránsito está regulado por la Policía Municipal de Tránsito que depende de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala la cual está a cargo de la municipalidad de la ciudad de Guatemala.

El Alcalde municipal de Guatemala, en su calidad de representante legal del municipio de Guatemala, por medio del oficio número 436-97 de fecha 15 de diciembre de 1997 solicitó al Ministerio de Gobernación el traslado de la competencia de la administración de tránsito.

El Ministerio de Gobernación emitió el Acuerdo Gubernativo Número 67-98 con fecha 11 de febrero de 1998, en donde acordó delegar la competencia de la administración de tránsito a la Municipalidad de Guatemala, exclusivamente dentro de su respectiva jurisdicción (ciudad capital).

El Concejo Municipal de la Ciudad de Guatemala, acordó en el Artículo 1 con fecha 4 de marzo de 1998 crear dentro de la estructura administrativa municipal la entidad denominada Policía Municipal de Tránsito.

Y es así como nace La Policía Municipal de Tránsito, la cual tiene la siguiente estructura jerárquica:



- a) Alcalde Municipal
- b) Director general
- c) Director operativo
- d) Intendente
- e) Oficial
- f) Sub oficial
- g) Delegados
- h) Delegados asistentes

Su visión es lograr que en el municipio de Guatemala, se tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la labor profesional de la Policía Municipal de Tránsito; con la comprensión y educación vial de cada uno de los habitantes. Teniendo como misión realizar funciones especializadas, como agentes de la autoridad de tránsito, dentro del Distrito Municipal de Guatemala y en consecuencia dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito.

Las actividades básicas que corresponden a la Policía Municipal de Tránsito son:

- a) Lograr una fluidez y circulación vehicular dentro del perímetro de la ciudad capital, que exista una verdadera seguridad vial;
- b) Imponer sanciones pecuniarias, recaudar el valor de las mismas crear un fondo para uso exclusivo del diseño, mantenimiento y funcionamiento de las actividades de tránsito, incluyendo obras de infraestructura;

- c) Control y fiscalización del transporte de pasajeros, sea este público o privado en el municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana;
- d) Montaje de operativos varios (alcoholímetros, velocímetros, carreras clandestinas, control de transporte pesado, control de buses y taxis, etc.);
- e) Apoyo a eventos socioculturales, recreativos y deportivos;
- f) Ejecución de planes operativos y órdenes de servicio;
- g) Apoyo a infraestructura, señalización y cambios de vía;
- h) Prevención de accidentes y orientación a los conductores en los cambios efectuados por la comuna;
- i) Proponer al Consejo Municipal las normas, ordenanzas, reglamentos, acuerdos, resoluciones y demás disposiciones para la libre y ordenada locomoción de los habitantes del municipio de Guatemala;
- j) Elaborar planos para ubicación de paradas del transporte colectivo urbano en la ciudad de Guatemala;
- k) Proponer la ubicación de las terminales de autobuses extraurbanos, así como la ruta de acceso a las mismas;
- l) Señalización de las vías públicas, remoción de obstáculos, administración y control de los estacionamientos públicos, control de los depósitos municipales de vehículos en reparación o abandono;
- m) Asesorar a las municipalidades de la República de Guatemala, en cuanto estas se lo requieran.

La Policía Municipal de Tránsito cuenta con el siguiente equipo tecnológico:

- a) Alcohóímetros digitales: son utilizados para determinar el contenido alcohólico en la sangre;
- b) Velocímetros digitales: este equipo es utilizado para medir la velocidad de los vehículos;
- c) Equipo handheld: equipo portátil que es utilizado para imprimir las infracciones en el lugar del hecho;
- d) Equipo de control de tráfico: el cual está conformado por cámaras de video ubicadas en las principales vías de la ciudad capital, transmiten por fibra óptica en tiempo real al centro de control de tráfico, la señal de video es proyectada en televisores de plasma, en donde se supervisa y se coordinan agentes a los diferentes puntos monitoreados para agilizar el tráfico vehicular.

Los servicios que presta la Policía Municipal de Tránsito a los vecinos de la ciudad de Guatemala son:

- a) Verificar las denuncias efectuadas por parte del vecino, dentro de las cuales se le da seguimiento y solución a: remoción de obstáculos en la vía pública (vehículos abandonados, ventas callejeras, obstrucción de banquetas), denuncias de abuso por parte de agentes de la Policía Municipal de Tránsito;
- b) Autorización de permisos para cierre de calles temporales, para las cuales se proporcionan agentes para la regulación del tráfico vehicular;

- c) Apoyo con la totalidad de agentes a las procesiones en Semana Santa, esto incluye la regulación del tráfico vehicular, remoción de vehículos y obstáculos en las vías procesionales.

Otros apoyos que se dan con agentes de la Policía Municipal de Tránsito para la regulación del tráfico son: desfiles, competencias deportivas (carreras en la vía pública), espectáculos en la vía pública, pasos y pedales.

### **1.6.3 Procedimientos operativos realizados por la Policía Municipal de Tránsito**

#### **a) Prueba de alcoholemia**

En este caso se aplica el Artículo 175 del Acuerdo Gubernativo Número 273-98, Reglamento de la Ley de Tránsito, el cual establece: “La autoridad deberá retener y consignar la licencia de conducir en los casos siguientes:

- a) Mientras se llevan a cabo las pruebas de alcoholemia y/o influencias de drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Si estas pruebas resultaran negativas sin más trámite, se devolverán los documentos, el vehículo y el conductor podrá circular libremente. En caso resulten positivas las pruebas, la autoridad de tránsito pondrá a disposición de la Policía Nacional Civil al conductor, el vehículo y sus documentos....
- b) Cuando el conductor porte licencia vencida, falsificada o alterada.

- c) Al conductor implicado en un hecho de tránsito en el cual resulten lesionados o fallecidos.
- d) Al conductor implicado en un hecho de tránsito en el cual se ocasione daños a la propiedad ajena, salvo que mediante acuerdo ofrezca la reparación inmediata. En todo caso, este acuerdo deberá celebrarse ante notario.
- e) Al conductor que circule un vehículo sin portar tarjeta de circulación o fotocopia autenticada de la misma.
- f) Al conductor del vehículo que circule sin placas de circulación.
- g) Al conductor de licencia suspendida o cancelada por la autoridad competente.
- h) Al conductor que no respete u ofenda a los policías de tránsito, inspectores ad honorem o inspectores escolares en el ejercicio de sus funciones o a los particulares que en situaciones de emergencia o calamidad pública, asuman temporalmente y en forma excepcional la administración del tránsito.”

El procedimiento utilizado por la Policía Municipal de Tránsito es el siguiente:

- a) Ubicar al conductor alcohólico en operativo y solicitar documentos;
- b) Si el conductor no se identifica se le multa por falta cometida;
- c) Realizar la prueba con el alcoholímetro y obtener resultado;
- d) Si el resultado es menor o igual a 0.03%, se devuelven los documentos y finaliza el procedimiento;
- e) Si el resultado es mayor de 0.03%, se realizan pruebas físicas y se aplica el criterio del agente, se multa al conductor;



- f) Se coordina con un familiar o conocido para retirar el vehículo y al conductor;
- g) Si no se presenta familiar alguno se realizan pruebas físicas y se aplica criterio del agente.

**b) Velocímetro**

Dentro del Reglamento de la Ley de Tránsito, en su capítulo II se encuentra regulada la velocidad, el Artículo 109 establece: “Adecuación de la velocidad a las circunstancias. Todo conductor está obligado a respetar los límites establecidos y tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.”

Y para que se respeten los límites de velocidad establecidos dentro de la ley, la Policía Municipal de Tránsito podrá instalar operativos bajo el siguiente procedimiento:

1. Instalar operativo, verificar señales y límites de velocidad en el punto;
2. Detectar con velocímetro un vehículo a alta velocidad;
3. Ingresar vehículo al operativo, solicitar documentos e informar motivo de detención al piloto, verificar solvencia vía radio;

4. Si no está solvente el vehículo, se emite boleta de infracción y se consigna el vehículo a un predio municipal;
5. Si el vehículo está solvente, se emite boleta de infracción, se incorpora vehículo a la circulación y se agrega información a bitácora.

**c) Colocación de cepos**

El Artículo 34 del citado reglamento establece: “Cepos. La autoridad de tránsito podrá emplear cepos o mecanismos similares para inmovilizar los vehículos dejados en la vía pública en lugares no autorizados para los mismos o bien para inmovilizar vehículos cuyos conductores hayan cometido otras infracciones. Los cepos se liberan hasta que se hayan cumplido con el pago de la multa, gastos y costos por la infracción cometida”.

El procedimiento para colocar un cepe es el siguiente:

1. Ubicar en patrullaje a vehículo infractor;
2. Colocar calcomanía con hora de colocación de cepe a vehículo infractor;
3. Tomar fotografía a calcomanía con la hora de colocación del cepe e iniciar toma de tiempo;
4. Si es vehículo pesado y está parqueado en área no permitida, tomar tiempo de veinte minutos;
5. Si es vehículo liviano y está parqueado en área no permitida, tomar tiempo de dos minutos;



6. Si se cumplió el tiempo permitido, colocar cepe y tomar fotografía con hora de colocación;
7. Llenar boleta de aviso y dejar boleta de pago en parabrisas;
8. Reportar vía radio colocación de cepe;
9. Llenar sabana y enviar fotografías a edición.

El procedimiento para la liberación de cepos es el siguiente:

1. Recibir orden de liberación de vehículo vía radio, previo pago de multa;
2. Ubicar vehículo y conductor, verificar documentos;
3. Si están en orden los documentos, liberar vehículo, reportar a radio liberación de vehículo;
4. No están en orden los documentos, dar orientación para que rectifique sus documentos;
5. Elaborar reporte para intendencia administrativa.

Si el infractor no paga el cepe la Policía Municipal de Tránsito realiza el siguiente procedimiento:

1. Identificar en patrullaje cepe colocado por más de dos horas;
2. Coordinar grúa vía radio;
3. Trasladar vehículo y cepe a predio municipal;
4. Elaborar peritaje e informe para juzgado;



5. Elaborar informe para intendencia administrativa.

Si el cepo es dañado por el vecino el procedimiento es:

1. Ubicar en patrullaje cepo dañado;
2. Tomar fotografías de daños causados a cepo;
3. Consignar vehículo y cepo a juzgado competente.

En ocasiones los cepos son robados por lo que el procedimiento que sigue la Policía Municipal de Tránsito es el siguiente:

1. Comprobar en patrullaje robo de cepo;
2. Reportar el robo vía radio;
3. Colocar denuncia ante el Ministerio Público;
4. Elaborar y enviar informe a intendencia de operaciones y asesoría jurídica.

El procedimiento para el pago del cepo se describe a continuación:

1. Coordinar información de daños causados al cepo;
2. Notificar y citar a infractor;
3. Entregar a infractor costos causados a pagar;
4. Si el infractor paga el cepo, verificar recibos de pago;
5. Extender finiquito a infractor;



6. Dar de baja a cepo dañado previo pago del mismo por parte del infractor;
7. Si el infractor no paga cepo dañado, consignar vehículo a predio municipal, realizar peritaje a vehículo;
8. Elaborar informe para juzgado.

**d) Revisión de taxis**

Descripción del procedimiento:

1. Solicitar documentos: cita, licencia de conducir, permiso temporal o tarjeta de operación, registro, recibo de pago de tasa municipal, solvencia;
2. Al taxi estacionario solicitar documento de cesión de derecho;
3. Revisar los documentos solicitados;
4. Si no están en orden los documentos programar nueva cita;
5. Si están en orden los documentos realizar inspección ocular a taxi;
6. Llenar formulario de revisión de taxis;
7. Si se aprueba revisión de taxi, extender copia de formulario con visto bueno;
8. Si no se aprueba revisión programar nueva cita.

Revisión de líneas nuevas de taxi

Descripción del procedimiento:

1. Solicitar documentos: cita, licencia, permiso temporal o tarjeta de operación, tarjetón, tarjeta de circulación, solvencia;
2. Revisar los documentos solicitados;
3. Si no están en orden los documentos programar nueva cita;
4. Si están en orden los documentos realizar inspección ocular a taxi;
5. Llenar formulario de revisión de taxis;
6. Si aprueba revisión extender copia de formulario con visto bueno;
7. Si no aprueba revisión programar nueva cita.

**e) Revisión de buses urbanos**

**Descripción del procedimiento:**

1. La aprobación de modelo para los buses urbanos que circulan en la ciudad capital es la siguiente: 1988 o modelos anteriores bus color verde crema, 1988 o 1989 bus color rojo, 1990 o modelo más reciente bus preferencial color rojo;
2. Solicitar documentos: cita, licencia, permiso temporal o tarjeta de operación, tarjetón, solvencia, registro;
3. Revisar los documentos solicitados;
4. Si no están en orden los documentos programar nueva cita;
5. Si están en orden los documentos realizar inspección ocular a bus urbano;
6. Llenar formulario de revisión de buses urbanos;
7. Si se aprueba revisión a bus urbano extender copia de formulario con visto bueno;



8. Si no se aprueba revisión de bus urbano programar nueva cita.

**f) Revisión de buses escolares**

Descripción del procedimiento:

1. Inscripción nueva sólo a principio de año y por cuarenta y cinco días, se aplica sin solicitar cita;
2. Solicitar documentos: cita, licencia, permiso temporal o tarjeta de operación, tarjetón, tarjeta de circulación, solvencia, registro;
3. Revisar los documentos solicitados;
4. Si no están en orden los documentos programar nueva cita;
5. Si están en orden los documentos realizar inspección ocular a bus escolar;
6. Llenar formulario de revisión de buses escolares;
7. Si se aprueba revisión extender copia de formulario con visto bueno y colocar calcomanía enfrente y atrás de bus escolar;
8. Si no se aprueba revisión programar nueva cita.

**g) Revisión de fleteros**

Descripción del procedimiento:

1. Recibir notificación de oficio para inspeccionar área de parqueo de vehículos;



2. Solicitar documentos: licencia, permiso temporal o tarjeta de operación, tarjetón, tarjeta de circulación, solvencia, registro;
3. Revisar los documentos solicitados;
4. Si no están en orden los documentos programar nueva cita;
5. Si están en orden documentos realizar inspección ocular de vehículo, llenar formulario de revisión de vehículos fleteros;
6. Si se aprueba revisión extender copia de formulario con visto bueno y colocar calcomanías en puertas laterales;
7. Si no se aprueba revisión programar nueva cita.

#### **h) Revisión de recolectores de basura**

Descripción del procedimiento:

1. Solicitar documentos: cita, licencia, permiso temporal o tarjeta de operación, tarjetón, tarjeta de circulación, solvencia, registro. Inscripción nueva, revisión cinco domingos a principio de año;
2. Revisar los documentos solicitados;
3. Si no están en orden los documentos programar nueva cita;
4. Si están en orden los documentos realizar inspección ocular de recolector de basura, llenar formulario de revisión de recolectores de basura;
5. Si aprueba revisión extender copia de formulario con visto bueno y colocar calcomanías en laterales de camión;



6. Si no aprueba revisión programar nueva cita.

**i) Sustitución de vehículo**

Descripción del procedimiento:

1. La sustitución es para taxis sin permiso, por robo de vehículo, deterioro, fin de vida útil, otros;
2. Solicitar documentos: cita, licencia, permiso temporal o tarjeta de operación, tarjetón, tarjeta de circulación, solvencia;
3. Inspeccionar los documentos solicitados, si no están en orden los documentos programar nueva cita;
4. Si están en orden los documentos realizar inspección ocular a vehículo, llenar formulario de revisión de taxis;
5. Si se aprueba revisión extender copia de formulario con visto bueno;
6. Si no se aprueba revisión programar nueva cita.

**j) Cambio de color**

Descripción del procedimiento:



1. La Empresa Municipal de Transporte, determina el color del vehículo. Solicitar documentos: cita, licencia, permiso temporal o tarjeta de operación, tarjetón, tarjeta de circulación, solvencia, registro;
2. Revisar los documentos solicitados, si no están en orden los documentos programar nueva cita;
3. Si están en orden los documentos realizar inspección ocular a taxi, llenar formulario de revisión de taxi;
4. Si aprueba revisión extender copia de formulario con visto bueno, si no aprueba revisión programar nueva cita.

**k) Fiscalización de taxis**

Descripción del procedimiento:

1. Identificar en patrullaje a taxi;
2. Solicitar documentos: licencia, tarjetón, tarjeta de circulación y de operación. A taxis de otros municipios solicitar tarjeta de operación de su municipio;
3. Revisar los documentos solicitados, aplicar multa si procede por documentos;
4. Consultar solvencia y registro vía radio, si no es taxi pirata devolver documentos;
5. Si es taxi pirata consignar vehículo a predio municipal, elaborar peritaje e informe para juzgado.



## **I) Fiscalización de buses urbanos**

Descripción del procedimiento:

1. Identificar en patrullaje a bus urbano;
2. Solicitar documentos: licencia, tarjeta de operación, registro, si hay duda de registro consultar vía radio;
3. Aplicar multa respectiva si procede.





## CAPÍTULO II

### 2. Consecuencias jurídicas de la falta de educación vial

El Artículo 40 del Reglamento de Tránsito regula: “Obligaciones de los Conductores. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía pública. El conductor deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada con el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de la carga transportada para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos. Queda prohibido conducir utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Asimismo, está prohibido el uso de teléfonos, radios comunicadores u otros aparatos similares mientras el vehículo esté en marcha, a no ser que para operarlos no sea necesario utilizar las manos...”

Las leyes y reglamentos de tránsito se encuadran en que son leyes vigentes pero no son positivas ya que existen pero no se aplican a la realidad; para entender mejor estos vocablos es necesario definirlos.

Llamamos orden jurídico vigente al conjunto de normas imperativo atributivo que en una cierta época y en un país determinado la autoridad política declara obligatorias. El derecho vigente esta integrado tanto por las reglas de origen consuetudinario que el



poder público reconoce, como los preceptos que formulan. De acuerdo a nuestra legislación por ejemplo, son preceptos jurídicos y, por ende repútese obligatorios, los aprobados por el Organismo Legislativo, sancionados por el Organismo Ejecutivo y publicados en el Diario Oficial, desde la fecha que en el acto de la publicación o de otra manera se indique. No todo derecho vigente es positivo, ni todo derecho positivo es vigente. La vigencia es atributo puramente formal, el sello que el Estado imprime a las reglas jurídicas consuetudinarias, jurisprudenciales o legislativas sancionadas por él. La positividad es un hecho que estriba en la observancia de cualquier precepto, vigente o no vigente. La costumbre no aceptada por la autoridad política es un derecho positivo, pero carece de validez formal. Y a la inversa, las disposiciones que el legislador crea tienen vigencia en todo caso; más no siempre son acatadas. La circunstancia de que una ley no sea obedecida, no exime a esta la vigencia. Desde el punto de vista formal, el precepto que no se cumple sigue en vigor mientras que otra ley no lo derogue.

La axiología jurídica se establece como ciencia de los valores, la importancia que para una sociedad determinada tienen éstos, al implementarse como base del desarrollo social, con lo cual se logra darles mayor o menor importancia en su efecto para con la sociedad a la que pertenece, por eso en el caso del hecho de tránsito, es fácil apreciar que ese bien común en pro de la paz y armonía social debiese de reflejarse en el desarrollo de normas concretas que permitan no sólo el castigo del autor, sino que también se imponga como medida de sujeción el resarcimiento de los daños ocasionados como resultado del mismo en ausencia de lesiones personales, pero sí



con presencia de daños materiales y no se fomente la falta de protección para quien sufre el deterioro de su patrimonio por un accidente causado sin su voluntad y posiblemente sin la voluntad del autor, pero que a pesar de ello la responsabilidad de conductores le implique esa posible sujeción a restituir el daño causado o en su caso indemnizar al afectado.

La mayoría de hechos de tránsito son ocasionados por conductores o peatones imprudentes, quienes ponen en riesgo la vida e integridad física de otros seres humanos, reflejando con esto que es necesario poner énfasis en la educación vial y de esa forma no sólo evitar hechos lamentables sino también ahorrar al Estado gastos ocasionados en procesos de poca trascendencia y en su mayoría evitables.

En los hechos de tránsito es muy difícil determinar la culpabilidad puesto que aunque hay varios lugares que tienen cámaras de circuito cerrado, monitoreadas como ya se indicó por la Policía Municipal de Tránsito, hay muchos otros lugares que no cuentan con las mismas y generalmente no hay testigos del hecho o simplemente no se quieren involucrar con la investigación.

Los hechos de tránsito generan en su mayoría responsabilidad civil, pero si en el hecho se pone en riesgo la vida o la integridad física de las personas también genera responsabilidad penal como se expondrá más adelante.



Lamentablemente en nuestra sociedad no existe una cultura de prevención y por lo tanto, únicamente se trata de combatir los fenómenos cuando ya han ocurrido.

## **2.1 Definición de accidente**

El doctor Manuel Ossorio define accidente como el suceso eventual que altera el orden regular de las cosas o del que resulta daño para las personas. Y accidente de tránsito específicamente: “Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello por ellos de los peatones...”

La Ley de Tránsito de Tegucigalpa en el Artículo 4 define como accidente de tránsito: “Cualquier evento que provoque como resultado del mismo, que uno o varios vehículos queden de manera anormal o produzcan lesiones a personas o daños a las cosas”

En resumen se puede decir que accidente de tránsito es todo suceso eventual que sufre ya sea un peatón al ser atropellado o un conductor o su acompañante al ser colisionado.

## **2.2 Hecho de tránsito**

Normalmente llamamos accidentes de tránsito a los hechos de tránsito, sin embargo son dos situaciones totalmente diferentes en tanto que un accidente no se puede



prevenir, los hechos de tránsito en su mayoría son previsibles y se pueden evitar tomando las debidas precauciones.

### **2.2.1 Principales causas que provocan los hechos de tránsito**

Entre las principales causas que provocan los hechos de tránsito podemos mencionar las siguientes:

#### **Provocadas por el factor humano**

- a) Conducir bajo los efectos del alcohol, medicinas o estupefacientes.
- b) Realizar maniobras imprudentes o de omisión por parte del conductor.
- c) Desobedecer las señales de tránsito.
- d) Conducir a excesiva velocidad.
- e) Inexperiencia del conductor.
- f) Fatiga del conductor.
- g) Peatones imprudentes que atraviesan las calles sin tomar las debidas precauciones.

#### **Provocadas por el factor mecánico**

- a) Conducir vehículos con fallas mecánicas.
- b) Mantenimiento inadecuado del vehículo.

A pesar de la división efectuada se puede concluir que en todas las circunstancias es el factor humano el responsable, pues de él depende el cuidado y mantenimiento del vehículo.

### **2.3 Responsabilidad civil**

Como ya se indicó, generalmente todos los hechos de tránsito generan responsabilidad civil, la cual de conformidad con el diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales, se conceptúa en los siguientes términos: “la que lleva consigo el resarcimiento de los daños causados y de los perjuicios provocados por uno mismo o por tercero, por lo que debe responderse.” Las responsabilidades civiles se hacen efectivas cuando el sindicado repara el daño causado del cual se hace una evaluación si son materiales, cuando en el hecho de tránsito únicamente hay daños materiales el competente para conocer es un juez de paz a través de un juicio de faltas. El Artículo 1646 del Código Civil, Decreto 106 establece que: “toda persona que cause un daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable a la víctima.”

#### **2.3.1 Prescripción de la responsabilidad civil**

El Código Civil, Decreto 106 establece en el Artículo 1513: “Prescribe en un año la responsabilidad civil proveniente de delito o falta. La que nace de los daños o

perjuicios causados en las personas; la prescripción corre desde el día en que recaiga sentencia firme condenatoria o desde aquel en que se causó el daño.” Mientras que en el Artículo 1647 se establece que: “la exención de la responsabilidad penal no libera de la responsabilidad civil, a no ser que el juez así lo estimare atendiendo a las circunstancias especiales del caso.”

## **2.4 Responsabilidad penal**

Cuando en el hecho de tránsito se ve involucrada la vida o la integridad física de una persona nos encontramos ante un delito y por lo tanto ante una responsabilidad penal; como ya sabemos la vida y la integridad física de las personas son bienes jurídicos tutelados por el Estado.

Atendiendo a la responsabilidad penal en que puede incurrir una persona en los hechos de tránsito puede cometer el delito de lesiones culposas o el delito de homicidio culposo. En ambos casos intervendrá un médico forense quien, cuando se trate de lesiones, determinará el tipo de lesiones, tiempo de curación de las mismas y tiempo de incapacidad de la víctima a causa de las lesiones sufridas. De igual forma intervendrá en un homicidio culposo, pero para establecer la causa de muerte y determinar si la persona se encontraba bajo efectos de alcohol o algún estupefaciente que pudo provocar una conducta inadecuada; como por ejemplo, un peatón que se encontraba bajo niveles altos de alcohol y se atravesó imprudentemente una avenida sin que el conductor del vehículo pudiera evitar el atropellamiento o un conductor que por la



misma razón, se cruza un semáforo en rojo provocando el atropellamiento de un peatón que llevaba la vía.

En ambos casos la Policía Nacional Civil puede otorgar un arresto domiciliario, trasladar el informe al juzgado menor o en su defecto al juzgado contralor, este ratifica el arresto o puede otorgar alguna medida sustitutiva. Se podrá aplicar esta medida siempre y cuando se cumpla con los requisitos establecidos en el Artículo 464 bis del Código Procesal Penal.

## **2.5 Derecho penal**

Derecho penal es un conjunto de normas, principios y doctrinas que regulan lo relativo a los delitos, las faltas y las penas.

En este caso se estudiarán los delitos en que se involucra el tránsito, pero antes se desarrollarán los elementos comunes a todos los delitos para luego estudiar los específicos.

### **2.5.1 Tipo**

El Doctor Manuel Ossorio en su diccionario define tipo penal como: “Conjunto de elementos, generalmente establecidos por la ley, mediante los que se define y caracteriza una especie de delito.”

En este caso se define el tipo como la descripción establecida en la ley penal de una conducta humana considerada como antijurídica.

### **2.5.2 Tipicidad**

La tipicidad es la adecuación de la acción humana en el tipo penal.

### **2.5.3 Antijuridicidad**

De acuerdo al doctor Francisco Muñoz Conde: “la antijuridicidad es un juicio negativo de valor que recae sobre un comportamiento humano y que indica que ese comportamiento es contrario a las exigencias del ordenamiento jurídico.” Es decir que, la antijuridicidad es todo comportamiento humano contrario a lo legalmente permitido.

### **2.5.4 Culpabilidad**

Todos los elementos son importantes, sin embargo para efectos de esta investigación se puede decir que este es el más importante, debido a que los delitos de tránsito son culposos.

La culpa es un elemento subjetivo del tipo que consiste en causar un daño sin la intención de hacerlo provocado por imprudencia, negligencia o impericia.

La definición legal de culpa se encuentra regulada en el Artículo 12 del Código Penal, el cual establece: “El delito es culposo cuando con ocasión de acciones u omisiones lícitas, se causa un mal por imprudencia, negligencia o impericia.

Los hechos culposos son punibles en los casos expresamente determinados por la ley.”

- a) **Imprudencia:** Consiste en realizar una conducta sin tomar las debidas precauciones durante su desarrollo.
- b) **Negligencia:** Consiste en no preveer ni tomar las medidas necesarias antes de realizar una conducta para evitar cualquier daño posible.
- c) **Impericia:** Consiste en realizar una conducta sin tener los suficientes conocimientos.

En conclusión, quien actúa culpablemente comete un acto antijurídico pudiendo actuar de otro modo.

Los delitos en los cuales se involucra el tránsito se encuentran regulados en el Título I del Decreto 17-73 Código Penal: “Delitos contra la vida y la integridad de la persona”, acá se encuentran dos bienes jurídicos tutelados los cuales son la vida y la integridad de las personas, ambos protegidos por la Constitución Política de la República de Guatemala, la cual establece en el Artículo 2: “Deberes del Estado. Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.”

### **2.5.5 Elementos genéricos de los delitos contra la vida e integridad de la persona**

En términos generales los elementos son todas aquellas características de índole jurídica que son fundamentales para la existencia de un tipo delictual, y en ese sentido se deben diferenciar aquellos que son generales al delito tales como la antijuridicidad, la imputabilidad, la culpabilidad, como los específicos a cada acriminación penal y constituyen la esencia de su existencia, tal el caso del homicidio culposo, la culpa. Ahora bien bajo el título de los delitos contra la vida y la integridad de la persona se encuentran ciertos elementos que son comunes a todas las figuras y tanto se aplican al homicidio como a las lesiones, por constituir un denominador común, es aquí donde estamos en presencia de los elementos genéricos.

- a) **Sujeto activo:** El sujeto activo del delito que cae bajo la esfera de aplicación del Código Penal, es esencialmente la persona humana, puesto que es ella la única capaz de tener razonamiento, libertad, y asimismo de exteriorizar su voluntad mediante la ejecución de los actos materiales propios del delito que van a producir, mediante una relación de causalidad el resultado de daño o de peligro, que al estar tipificada dentro de una norma penal constituye el tipo delictuoso. Partiendo de que el delito se exterioriza mediante la ejecución de actos materiales el único que puede participar en ellos, sea produciéndolos, mediante actos de cooperación o de inducción es el delincuente que con los atributos propios de una personalidad delictógena definida, manifiesta su voluntad.

- b) Sujeto pasivo: A diferencia de otros tipos delictuales regulados dentro del ordenamiento penal, en los delitos contra la vida y la integridad de la persona, la concurrencia del sujeto pasivo es una condición sine-quantum para la configuración de las acriminaciones, puesto que precisamente lo que se está protegiendo como valor constitucional es la vida o la integridad de la persona que resulta afectada por la acción u omisión del sujeto activo del delito; para el caso y en términos simplificados, el sujeto pasivo del delito es la persona humana sobre la cual recae el resultado dañoso, es decir, la que recibe en su integridad corporal o en su vida la ejecución material de los actos propios del delito.

#### **2.5.6 La acción en los delitos contra la vida e integridad de la persona**

En los delitos contra la vida e integridad de la persona es en donde con mayor frecuencia puede observarse la concurrencia de los diferentes tipos de acción que contempla el derecho penal, la comisión, la omisión y la comisión por omisión, que con su diversa naturaleza conforman el quehacer humano en materia criminal:

- a) La comisión: Es la ejecución de todos aquellos actos materiales externos, que mediante una relación de causalidad idónea producen un resultado de daño o de peligro.

- b) La omisión: Está constituida por la conducta pasiva observada por el sujeto activo del delito, la cual genera el incumplimiento de un deber jurídico al que el sujeto está obligado y en consecuencia produce un resultado de daño o peligro.
  
- c) La comisión por omisión: Se encuentra constituida por la omisión observada por una persona que estando obligada a impedir un resultado dañoso que pueda producirse resultante de un deber jurídico, no lo hace.

### **2.5.7 El medio empleado para ejecutar la acción delictuosa**

Tenemos que considerar que al hablar de medio empleado no se refiere sólo a las armas o instrumentos utilizados para producir un resultado, sino también todas aquellas circunstancias que incidan en la ejecución de todos los actos materiales, sean de carácter subjetivo u objetivo.

## **2.6 Delitos tipificados relacionados con hechos de tránsito**

### **2.6.1 Homicidio**

El homicidio es la muerte causada a otra persona por otro, por lo común ejecutada ilegítimamente y con violencia. Para Carrara es la destrucción del hombre, injustamente cometida por otro hombre, y para Carmignani es la muerte de un hombre ocasionada por el ilícito comportamiento de otro hombre.



El elemento determinante en la figura del homicidio es la muerte de la víctima, puesto que precisamente la vida humana es el objeto de la protección penal poniendo en práctica la garantía constitucional del derecho a la vida; esta muerte es indiferente que se produzca en una forma instantánea o con posterioridad, bastando únicamente que entre la acción ejecutada y ese resultado siempre exista una relación de causalidad.

La definición legal del homicidio se encuentra en el Artículo 123 del Código Penal Decreto 17-73, el cual establece que “comete homicidio quien diere muerte a alguna persona.”

### **2.6.2 Homicidio culposo**

Se encuentra regulado en el Artículo 127 del Código Penal, el cual establece la pena a imponer. El resultado del homicidio culposo será la muerte de una persona, pero a diferencia del homicidio simple, este es cometido por acciones u omisiones lícitas. Dicho Código es claro al establecer que únicamente serán castigados los delitos culposos cuando expresamente estén calificados en la ley. Los elementos del homicidio culposo, se deben integrar tanto con los elementos del homicidio simple como la culpabilidad genérica, de tal manera que se reducen a los siguientes:

- a) Los elementos activo y pasivo son los mismos que del homicidio simple. En cuanto al medio empleado, en los homicidios culposos con regularidad no se



trata de armas en el sentido propio de la palabra, sino de efectos lícitos como por ejemplo un vehículo automotor.

- b) El resultado será la muerte de una o varias personas.

### **2.6.3 Lesiones**

Debido a que las acciones que se ejercen en contra de un sujeto no necesariamente conllevan como resultado dañoso su muerte, sino que también puede acontecer que sufra la pérdida de un órgano principal o secundario, la de un sentido o cualquier otra secuela que lo imposibilite para llevar una vida normal. De tal manera que tanto en la doctrina como en el Código Penal vigente, el prototipo de los delitos que protegen la integridad de la persona, está determinado en el delito de lesiones, cualquier daño que se produzca en la mente, en el cuerpo, o en la salud de la persona es el objeto de protección de esta acriminación legal.

### **2.6.4 Lesiones culposas**

Las lesiones culposas son los daños causados sobre el cuerpo, mente e incluso la salud de una persona por una herida o golpe, provocadas involuntariamente. Se encuentran reguladas en el Decreto 17-73 Código Penal en el Artículo 150 el cual establece: "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 vehículos bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además, una multa de trescientos a tres mil quetzales.

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

### **2.6.5 Responsabilidad de conductores**

Como su nombre lo indica se refiere a la responsabilidad que asume un conductor al momento de cometer alguno de los presupuestos establecidos en el Artículo 157 del Código Penal:

1. “Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, 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 o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.”

Estos presupuestos son excluyentes, es decir que basta con que ocurra uno de ellos para cometer el delito.

### 2.6.6 Daños

#### a) Penal

El Artículo 278 del Código Penal al referirse al daño lo define de la siguiente manera:

“Daño. Quien de propósito, destruyere, inutilizare, hiciere desaparecer o de cualquier otro modo deteriorare, parcial o totalmente, un bien de ajena pertenencia, será sancionado con prisión de seis meses a dos años y multa de doscientos a mil quetzales”.

#### b) Civil

Las normas jurídicas civiles que regulan la responsabilidad extra-contractual de carácter civil, establecen que por regla general todo daño proveniente de dolo o culpa ajena debe de ser indemnizado; por principio todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona debe de ser reparado.

La licenciada Herida Rubia Gonzáles Villela, señala: “El daño consiste en el detrimento, perjuicio, menoscabo, dolo, molestia maltrato, de una cosa, si el daño es causado por el dueño de los bienes el hecho tiene escasa o ninguna relevancia jurídica, se adquiere

cuando el daño es producido por la acción u omisión de una persona en los bienes de otra”.<sup>5</sup>

### **2.6.7 Responsabilidad de otras personas**

Regulado en el Código Penal, establece: Artículo 158 “Responsabilidad de otras personas. Serán sancionados con multa de 25 a 500 quetzales y prisión de dos a seis meses quienes pusieren en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras: Alterando la seguridad de tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción, total o parcial, de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos.”

### **2.6.8 Sanción**

“Es la consecuencia jurídica que el incumplimiento de un deber produce en relación con el obligado. Como toda consecuencia de derecho, la sanción encuéntrase condicionada por la realización de un supuesto, y tiene carácter secundario”.<sup>6</sup>

La Ley de Tránsito y el Código Penal, establecen que el conductor que es sorprendido conduciendo bajo los efectos de alcohol o estupefacientes y es partícipe de un hecho

---

<sup>5</sup> Gonzáles Villela, Herida Rubia. **Procedimiento para ejercitar la acción reparadora en el delito de daños en hechos de tránsito.** Pág. 26

<sup>6</sup>García Maynez, Eduardo. **Introducción al estudio del derecho.** Pág. 386



de tránsito puede verse sancionado de dos maneras, dependiendo de la gravedad del hecho: de forma administrativa y/o penal.

- a) Sanción administrativa: El primer problema de tipo legal que enfrenta un conductor al infringir la ley es la imposición de sanción pecuniaria por conducir bajo efectos de alcohol o de algún otro tipo de droga, y en su caso la retención de la licencia de conducir, la cual le será devuelta a la cancelación de la misma, al estar en condiciones de sobriedad, existe una sanción que puede tener como efecto la cancelación de la licencia de conducir por el Departamento de Tránsito, cuando el infractor haya sido suspendido administrativamente durante dos años calendario consecutivos o tres veces en años calendario no sucesivos, o bien por orden judicial.
  
- b) Sanciones penales: Hay que tener presente que la responsabilidad que tiene una persona cuando toma el volante de un vehículo para transitar por la vía pública es muy grande, debe de estar en total coordinación de sus cinco sentidos, ya que de lo contrario podría de un momento a otro cometer un homicidio o provocarle lesiones de diverso grado a otra persona, lo cual le obligaría a enfrentar un proceso penal.

## 2.7 Demanda civil

El licenciado Aballi Osorio, en su tesis de graduación manifiesta: “Que de acuerdo a nuestra legislación también puede demandar quien resulte dañado en sus intereses, aunque no sea propiamente una víctima, como ejemplo podría ser los familiares de la víctima si la misma fallece, también en un momento dado podría ser demandada una tercera persona, por medio de la responsabilidad solidaria, esto quiere decir que si al momento de ocurrir el hecho de tránsito no es el propietario del vehículo quien conduce, este también podría ser demandada si la parte afectada lo considera conveniente, para finalizar se tiene que tener en cuenta que la obligación de indemnizar se trasmite a los herederos”.<sup>7</sup>

El Artículo 1651 del Código Civil (medios de transporte) regula: “Las empresas o el dueño de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores y cómplices de los daños o perjuicios que causaren las personas encargadas de los vehículos, aun cuando la persona que lo cause, no sea empleada de dicha empresa o el dueño del medio de transporte, siempre que el encargado de los vehículos se los haya encomendado, aunque fuere de manera transitoria.”

La obligación de indemnizar puede corresponder en algún caso hasta los herederos del responsable de los daños.

---

<sup>7</sup>Aballi Osorio, Juan Carlos. **Los Delitos Culposos en Materia de Tránsito y la Vinculación del Tercero Civilmente Demandado.** Pág. 12



## **2.8. Legislación comparada**

### **2.8.1 Argentina**

La Ley 24.449, Ley de Tránsito de Argentina entró en vigencia el 23 de diciembre de 1994, establece que el Consejo Federal de Seguridad Vial, está integrado por todas las provincias, el gobierno y la capital federal, su misión es la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos de dicha ley. También establece que cuentan con un Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, debiendo coordinar su actividad con el Consejo Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho a su uso.

La misma regula la obligación de cursos de capacitación, educación vial, existe una escuela de conductores y para poder obtener la licencia de conducción deben de cumplir con los requisitos siguientes:

1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir;
2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente una reglamentación;
3. Examen médico psicofísico que comprenderá, una constancia de aptitud física, de aptitud visual, aptitud auditiva y aptitud psíquica;



4. Examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación, estadísticas de accidentes y modo de prevenirlos;
5. Examen teórico práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo, funciones de equipamiento e instrumental;
6. Examen práctico de idoneidad conductiva que incluirá las siguientes fases:
  - a) Simulador de manejo conductivo
  - b) Conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo
  - c) Conducción en área urbana de tránsito medio
  - d) Conducción nocturna

La misma norma legal establece que existe un control preventivo, en donde todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para conducir.

### **2.8.2 Costa Rica**

La Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres No. 7331, de Costa Rica, entró en vigencia el 8 de marzo de 1993, misma que regula que existe la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, la que verifica los límites de velocidad para circulación de vehículos de acuerdo con el tipo y las condiciones de la vía previo estudio técnico, la Dirección General de Educación Vial autoriza los permisos temporales de aprendizaje o



de licencias de conducir y estas pueden ser canceladas temporal o definitivamente de conformidad con las leyes, por las autoridades competentes así como la anotación en el registro de conductores. El mismo cuerpo legal regula la prohibición de la circulación en las vías públicas de los vehículos automotores construidos o adaptados para las competencias de velocidad que no reúnan los requisitos normales exigidos a los vehículos de uso corriente.

En cuanto a la responsabilidad civil, la Ley de Tránsito de Costa Rica regula que el conductor de un vehículo, los pasajeros, los peatones y los terceros, serán civilmente responsables por los daños y perjuicios que se deriven de un accidente de tránsito que les sea imputable, y que de toda sentencia condenatoria deberá emitirse mandamiento al registro público de la propiedad de vehículos automotores y anotarse de inmediato en el asiento de inscripción de los vehículos y en el asiento de inscripción de la licencia de conductor, en este último caso, a juicio del juzgador, de acuerdo con la naturaleza de la falta.

### **2.8.3 Tegucigalpa**

El Decreto 205-2005 Ley de Tránsito de la ciudad de Tegucigalpa, Honduras, entró en vigencia el 5 de septiembre del año 2005; regula que la aplicación de la Ley de Tránsito y su reglamento le compete a la Secretaría de Estado en Despacho de Seguridad, por medio de la Dirección Nacional de Tránsito, la que coordinará con las instituciones que considere necesarias. La misma regulación establece que existe un Consejo Nacional



de Seguridad Vial, que tendrá a su cargo la función asesora en la preparación de planes, proyectos y programas tendientes a reducir los accidentes de tránsito. Existe también la Dirección Nacional de Tránsito, que es la institución del Estado autorizada para dirigir, organizar y ejecutar las políticas de tránsito y seguridad vial en el ámbito nacional, en concordancia con las disposiciones de la Ley Orgánica de la Policía, la Ley de Policía y Convivencia Social, la Ley de Municipalidades y otras normas aplicables. El Fondo de seguridad vial, se creó con la finalidad de promover la canalización de recursos financieros no reembolsables en programas y proyectos para promover la seguridad vial, con la participación del Estado, los particulares e instituciones no gubernamentales dedicadas a estas actividades, facilitando recursos para la ejecución de proyectos y programas certificados y verificables. Existe el Departamento de Infracciones y Conciliación de Tránsito, que en su Artículo 17, establece: “Que se crea el Departamento de Infracciones y Conciliación de Tránsito, como órgano adscrito a la Dirección Nacional de Tránsito, cuya estructura estará dividida en la Sección de Infracciones y la Sección de Conciliación, sus funcionarios son nombrados por la Dirección Nacional de Tránsito.”

#### **2.8.4 Venezuela**

La Ley de Tránsito Terrestre, reglamenta todo lo relacionado al tránsito terrestre por vías públicas y privadas destinadas al uso público permanente o casual, con las excepciones establecidas en las leyes especiales, a través del Registro Nacional de Vehículos de Conductores y de Estacionamiento, cuya organización, funcionamiento y



seguridad son determinados por el Reglamento. El ministro de transporte y comunicaciones da fe pública de todos los actos y certificaciones que autoricen con ocasión del registro nacional de vehículos, de conductores y de estacionamientos.

El tránsito de patines, patinetas o similares en las vías públicas, se regulará por las disposiciones que establezca el Reglamento. El Estado fomentará la enseñanza de las normas y reglas de tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías. En cuanto a las responsabilidades por accidentes de tránsito, el conductor, el propietario del vehículo y su empresa aseguradora están solidariamente obligados a reparar todo daño material que se cause con motivo de la circulación del vehículo, a menos que se pruebe que el daño proviene de un hecho de la víctima o de un tercero que haga inevitable que el daño o el accidente hubiese sido imprevisible para el conductor.

## **2.9 Arresto domiciliario en accidentes de tránsito**

Es una institución con la que se asegura la comparecencia a juicio de un sindicado de cometer un delito, permitiendo a éste no guardar prisión efectiva. Este beneficio fue regulado en las reformas del Código Procesal Penal vigente y señala a quiénes se les puede otorgar dicho beneficio, se encuentra regulado en el Artículo 264 Bis de dicho código, el cual establece:



Artículo 264 Bis.: “Arresto domiciliario de hechos de tránsito. Cuando se trate de accidentes de tránsito, los causantes de ellos deberán quedarse en libertad inmediata bajo el arresto domiciliario.

Esta medida podrá constituirse mediante acta levantada por un notario, juez de paz o por el propio jefe de la Policía que tenga conocimiento del asunto, estos funcionarios serán responsables si demoran innecesariamente el otorgamiento de la medida. El interesado podrá requerir la presencia de un fiscal del Ministerio Público a efecto de agilizar el otorgamiento de dicha medida, en el acta deberán hacerse constar los datos de identificación con la cédula de vecindad o su licencia de conducir vehículos automotores debiéndose registrar la dirección de residencia de ambos. El juez de primera instancia competente, al recibir los antecedentes examinará y determinará la duración de la medida, pudiendo ordenar la situación de la misma por cualquiera de las contempladas en el Artículo anterior.

No gozará del beneficio la persona que en el momento del hecho se encontrare en alguna de las siguientes situaciones:

1. En estado de ebriedad, bajo efectos de drogas o estupefacientes.
2. Sin licencia de conducir vigente.
3. No haber prestado ayuda a la víctima no obstante de haber estado en posibilidad de hacerlo.
4. Haberse puesto en fuga para evitar procesamiento.



En los casos en los cuales el responsable haya sido el piloto de un transporte colectivo de pasajeros, escolares o de carga y en general cualquier transporte comercial, podrá otorgársele este beneficio, siempre que se garantice suficientemente ante el juzgado de primera instancia respectivo, el pago de las responsabilidades civiles. La garantía podrá constituirse mediante primera hipoteca, fianza prestada por entidad autorizada para operar en el país mediante el depósito de una cantidad de dinero en la Tesorería del Organismo Judicial y que el Juez fijará en cada caso.”

## **2.10 Competencia jurisdiccional**

La competencia para juzgar hechos de tránsito corresponde a un Juez de Paz, de acuerdo a lo regulado en el Código Procesal Penal vigente, siempre y cuando de dicho hecho de tránsito no derive un homicidio culposo, en cuyo caso la competencia será de un Juez de Primera Instancia y el procedimiento será totalmente diferente.

### **2.10.1 Juicio de faltas**

La competencia de dicho procedimiento está regulada en el artículo 44 del Código Procesal Penal y establece: “Juez de Paz Penal. Los jueces de paz penal tendrán las siguientes atribuciones:

- a) Juzgarán las faltas, los delitos contra la seguridad del tránsito y aquellos cuya pena principal sea de multa conforme el procedimiento específico del juicio por faltas que establece este Código...”

Por lo tanto el procedimiento para juzgar la culpabilidad de un hecho de tránsito está regulado en el Artículo 488 del Código Procesal Penal el cual establece lo siguiente:

“Procedimiento. Para juzgar las faltas, los delitos contra la seguridad del tránsito y todos aquellos cuya sanción sea de multa, el juez de paz oirá al ofendido o a la autoridad que hace la denuncia e inmediatamente al imputado. Si éste se reconoce culpable y no se estiman necesarias diligencias ulteriores, el juez en el mismo acto pronunciará la sentencia correspondiente aplicando la pena, si es el caso, y ordenará el comiso o la restitución de la cosa secuestrada, si fuere procedente.”

Por su parte el Artículo 489 establece: “Juicio oral. Cuando el imputado no reconozca su culpabilidad o sean necesarias otras diligencias, el juez convocará inmediatamente a juicio oral y público al imputado, al ofendido, a la autoridad denunciante y recibirá las pruebas pertinentes. En la audiencia oirá brevemente a los comparecientes y dictará de inmediato la resolución respectiva dentro del acta, absolviendo o condenando.”

El Artículo 490 regula: “Prórroga de la audiencia. El juez podrá prorrogar la audiencia por un término no mayor de tres días, de oficio o a petición de parte, para preparar la prueba, disponiendo la libertad simple o caucionada del imputado.”



Y por último el Artículo 491 establece: “Recursos. Contra las sentencias dictadas en esta clase de juicios procederá el recurso de apelación, del que conocerá el juzgado de primera instancia competente que resolverá dentro del plazo de tres días y con certificación de lo resuelto devolverá las actuaciones inmediatamente.

La apelación se interpondrá verbalmente o por escrito con expresión de agravios dentro del término de dos días de notificada la sentencia.”





## CAPÍTULO III

### **3. Instituciones encargadas de intervenir en los conflictos derivados de accidentes de tránsito.**

Las consecuencias de los accidentes de tránsito pueden ser desde daños y perjuicios hasta ocasionar la pérdida de vidas humanas, dependiendo de la gravedad de las mismas existen varias instituciones encargadas de velar por el cumplimiento de la Ley de Tránsito.

#### **3.1 Policía Nacional Civil**

La Policía Nacional surgió durante el régimen liberal del general Justo Rufino Barrios debido a la importancia de contar con un sistema de seguridad encargado de controlar a la población guatemalteca y de prevenir cualquier peligro agrario; asegurando para ello la existencia de mano de obra forzada para las plantaciones de café. Inicialmente fue concebida como una fuerza policial para la seguridad de la ciudad capital, debido a que el ejército nacional se constituyó en el principal mecanismo de control en el interior del país. Se encuentra regulada en el Decreto 11-97 del Congreso de la República de Guatemala.

El Artículo 2 de la Ley de la Policía Nacional Civil establece: “La Policía Nacional Civil es una institución profesional armada, ajena a toda actividad política. Su organización



es de naturaleza jerárquica y su funcionamiento se rige por las más estrictas disciplinas. La Policía Nacional Civil ejerce sus funciones durante las veinticuatro horas del día en todo el territorio de la República. Para efectos de su operatividad estará dividida en distritos y su número y demarcación serán fijados por su Dirección General. Está integrada por los miembros de la carrera policial y la carrera administrativa.

En el reclutamiento, selección, capacitación, y despliegue de su personal debe tenerse presente el carácter multiétnico y pluricultural de Guatemala.”

Debido a que la Policía Nacional Civil ejerce funciones las veinticuatro horas del día en todo el territorio nacional, regularmente son los primeros en tener conocimiento de los hechos de tránsito e intervienen en los mismos ya sea para informar de lo acontecido cuando sólo se trata de daños materiales, o ya sea de consignar al responsable cuando se trata de lesiones u homicidio culposo.

### **3.2 Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala**

Se conforma con personal técnico y capacitado en las distintas áreas con el fin de plantear soluciones viales, así como establecer parámetros de calidad en la prestación de los servicios de transporte, está integrada por:

- a) Intendencia de operaciones

Está encargada de dar soporte a la Superintendencia General y realiza funciones de dirección y toma de decisiones. Dentro de sus funciones se encuentran, estudio de campo, planificación de estrategias, diseño de planes operativos, diseño de órdenes de servicio y seguridad.

b) Intendencia de tránsito

Sirve de enlace entre las unidades operativas y el área administrativa de la Policía Municipal de Tránsito, esto con el fin de que sean proveídos con los insumos necesarios para el desarrollo de sus actividades.

Supervisa el correcto cumplimiento de los planes operativos y así contribuir a una mejor circulación vehicular en el área metropolitana.

c) Departamento de semáforos

Es el encargado de darle mantenimiento a 436 cruceros que regulan el tránsito en la Ciudad de Guatemala. El equipo está integrado por diez técnicos, entre especialistas en electricidad, electrónica, programación y técnicos en soldadura. Está bajo la responsabilidad de la Secretaría Técnica, quien planifica las actividades de este departamento, así mismo participa en los diferentes proyectos de carácter técnico que desarrolla la municipalidad.



d) Jefatura de servicios

Es una herramienta administrativa de la Policía Municipal de Tránsito y se enfoca básicamente en administrar el recurso humano, aplicando políticas internas tales como: Desarrollo interpersonal, capacitación constante, normas y procedimientos de la institución.

e) Subsecretaría específica de operaciones

La Secretaría Específica de Operaciones, a través del sistema 1551, se ha encargado de recibir todo tipo de solicitudes de apoyo que el vecino solicite, que va desde un apoyo con grúa hasta la coordinación de una unidad de Policía Nacional Civil o bomberil, según como el acontecimiento lo amerite.

Las llamadas al teléfono 1551 incluyen solicitud de información de multas, obstaculización de vehículos en la vía pública, congestionamientos, abusos de autoridad de agentes, llamadas de auxilio, etcétera.

Además es la unidad responsable de ser el enlace entre la población, otras instituciones y otras dependencias municipales. Atendiendo las solicitudes, quejas y sugerencias para la Policía Municipal de Tránsito.



### **3.3 Policía Municipal de Tránsito**

Es una institución eminentemente de carácter civil, regido por los principios de jerarquía y subordinación, desempeñando sus funciones con apego a la Constitución Política de la República 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, dentro del distrito municipal de Guatemala y en consecuencia le corresponde dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito.

Su visión es lograr que en el municipio de Guatemala, se tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la labor profesional de la Policía Municipal de Tránsito; la comprensión y educación vial de cada uno de los habitantes, dicha institución fue descrita a profundidad en el capítulo I del presente trabajo.

### **3.4 Juzgados de paz penal**

#### **3.4.1 Antecedentes**

La organización judicial así como sus procedimientos estuvieron regulados por la vieja legislación española contenida en el Fuero juzgo, o libro de los jueces, obra sucesiva de los reyes godos, en las siete partidas, conocidas como de Alfonso el Sabio. El establecimiento de los juzgados de paz fue consecuencia de la Revolución de 1871 y



su función jurisdiccional era predominantemente civil y penal. El Artículo 101 de la Ley del Organismo Judicial, establece: “Los juzgados menores se denominan juzgados de paz. A menos que por su especial naturaleza la ley o la Corte Suprema de Justicia les dé distinta denominación. La Corte Suprema de Justicia establecerá los juzgados menores en el número y en los lugares que considere convenientes a la buena administración de la justicia.”

Este tipo de juzgados se integran de la siguiente manera: Juez, Secretario y Oficial. La competencia de los juzgados de Paz Penal, según la zona territorial en la ciudad capital se encuentra distribuida así:

- a) Juzgado Primero de Paz Penal: Tiene competencia para conocer hechos ocurridos en la zona uno.
- b) Juzgado Segundo de Paz Penal: Es competente para conocer hechos ocurridos en las zonas siete, doce y once.
- c) Juzgado Tercero de Paz Penal: Tiene competencia para conocer hechos ocurridos en la zona veintiuno y Guajitos.
- d) Juzgado Cuarto de Paz Penal: Tiene competencia para conocer hechos ocurridos en las zonas diecisiete, veinticuatro y veinticinco.
- e) Juzgado Sexto de Paz Penal: Tiene competencia para conocer hechos ocurridos en las zonas cinco, nueve, trece, quince y dieciséis.
- f) Juzgado Séptimo de Paz Penal: Tiene competencia para conocer hechos ocurridos en la zona dieciocho y zona seis.



### **3.5 Ministerio Público**

El Ministerio Público es una institución autónoma, auxiliar de la administración pública y de los tribunales. Está dirigido por el o la Fiscal General y le corresponde el ejercicio de la acción penal pública.

#### **3.5.1 Antecedentes**

El autor Alfredo Velez Marconde señala que sin que exista certeza jurídica al respecto, el Ministerio Público surgió de las cenizas de la edad media como un órgano del monarca; en principio defendiendo los intereses del monarca y después procurando la represión de los delincuentes, ocupando de esa manera el lugar del acusador privado.

En la antigüedad el Rey designaba procuradores para que defendieran en los juicios sus intereses o trataban de asegurar la recaudación de las multas que se imponían a los delincuentes, pues una parte de ellos ingresaban a su patrimonio, y esos procuradores que principiaron siendo transitorios, se convirtieron más tarde en funcionarios permanentes.

En los países monárquicos o imperiales, el Ministerio Público surgió siendo un representante del Rey o Emperador, pero defendiendo ya un interés público de justicia y cuando se implantó la República, el Ministerio Público se transformó en un representante de la sociedad y agente del poder ejecutivo.



La institución del fiscal vino a Guatemala por España debido a la dependencia del régimen jurídico por ella impuesto, es así como se llegó a integrar el Tribunal de Justicia con un fiscal que tenía la función contralora del proceso criminal y la persecución de determinados delitos según su gravedad. En España el Ministerio Público fue creado en tiempo del Rey Juan I, a petición de las Cortes de Briviesca de 1397, delegando en un funcionario encargado de perseguir los delitos públicos; cargo que más tarde los Reyes Católicos instituyeron en las cancillerías de Granada y Valladolid. En las leyes de recopilación expedidas por Felipe II en 1566 se reglamentaron las funciones de los procuradores fiscales, pero donde verdaderamente se delinea la institución del Ministerio Público es en el Reglamento para la Administración de Justicia del 26 de septiembre de 1835; no obstante haber sido acogido en la constitución de 1812. La Ley Española Orgánica del Poder Judicial de 1870 dedicó su título XX al Ministerio Fiscal o Público.

Actualmente el Ministerio Público se encuentra regulado dentro del Decreto 40-94 Ley Orgánica del Ministerio Público, en el Artículo 1 que establece: “El Ministerio Público 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 el ejercicio de esa función, el Ministerio Público perseguirá la realización de la justicia, y actuará con objetividad, imparcialidad y con apego al principio de legalidad, en los términos que la ley establece”.



Siendo que las funciones se encuentran reguladas en el Artículo 2 del mismo cuerpo legal: “Funciones. Son funciones del Ministerio Público, sin perjuicio de las que le atribuye otras leyes, las siguientes:

1. Investigar los delitos de acción pública y promover la persecución penal ante los tribunales, según las facultades que le confieren la Constitución, las leyes de la República, y los tratados y convenios internacionales,
2. Ejercer la acción civil en los casos previstos por la ley, y asesorar a quien pretenda querellarse por delitos de acción privada de conformidad con lo que establece el Código Procesal Penal,
3. Dirigir a la policía y demás cuerpos de seguridad del Estado en la investigación de hechos delictivos,
4. Preservar el Estado de derecho y el respeto a los derechos humanos, efectuando las diligencias necesarias ante los tribunales de justicia.”

Artículo 3: “Autonomía. El Ministerio Público actuará, independientemente, por propio impulso y en cumplimiento de las funciones que le atribuyen las leyes sin subordinación a ninguno de los organismos del Estado ni autoridad alguna, salvo lo establecido en esta ley. Anualmente tendrá una partida en el



Presupuesto General de la Nación y sus recursos los administrará de manera autónoma en función a sus propios requerimientos.”

### **3.6 Dirección General de Transportes**

La Dirección General de Transportes, es una dependencia adscrita inicialmente al Ministerio de Economía, y cuyo reglamento interno fue creado según Acuerdo Gubernativo número 24-75 de fecha 6 de octubre de 1975; posteriormente esta dirección fue trasladada mediante el Decreto Ley 19-83 del 22 de marzo de 1983 al Ministerio de Transportes y Obras Públicas, actualmente denominado Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Su función principal es regular todo lo relativo al servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por vía terrestre. Esta dirección está organizada según el Artículo 2 de su reglamento interno, en los órganos administrativos que se describen a continuación:

- a) "Dirección
- b) Subdirección
- c) Oficina de programación
- d) Oficina de presupuesto y contabilidad
- e) Secretaría general
- f) Departamento de análisis económico y jurídico

- g) Departamento de control
- h) Unidad coordinadora del transporte regional
- i) Comité de coordinación
- j) Consejo Consultivo”







## CAPÍTULO IV

### **4. Instituciones encargadas de implementar la educación vial en el Departamento de Guatemala**

#### **4.1 Policía Municipal de Tránsito**

Para llevar a cabo esta tarea la Policía Municipal de Tránsito desarrolla talleres educativos en escuelas y colegios, proyecta videos y artículos de internet y ha instalado pantallas gigantes de orientación e información sobre la seguridad vial.

En los mismos se insta a los transeúntes a hacer uso de pasarelas y áreas peatonales, y a los conductores a respetar los límites de velocidad y semáforos, ceder la vía y abrocharse el cinturón de seguridad del vehículo.

Los temas más importantes tratados en los talleres son:

- a) Responsabilidades del peatón
- b) Señales de tránsito
- c) Vía pública
- d) Tipos de señales (preventivas, de restricción, informativas y temporales)
- e) Tipos de señalización (verticales y horizontales)
- f) Uso del cinturón de seguridad



- g) Funcionamiento del semáforo para alumnos del nivel primario
- h) Riesgos de conducir bajo efectos del alcohol y el funcionamiento de los operativos con alcoholímetro, impartido a jóvenes y adultos.

#### **4.2 Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil**

Es una instancia de la Policía Nacional Civil, depende de la Dirección General Adjunta que es la encargada de las Subdirecciones Generales, la cual está dividida en la Secretaría General Técnica y el Departamento de Tránsito.

Para el cumplimiento de sus funciones y atribuciones, el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, se integrará con las dependencias administrativas establecidas en el Artículo 1 del Reglamento de Tránsito:

- a) “Jefatura;
- b) Sub-jefatura;
- c) Secretaría general;
- d) Secciones;
- e) Divisiones;
- f) Unidades ejecutivas; y
- g) Delegaciones departamentales de tránsito.”

#### **4.3 Escuelas de aprendizaje de tránsito**

Las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito para su funcionamiento deben ser previamente autorizadas por el Ministerio de Gobernación y registradas en el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

Las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito según el Acuerdo Gubernativo número 242-99, son las entidades mercantiles autorizadas por el Ministerio de Gobernación para la capacitación y evaluación teórica y práctica de los aspirantes a obtener la licencia de conducir vehículo, sujetos a las disposiciones del Ministerio de Gobernación y el Departamento de Tránsito.

Las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito deberán contar con las instalaciones, vehículos, mobiliario, instructores que establece dicho Acuerdo Gubernativo, quienes deberán llenar los siguientes requisitos mínimos:

- a) Mayor de 25 años;
- b) Mínimo 5 años de poseer licencia profesional;
- c) Mínimo poseer título de educación media;
- d) Aprobar las pruebas del Departamento de Tránsito;
- e) Inscripción en el registro de instructores del Departamento de Tránsito.



Las escuelas de aprendizaje de tránsito tendrán a su cargo la capacitación práctica y teórica de los aspirantes de la licencia de conducir de acuerdo a las estipulaciones legales y políticas que prevea el Ministerio de Gobernación. Las escuelas deberán implementar los cursos de capacitación teórica y práctica que tengan como mínimo quince horas de duración. Las cuales también deben someterse a la fiscalización de oficio o a petición de parte realizadas en cualquier momento por la autoridad competente.

Para el año 2013, se cuenta con un registro de 29 escuelas de automovilismo registradas legalmente por el Ministerio de Gobernación. Las cuales para ser registradas deberán cumplir con los requisitos legales en base al siguiente fundamento legal: Constitución Política de la República de Guatemala, Artículo 43; el Decreto número 132-96 del Congreso de la República, Ley de Tránsito, Artículos 4 ,5 y 17; Acuerdo Gubernativo número 273-98 del 22 de mayo de 1998, Reglamento de Tránsito, Artículos 27 y 28; Acuerdo Gubernativo número 242-99 del 13 de abril de 1999, Reglamento Para el Funcionamiento de las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito; Decreto número 11-97 del Congreso de la República, Ley de la Policía Nacional Civil, Artículo 10, literal I); y el Acuerdo Ministerial número 2244-2007, Reglamento Interno que establece la estructura orgánica de las direcciones del Ministerio de Gobernación.

Para su autorización deberá seguir el siguiente procedimiento:



- a) En Subdirección Administrativa debe presentar solicitud inicial con firma legalizada por notario, dirigida al Ministro de Gobernación, donde comparece y firma el propietario o representante legal de la entidad, indicando: datos personales, calidad con que actúa, lugar para recibir notificaciones y una breve descripción del objeto de su solicitud.
- b) Documentos que debe adjuntar en caso de ser Comerciante Social (persona jurídica). Fotocopia legalizada de:
1. Primer testimonio de la escritura pública de constitución de la Sociedad, con la razón de inscripción en el Registro Mercantil General de la República;
  2. Patentes de comercio de empresa y de sociedad;
  3. Acta notarial de nombramiento del representante legal, con la respectiva razón de inscripción en el Registro Mercantil General de la República; y,
  4. Documento de Identificación Personal (DPI) del representante legal.
- c) Documentos que debe adjuntar en caso de ser comerciante Individual o en copropiedad, fotocopia legalizada de:
1. Patente de comercio de empresa; y
  2. Documento Personal de Identificación (DPI) de los propietarios.
- d) Documentos generales que debe adjuntar en ambos casos:

1. Original de carencia de antecedentes penales y policiaicos del propietario y/o representante legal, según sea el caso;
2. Constancia de inscripción de la sociedad o de la empresa mercantil en el Registro Tributario Unificado (RTU) de la Superintendencia de Administración Tributaria;
3. Declaración jurada ante notario del propietario y/o representante legal, así como si los hubiere de: directores y gerentes de la Escuela de Aprendizaje de Tránsito, donde manifiesten que acatará cada uno las órdenes, requerimientos y demás disposiciones que sobre el funcionamiento de las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito, emita el Ministerio de Gobernación o el Departamento de Tránsito de la Dirección de la Policía Nacional Civil;
4. Listado de instructores (mínimo 2) y deberán acreditar con fotocopia legalizada de su Documento Personal de Identificación (DPI) que son mayores de 25 años;
5. Fotocopia legalizada de título o diploma a nivel de educación media de los instructores y deberán acreditar con fotocopia legalizada (legible) que su licencia de conducir es clase A y acreditar con certificación, que poseen dicha licencia con 5 años de antelación;
6. Los instructores, deberán acreditar también, que han aprobado las pruebas que para instructores de tránsito proporciona el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil;
7. Constancia original de carencia de antecedentes penales y policiaicos de los instructores;

8. Respecto a los vehículos a utilizarse en la escuela: a) Listado de vehículos y documentos legalizados, por medio de los cuales se acredite la propiedad de los vehículos, su arrendamiento, mandato o autorización para poder utilizarlos (mínimo tres automóviles, un pick up, un camión de capacidad no menor de cinco toneladas, una camioneta y una motocicleta). Si la escuela no prestará capacitación para determinada clase de licencia, deberá presentar declaración jurada indicando que no prestará dicho servicio; b) Constancia por un profesional o técnico (mecánico) de que los vehículos se encuentran en perfecto estado de funcionamiento; c) Solvencia (original) de tránsito de los vehículos; d) Fotocopia legalizada de las pólizas de seguro por daños a terceros, por cada vehículo. El seguro es anual y debe renovarse sin requerimiento alguno; e) Acreditar mediante fotografías que los vehículos cuentan con la debida identificación de la Escuela;
9. Proyecto de estatutos que normarán la escuela, acorde con las prescripciones de la Ley de Tránsito y su Reglamento;
10. Proyecto de programa de estudio, cursos de capacitación teórica y práctica que llevará a cabo; y,
11. Acreditar fehacientemente (fotografías) que cuenta con las instalaciones, mobiliario y equipo necesario para el cumplimiento de sus funciones, sala para evaluación teórica con mínimo de 50 metros cuadrados, sala de espera con mínimo de 16 metros cuadrados, área libre de toda edificación para enseñanza y evaluación práctica, no menor a 1,000 metros cuadrados. Esta última puede ser



propiedad de la escuela, pero si está bajo arrendamiento, deberá demostrar que cuenta con la debida autorización para su utilización.

Hasta junio del año 2012, las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito tenían la facultad de extender los certificados de conducción, los cuales se entregaban al momento de solicitar la primera licencia y con esto se acreditaba que la persona ya sabía conducir, sin embargo debido a muchos factores, entre ellos el aumento de hechos de tránsito por impericia, el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil estableció que dichos certificados se pueden extender únicamente después de que la persona que desea obtener su licencia acuda a uno de los cuatro centros de evaluación autorizados y supervisados por personal de dicho departamento y apruebe las pruebas teóricas y prácticas respectivas.

#### **4.4 Importancia de la implementación de la educación vial en el municipio de Guatemala**

Las estadísticas muestran que son miles de personas las que mueren año con año víctimas de hechos de tránsito, los cuales en su mayoría se deben a factores evitables, además de la pérdida innecesaria de vidas humanas, los hechos de tránsito traen consigo gastos al Estado de al menos tres mil millones de quetzales anuales.



De acuerdo a la Organización Mundial para la Salud, en el año 2012 Guatemala ocupó el cuarto lugar a nivel latinoamericano con más accidentes de tránsito y donde menos medidas se han tomado para prevenirlos.

Aproximadamente un treinta por ciento de los accidentes de tránsito son mortales y la mayoría son causados por conducir a excesiva velocidad, bajo efectos de alcohol o sin el cinturón de seguridad.

Para el Consejo Nacional de la Juventud se hace necesario capacitar cinco mil estudiantes universitarios sobre los riesgos de conducir bajo los efectos de alcohol, debido a que manejar en estado de ebriedad es una de las principales causas de los hechos de tránsito.

Según cifras de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Guatemala, hasta el mes de julio del año 2012 cada día ocurren entre 25 y 30 percances viales en la ciudad de los cuales el 65 por ciento están involucradas personas entre 14 y 44 años de edad, mientras que el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, señala que mensualmente 200 personas mueren a causa de hechos de tránsito muchos de ellos producidos por conductores ebrios.

Se establece entonces, que dentro de los principales desafíos a combatir es evitar que la población conduzca en estado de ebriedad, promoviendo campañas que procuren concientizar a los conductores. Lo contemporáneo como la comunicación digital se

perfila como otro importante elemento, conducir utilizando redes sociales es otro factor con el cual se debe combatir diariamente.

La salud es otro de los factores que motivan la educación vial, especialmente en conductores, la buena salud permite la buena capacidad de reacción, es lo que comúnmente se llama reflejos del conductor, y depende especialmente de su estado físico y psicológico. El tiempo medio que se tarda en reaccionar puede ser de un segundo, pero depende enormemente de factores como la fatiga, el consumo de alcohol, entre otros.

Otro factor importante a tomar en cuenta en la implementación de la educación vial es la educación de los peatones, esto debido a que muchos de ellos son atropellados por su propia imprudencia. Muchos de ellos se atraviesan las calles teniendo pasarelas a distancias cortas, otros las atraviesan estando los semáforos en señal de alto.

En cuanto al llamado paso de cebra no siempre son los peatones quienes hacen mal uso de él, la mayoría de conductores sobrepasa las líneas blancas dejando poco o ningún espacio a los peatones, poniéndolos en riesgo al no otorgarles el espacio debido.

Los accidentes de tránsito constituyen la primera causa de muerte de la población en el grupo de edad de 1 a 34 años. Dentro de los accidentes de tránsito, aquellos en que se ve implicado un peatón tienen una gravedad particular. Para el 2012, un total de

10,000 percances ocurrió en el perímetro de la ciudad de Guatemala, de los cuales 116 peatones resultaron muertos como consecuencia de accidentes de tránsito. En total 23,000 accidentes ocurridos en todo el país, en donde la cifra de peatones que se vio implicados es alta, resultando heridos o muertos en hechos de tránsito.

Es latente la necesidad de educar vialmente a toda la población, porque otro factor importante es la seguridad del peatón; en zona urbana es donde más se manifiesta la vulnerabilidad del peatón, pues casi cuatro de cada diez víctimas mortales por accidente de tránsito en entorno urbano, son peatones (un 38 % del total). En el caso concreto citando grandes ciudades como Madrid, el atropello de peatones es la primera causa de muerte por hechos de tránsito. En dicha ciudad las medidas adoptadas en los últimos diez años han conseguido reducir en aproximadamente un 20% el número de muertos por atropello en zona urbana en el conjunto de España. No obstante, las cifras son aún alarmantes y es preciso realizar un esfuerzo mayor para reducir tanto el número de accidentes como el de víctimas.

Otro factor a destacar es el diseño urbano y la conducta del peatón y el conductor en dicho diseño, y proponer medidas correctoras destinadas a la reducción del número de atropellos de peatones. Los factores que intervienen en la accidentalidad peatonal son muy diversos. Generalmente, lo determinante de un accidente en que se ven implicados peatones es la combinación de varios de esos factores, que se pueden agrupar en los siguientes tipos:

a) Situación del peatón en el momento del accidente: La mayor parte de los atropellos en zona urbana se produce fuera de las intersecciones. Cuatro de cada diez atropellos de peatones se producen en esta situación. Por orden de importancia, las situaciones en que se producen los accidentes desde el punto de vista del peatón, son las siguientes:

1. Peatón cruzando calzada fuera de intersección;
2. Peatón atravesando una intersección;
3. Peatón situado sobre acera.

Es importante destacar que tal como indican estos ejemplos, en casi la mayor parte de los atropellos un factor determinante es la acción infractora del peatón, al cruzar por puntos no regulados.

b) Motivo por el que se produce el atropello: La mayoría de los accidentes en zona urbana en que se ve implicado un peatón se debe a infracciones cometidas por el peatón. Las infracciones más frecuentes del peatón son por orden de importancia:

1. Irrumpir o cruzar la vía antirreglamentariamente;
2. No respetar la señal del semáforo.

En el país no están reguladas las infracciones para peatones, la ley se enfoca directamente a los conductores; como es el caso de ciudades altamente avanzadas por ejemplo Madrid, España, en lo que respecta a las infracciones cometidas por el peatón, las más comunes fueron la no utilización de pasos de peatones (20%) y la realización de cruces antirreglamentarios (18%), para el 2012. Sin embargo hay que recordar que en nuestro país no se respeta el llamado paso de cebra.

- c) **Variables ambientales:** La iluminación y determinadas condiciones atmosféricas influyen en la accidentalidad peatonal de forma clara. En valor absoluto, el mayor número de accidentes con implicación de peatón se produce en pleno día, momento en el que la circulación es más numerosa, y por la noche en vías suficientemente iluminadas. Sin embargo, la lesividad (víctimas mortales/accidentes con víctimas) es mucho más elevada en zonas insuficientemente iluminadas o no iluminadas. En estas situaciones, el conductor ve más tarde al peatón o no lo ve y, por lo tanto, la velocidad del vehículo en el momento del alcance, y como consecuencia la gravedad del accidente, son mayores. Así la mortalidad del peatón en accidentes que se producen en pleno día es de entre el 2 y 3%, cuando se producen en el crepúsculo es casi del 4%. Este mismo porcentaje se eleva al 8,87% cuando el accidente se produce por la noche en una vía insuficientemente iluminada, y al 20,51% cuando la vía no está iluminada.

- d) Características de los implicados: los peatones con mayor riesgo por grupos de edad, y teniendo en cuenta la estructura de la pirámide de la población, se puede afirmar de forma general, que el grupo formado por niños y personas mayores es el más vulnerable.
  
- e) Características de la vía: La vía, sus peculiaridades de uso y características juegan un papel fundamental en la configuración de situaciones de riesgo en zonas urbanas.

La mayor parte de los accidentes que tienen como resultado la muerte del peatón están causados por errores humanos, ya sea infracciones o distracciones de conductor o del peatón. No obstante, en algunos casos, los hechos de tránsito están directamente relacionados con un diseño viario deficiente. Para la reducción de la accidentalidad peatonal se debe actuar, por tanto, a través de nuevos instrumentos de educación vial, mecanismos para forzar el cumplimiento de las normas de tráfico así como herramientas de ingeniería civil y diseño urbano.

De cada diez víctimas mortales por hechos de tránsito en entorno urbano, casi cuatro son peatones (un 38 % del total). El atropello de peatones es la primera causa de muerte por hechos de tránsito en la ciudad de Guatemala.

La mayor parte de los hechos de tránsito en zona urbana en que se ve implicado un peatón se debe a infracciones cometidas por él mismo.



La falta de respeto por parte de los conductores de las velocidades máximas permitidas en entorno urbano es motivo de una mayor lesividad de los accidentes en que se ven involucrados los peatones. El mayor número de accidentes con implicación de peatón se produce durante el día, momento en el que la circulación de vehículos es más importante, y por la noche en vías suficientemente iluminadas. La lesividad peatonal es mayor en condiciones de buen tiempo que en condiciones de lluvia, en contra de lo que pudiera parecer.

La ausencia de diseñar los itinerarios peatonales en la ciudad de Guatemala, se hace necesario considerar determinados factores críticos (la anchura de la vía, la velocidad media o el tráfico que soporta una determinada vía) y adaptar dichos itinerarios con elementos que disminuyan la peligrosidad para el peatón. Hay vías como la denominada Avenida de Las Américas ubicada en las zonas trece y catorce, que no cuentan con ninguna señalización lo cual provoca que los peatones tengan que arriesgar su vida al momento de cruzar la calle en virtud que los llamados pasos de cebra no son respetados por los automovilistas.

Actualmente Guatemala participa en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, el cual se puso en marcha a nivel mundial el 11 de mayo de 2011 cuyo objetivo es “estabilizar, posteriormente, reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.”



Sin embargo hasta la presente fecha es muy poca la información que se tiene al respecto y aunque han habido algunos cambios, por ejemplo en la autorización de licencias de conducir, aún falta mucho por hacer para que este flagelo disminuya considerablemente en el país.

Por lo expuesto anteriormente, se considera necesario que la educación vial se implemente en centros educativos y de esa forma los conductores y peatones del mañana se desplacen con respeto y responsabilidad en la vía pública.



## CONCLUSIONES

1. A pesar que la Ley de Tránsito establece que el Departamento de Tránsito implementará y coordinará las políticas de educación vial, hasta la presente fecha en el municipio de Guatemala no existe una institución específica que se encargue de impartir educación vial obligatoria. La Policía Municipal de Tránsito y algunas Escuelas de Aprendizaje de Tránsito imparten cursos de educación vial, pero esto es insuficiente pues no es impartido a nivel nacional sino sólo a determinados grupos estudiantiles o a quienes se inscriban en dichas escuelas para aprender a conducir.
2. Las sanciones reguladas en la Ley de Tránsito no son acordes a la realidad nacional, se sanciona drásticamente a alguien que estaciona en un lugar prohibido y se sanciona levemente o no se sanciona a quien obstaculiza el paso de peatones en un lugar concurrido; provocando con esto la falta de seguridad vial. Si bien es cierto la circulación de vehículos es importante, es mucho más importante proteger la vida e integridad física de las personas.
3. Actualmente el Código Penal regula el delito de lesiones culposas sin atender a la gravedad de las mismas, sin embargo, no es lo mismo que una víctima de lesiones culposas se quiebre un pie a quedar inválido el resto de su vida. Esto provoca que los sindicatos no le tomen la debida importancia a factores como el exceso de velocidad o embriaguez, los cuales provocan los peores hechos de tránsito, pues al final la pena será la misma.



## RECOMENDACIONES

1. El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, debe de crear escuelas de manejo y educación vial estatales, para que la enseñanza de cómo conducir correctamente un vehículo no sea únicamente con ánimo de lucro sino también esté enfocada en disminuir los hechos de tránsito y de esa forma dar un mejor uso a los recursos destinados para este tipo de situaciones.
2. Es necesario que el Reglamento de Tránsito, sea reformado y establecer sanciones acordes a la gravedad del hecho, dándole mayor importancia a la vida e integridad física de las personas y no a los daños materiales, puesto que un objeto puede ser sustituido por otro, pero una persona no y no se debe olvidar que tanto la vida como la integridad física de las personas son bienes jurídicos tutelados por el Estado.
3. Que el Congreso de la República de Guatemala reforme el Código Penal en cuanto a que las lesiones culposas sean sancionadas atendiendo a la gravedad de las mismas, de esa forma poder restituir el daño causado de una forma justa y efectiva, así mismo se debe tomar en cuenta la participación del peatón en el hecho cuando son ellos los que lo provocan.





## BIBLIOGRAFÍA

- ABALLI OSORIO, Juan Carlos. **Los delitos culposos en materia de tránsito y la vinculación del tercero civilmente demandado.** Tesis Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de San Carlos de Guatemala. 2002.
- ARENAS WOOLRICH, José Luis. **El proceso en materia de tránsito.** Tesis Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Francisco Marroquín. 1984.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual.** Tomo I. 11ª. ed., Buenos Aires, Argentina: Editorial Heliasta S.R.L. 1977.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental.** 18\* edición. Buenos Aires: Editorial Heliasta. 2006.
- DE LEON VELASCO, Héctor Aníbal, José de Mata Vela. **Derecho penal guatemalteco, parte especial y parte general.** Guatemala: Ed. El Niño de Oro. 1995.
- Enciclopedia jurídica Omeba.** Tomo X. Buenos Aires: Ed. Driskill S.A.
- GARCÍA MAYNEZ, Eduardo. **Introducción al estudio del derecho.** Argentina Ed. Porrua S.A. 1986.
- GONZÁLES VILLELA, Herida Rubia. **Procedimiento para ejercitar la acción reparadora en el delito de daños en hechos de tránsito.** Tesis Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de San Carlos de Guatemala. 2002.
- MATTA C. Daniel F., García, Vicente, J. de Lamo, Rubio F. Soto, Nieto, J. M. Guillen Soria. **Enciclopedia universal ilustrada, europea-americana, responsabilidad civil, consecuencias accesorias y costas procesales, extinción de la responsabilidad criminal.** Tomo XX. Barcelona, España: Ed. Bosh S.A. 1998.
- Ministerio Público de la República de Guatemala. **Manual del Fiscal.** Guatemala: 1996.
- MONZON PAZ, Guillermo Alfonso. **Introducción al derecho penal guatemalteco.** Parte especial primera edición. Guatemala: Impresiones Gardisa. 1980.



MORALES GARCÍA, Rolando Alberto. **El incumplimiento a las verificaciones de vehículos del transporte extraurbano contenidos en la ley de transportes, por ausencia de coercibilidad y la necesidad de implementarlas.** Tesis Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de San Carlos de Guatemala. 2006.

MUÑOZ CONDE, Francisco. **Teoría general del delito.** Cuarta edición. Valencia, España: Editorial Tirant Lo Blanch. 2007.

Organización Panamericana de la Salud OPS Washington. **Guía de estudio para el examen teórico, para la licencia de conducir. La seguridad vial un problema de política pública.** Hugo Acero-Velásquez Consultor OPS Alberto Concha-Eastman, Asesor Regional OPS/OMS. 2004.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Buenos Aires, Argentina: Editorial Heliasta S.R.L. 1987.

Real Academia Española. **Diccionario de la lengua española.** Madrid España: Ed.Espasa-Calpe. 1992.

Unidad de Estudio y Análisis. **Accidentes Colectivos de Tránsito período 2000-2004.** Procurador de los Derechos Humanos.

VALLADARES MOLINA, Rodrigo Ignacio. **Necesidad de introducir en el ordenamiento jurídico procesal guatemalteco un Código de Tránsito.** Tesis. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. 1971.

**Vocabulario jurídico del derecho penal.** Edición actualizada. Guatemala: 1998.

#### **Legislación:**

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

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

**Código Procesal Penal.** Decreto número 51-92 Edición actualizada. Congreso de la República de Guatemala. 2011.

**Código Civil.** Decreto Ley número 106. Jefe de Gobierno de la República de Guatemala. 1964.



**Código Procesal Civil y Mercantil.** Decreto Ley número 107. Jefe de Gobierno de la República de Guatemala. 1964.

**Ley de la Policía Nacional Civil.** Decreto número 11-97. Congreso de la República de Guatemala. 1997.

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

**Ley Orgánica del Ministerio Público.** Decreto número 135-97. Congreso de la República de Guatemala. 1997.

**Ley de Seguros.** Decreto Ley 473. Presidencia de la República, Ministro de la Defensa Nacional. 1966.

**Reglamento de Tránsito.** Acuerdo Gubernativo 273-98. 1998.

**Reglamento para el funcionamiento de las escuelas de aprendizaje de tránsito.** Acuerdo Gubernativo 242-99. 1999.