

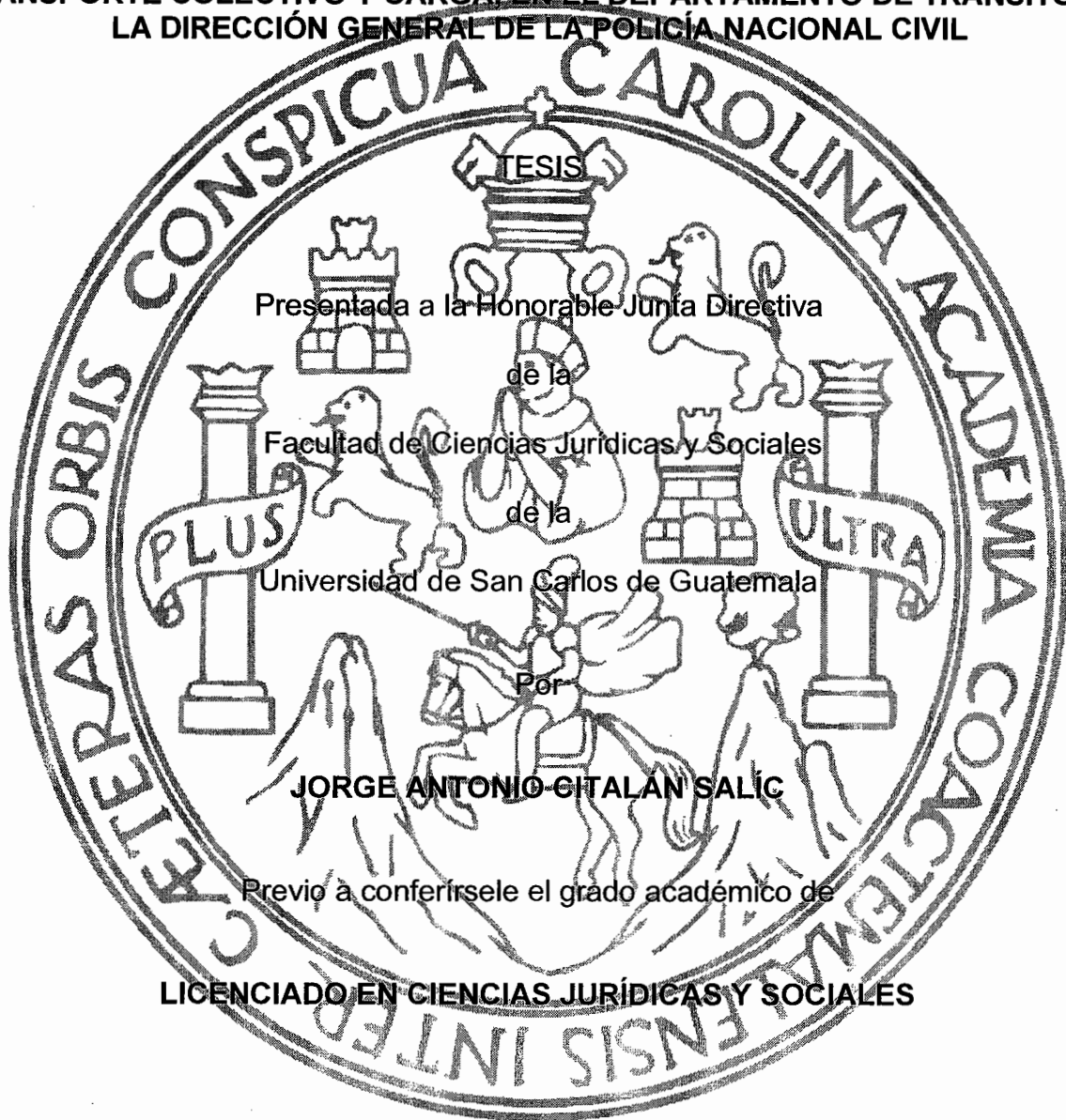
**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**GUATEMALA, AGOSTO DE 2016**

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

**LA CREACIÓN DE UN REGISTRO NACIONAL DE CONDUCTORES DE  
TRANSPORTE COLECTIVO Y CARGA EN EL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO DE  
LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA NACIONAL CIVIL**



Guatemala, agosto de 2016

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

DECANO: Lic. Gustavo Bonilla

VOCAL I: Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil

VOCAL II: Licda. Rosario Gil Pérez

VOCAL III: Lic. Juan José Bolaños Mejía

VOCAL IV: Br. Jhonathan Josué Mayorga Urrutia

VOCAL V: Br. Freddy Noé Orellana Orellana

SECRETARIO: Lic. Fernando Antonio Chacón Urizar

**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).



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



**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,  
 27 de octubre de 2014.**

Atentamente pase al (a) Profesional, CARLOS DIONISIO ALVARADO GARCÍA  
 \_\_\_\_\_, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante  
JORGE ANTONIO CITALÁN SALÍ, con carné 200541594,  
 intitulado LA CREACIÓN DE UN REGISTRO NACIONAL DE CONDUCTORES DE TRANSPORTE COLECTIVO Y  
 CARGA, EN EL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA NACIONAL CIVIL.

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

  
**DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA**  
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 29 / 01 / 2016. f)

  
 Asesor(a)

**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales**

Edificio S-7, Ciudad Universitaria Zona 12 - Guatemala, Guatemala



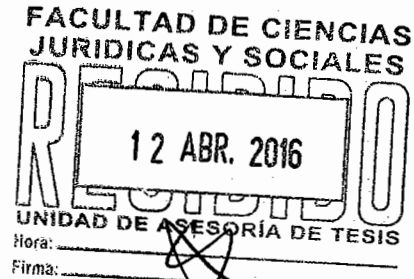


Alvarado & García Asociados  
Abogados y Notarios  
Bufete Corporativo



Guatemala 11 de abril del año 2016.

**Doctor. Bonerge Amílcar Mejía Orellana**  
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala.  
Su Despacho.



Me place saludarle deseándole los correspondientes éxitos en ese Despacho y demás labores profesionales.

En cumplimiento al nombramiento recaído en mi persona, en mi calidad de asesor del trabajo de tesis del bachiller **JORGE ANTONIO CITALÁN SALÍC**, intitulado: **“LA CREACIÓN DE UN REGISTRO NACIONAL DE CONDUCTORES DE TRANSPORTE COLECTIVO Y CARGA, EN EL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA NACIONAL CIVIL”**. Es procedente dictaminar respecto a la asesoría del mismo debido a las siguientes justificaciones.

- i. El estudiante **JORGE ANTONIO CITALÁN SALÍC**, en su trabajo de tesis, enfoca con bastante propiedad con apoyo en el derecho positivo y la doctrina, sobre la investigación científica en la necesidad de la creación del registro nacional de conductores de transporte colectivo y carga, para evitar los accidentes de tránsito.
- ii. El tema es abordado en una forma sistemática, de fácil comprensión y didáctica, abarcando antecedentes, definiciones y doctrina, conclusión discursiva, así como regulación legal en la materia, apoyando su exposición con fundamento en normas constitucionales y derecho ordinario aplicable al mismo, lo que hace de este trabajo un documento de consulta y utilidad a quien esa clase de información necesite.
- iii. Aunado a lo expuesto, se pudo establecer que el referido trabajo de investigación se efectuó apegado a la asesoría prestada, habiéndose apreciado el cumplimiento a los presupuestos tanto de forma como de fondo exigidos por el Artículo treinta y uno (31) del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, ya que las técnicas que se utilizaron fueron la documental y de fichas bibliográficas, con las cuales se recopiló la información actual y relacionada con el tema.
- iv. El contenido del trabajo de tesis tiene relación con la conclusión discursiva, siendo la bibliografía empleada la correcta y relacionada con las citas bibliográficas de los capítulos. Al sustentante, le sugerí ampliar sus capítulos, introducción y bibliografía, bajo el respeto de su posición ideológica; quien se encontró conforme con llevarlas a cabo, y por último pude constatar que la bibliografía era la adecuada para la elaboración del tema.
- v. El trabajo denota esfuerzo, dedicación y empeño y personalmente me encargué de guiarla durante las etapas del proceso de investigación científica, aplicando las técnicas de investigación y los métodos analíticos y sintéticos; con lo cual se comprobó la hipótesis planteada.



Alvarado & García Asociados  
Abogados y Notarios  
Bufete Corporativo



- vi. No fueron necesarios la presentación de cuadros estadísticos, debido a que la investigación no lo ameritaba.
- vii. El lenguaje empleado durante el desarrollo de la tesis es correcto y el contenido de la misma es de interés para la ciudadanía guatemalteca, siendo el trabajo un aporte técnico y científico para los estudiantes y catedráticos que manejen el tema del derecho administrativo especialmente el proceso de transparencia de actos y contrato de, trabajo que fue realizado con esmero por parte del estudiante.
- viii. Por lo expuesto concluyo que el trabajo de tesis, no se limita a cumplir únicamente con los presupuestos de presentación y desarrollo, sino también a la sustentación en teorías análisis y aportes tanto de orden legal como académica, ello en atención a los preceptos del normativo en mención regulados para el efecto, resultando como relevante el contenido analítico inserto en todo el trabajo de investigación
- ix. Aunado a lo anterior manifiesto expresamente que con el bachiller **JORGE ANTONIO CITALÁN SALÍC**, no me unen nexos de parentesco, amistad íntima o enemistad, ni cualquier otro tipo de relación que pudiera afectar la imparcialidad de este dictamen, la cual ofrezco sin ningún interés directo o indirecto.
- x. En consecuencia en mi calidad de **asesor** de tesis me permito **DICTAMINAR FAVORABLEMENTE**, en el sentido de que el trabajo de tesis de grado del autor amerita seguir su trámite hasta su total aprobación para ser discutido en su examen público de graduación y poder optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

**Sin otro particular me suscribo como su atento y seguro servidor.**

**Deferentemente;**

Carlos Dionisio Alvarado García  
Asesor  
Col. 9824

Lic. Carlos Dionisio Alvarado García  
ABOGADO Y NOTARIO



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



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 26 de julio de 2016.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante JORGE ANTONIO CITALAN SALIC, titulado LA CREACIÓN DE UN REGISTRO NACIONAL DE CONDUCTORES DE TRANSPORTE COLECTIVO Y CARGA, EN EL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO DE LA DIRECCION GENERAL DE LA POLICÍA NACIONAL CIVIL. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/srrs.





## DEDICATORIA

- A DIOS:** Gracias por darme vida, sabiduría, salud y fuerzas para lograr mis sueños.
- A MIS PADRES:** Jorge Antonio Citalán Pérez y Rosa Ramona Salíc Pérez a quienes siempre estaré agradecido por sus sacrificios, amor y consejos brindados a lo largo de mi vida.
- A MI ESPOSA:** Alejandra Elizabeth Méndez Barrios, por su amor, comprensión, paciencia y apoyo moral en todo momento.
- A MIS HIJOS:** Alejandro Antonio y Matías Santiago, razón de mi inspiración y superación.
- A MIS HERMANOS:** Rosa Eliza y Diego Alexander, por sus consejos y apoyo incondicional, que mi triunfo les sirva como ejemplo para su superación.
- A MIS ABUELOS:** Florencio Salíc (Q.E.P.D.) y Albertina Pérez, Francisco Citalán y Felisa Pérez (Q.E.P.D.).
- A MIS AMIGOS:** Por su aprecio, cariño y apoyo en el largo camino de la carrera.
- A MIS FAMILIARES:** A todas aquellas personas que de una u otra forma me apoyaron en la realización de este sueño.
- A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala, en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por haberme permitido desarrollarme como profesional.
- A MI TIERRA NATAL:** San Pablo, San Marcos.





## PRESENTACIÓN

En el presente trabajo de investigación hago referencia que los sujetos de estudio son las autoridades e instituciones encargadas de regular el servicio de transporte de buses extraurbanos así como la Policía Nacional Civil, el objeto de estudio es la problemática del creciente número de hechos de tránsito perpetrado por la negligencia de pilotos de buses extraurbanos, al manejar a excesiva velocidad, en los cuales colisionan los buses contra otros, se empotran en paredones o se precipitan al barranco, provocando la muerte y lesión a muchos usuarios del transporte y que al momento de identificar a los conductores involucrados en los hechos de tránsito estos se den a la fuga.

El tema abarca el ámbito del derecho administrativo, ya, que el Estado rige sus funciones y obligaciones en la Constitución Política de la República de Guatemala y que sirve como mecanismo que establece que el Estado se organiza para proteger, garantizar la seguridad, la vida y la integridad de la persona.

La presente investigación busca aportar, la importancia de regular y crear un Registro Nacional de Conductores de Transporte Colectivo y Carga, en el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la misma es de índole cualitativo toda vez que se evaluó la seguridad, comprendido del periodo de 2008 a 2014. No se utilizaron cuadros estadísticos. Así mismo el trabajo es un aporte académico, técnico y científico para los estudiantes y catedráticos que manejen el tema del derecho administrativo especialmente sobre el derecho a la seguridad e integridad de los guatemaltecos.



## HIPÓTESIS

El Estado de Guatemala debe contar con un Registro Nacional de Conductores de Transporte Colectivo y Carga, en el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, con toda la información de una ficha de datos generales del conductor, para cumplir con lo preceptuado en la Constitución Política de la República de Guatemala, en el sentido que es deber del Estado garantizar la vida, la seguridad y la justicia. Las causas en la que los conductores se den a la fuga y no responsabilizan en los hechos de tránsito en la que provocan pérdidas humanas, es porque no cuenta con la información necesaria para reducir los accidentes de tránsito, responsabilizar a los conductores y asegurar la persecución penal del responsable.



## COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

El Estado de Guatemala debe contar con un Registro Nacional de Conductores de Transporte Colectivo y Carga, en el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, con toda la información de una ficha de datos generales del conductor, para cumplir con lo preceptuado en la Constitución de la República de Guatemala, en el sentido que es deber del Estado garantizar la vida, la seguridad y la justicia. Las causas en la que los conductores se den a la fuga y no responsabilizan en los hechos de tránsito en la que provocan pérdidas humanas, es porque no cuenta con la información necesaria para reducir los accidentes de tránsito, responsabilizar a los conductores y asegurar la persecución penal del responsable.

En cuanto al principio de certeza jurídica este se ve vulnerado debido a que al no contar con un Registro Nacional de Conductores de Transporte Colectivo y Carga es, porque no hay, un mecanismo para la creación del mismo y así cumplir con lo preceptuado en la Constitución en el sentido de que el Estado se organiza para proteger la vida e integridad de la persona sino también la seguridad.

Los métodos empleados para comprobar la hipótesis fueron el analítico y el deductivo, ya que con el primero se analizó la legislación relacionada a la creación de un Registro Nacional de Conductores de Transporte Colectivo y de Carga, y con el segundo se dedujo que no existen mecanismos legales para hacer valer los derechos de los usuarios y para responsabilizar a los conductores y asegurar la persecución penal del responsable.



## ÍNDICE

Pág.

Introducción.....	i
-------------------	---

### CAPÍTULO I

1. Sistema de transporte público en Guatemala.....	1
1.1. Definición de transporte.....	2
1.2. Contexto del transporte en Guatemala.....	3
1.3. Clasificación del servicio de transporte en Guatemala.....	6
1.4. Desarrollo del transporte en Guatemala.....	7
1.5. Elementos de tránsito.....	10
1.5.1. Elemento humano.....	10
1.5.2. Elemento material.....	11
1.5.3. Elemento legal.....	11
1.5.4. Elemento económico.....	12
1.6. Transporte público urbano.....	13
1.7. Transporte público extraurbano.....	14

### CAPÍTULO II

2. Delitos derivados del tránsito.....	17
2.1. El delito y el bien jurídico.....	19
2.2. Responsabilidad objetiva.....	20
2.3. Homicidio culposo.....	21
2.4. Lesiones culposas.....	24
2.5. Delitos contra la seguridad del tránsito.....	26
2.6. El factor humano como principal causante de hechos de tránsito.....	28
2.7. Responsabilidad del conductor.....	28
2.8. Consecuencias jurídicas.....	30



### CAPÍTULO III

3. Fundamentos jurídicos sobre la seguridad de las personas usuarias del servicio de transporte colectivo urbano y extraurbano.....	33
3.1. La seguridad.....	33
3.1.1. Seguridad ciudadana.....	34
3.1.2. Seguridad comunitaria.....	36
3.1.3. Seguridad pública.....	36
3.1.4. Seguridad vial.....	37
3.2. Legislación aplicable.....	38
3.2.1. Constitución Política de la República de Guatemala.....	38
3.2.2. Ley de Tránsito.....	41
3.2.3. Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito.....	42

### CAPÍTULO IV

4. Creación del Registro Nacional de Pilotos de Transporte Urbano y Extraurbano en Guatemala.....	45
4.1. Casos concretos de conductores involucrados en un hecho de tránsito y se dan a la fuga.....	46
4.2. Identificación y registro de los conductores y vehículos de conformidad con el Decreto 15-2014 del Congreso de la República.....	48
4.3. Antecedentes en el derecho comparado.....	53
4.4. Creación del Registro Nacional de Pilotos de Transporte colectivo.....	55
4.5. Proyecto de reforma por adición del Decreto 15-2014 del Congreso de la Republica de Guatemala.....	58
<b>CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....</b>	<b>61</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>63</b>



## INTRODUCCIÓN

Debido al creciente número de hechos de tránsito perpetrado por la negligencia de pilotos de buses extraurbanos, al manejar a excesiva velocidad provocando la muerte, es necesario la creación de un registro de conductores con documentación e identificación personal para que estos se hagan responsable de los accidente que se provoquen por negligencia o impericia, la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito establece que los propietarios deberán llevar un registro fehaciente de cada conductor contratado por él, por lo que debe ser responsabilidad del propietario la entrega de dichos vehículos a personas idóneas y expertas e identificables, para que se responsabilicen de su correcto manejo y su obligación de comparecer dentro de las 48 horas de ocurrir un hecho de tránsito, que pueda ser constitutivo de delito a la autoridad encargada de la persecución penal, esta ley no llena los requisitos establecidos ya que la mayoría de veces es el mismo propietario el que va manejando el vehículo del percance y de esta manera no se hacen responsables de los daños provocados.

La hipótesis planteada se comprobó que el Estado de Guatemala debe contar con un Registro Nacional de Conductores de Transporte Colectivo y Carga, en el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, con toda la información de una ficha de datos generales del conductor, para cumplir con lo preceptuado en la Constitución Política de la República de Guatemala en el sentido que es deber del Estado garantizar la vida, la seguridad y la justicia.

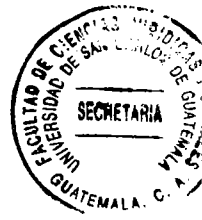
El objetivo general de esta investigación fue demostrar la importancia de la creación del Registro Nacional de Conductores de Transporte Colectivo y Carga, en el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil en la sociedad guatemalteca indicando los retos y desafíos a solventar en materia de identificación y documentación personal de los mismos. Los objetivos específicos fueron, establecer



que efectivamente con la creación del Registro Nacional de Conductores de Transporte Colectivo y Carga, se obliga a los propietarios de transporte escolar o colectivo, urbano y extraurbano a identificar a los conductores y responsabilizarlos de los accidentes que puedan provocar, demostrar que a través impartir talleres educativos para los conductores de vehículos urbanos o extraurbanos, para no sobre cargar los mismos y así evitar accidentes.

La investigación se dividió en cuatro capítulos: el primero, destinado al estudio del sistema de transporte en Guatemala, definición de transporte, elementos de tránsito, transporte público y privado; el segundo aborda sobre los delitos derivados del tránsito, responsabilidad objetiva, delitos contra la seguridad del tránsito, responsabilidad del conductor y las consecuencias jurídicas; el tercero se refiere a los fundamentos jurídicos sobre la seguridad de las personas usuarias del servicio de transporte colectivo urbano y extraurbano, seguridad y legislación aplicable; y el cuarto sobre la creación del Registro Nacional de Pilotos de Transporte Urbano y Extraurbano en Guatemala, Proyecto de reforma por adición del Decreto 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala.

Los métodos empleados dentro de este análisis fueron: el analítico, sintético, inductivo y deductivo. Las técnicas utilizadas fueron: la investigación documental, el fichaje, la recopilación y el ordenamiento de datos; se planteó la conclusión discursiva correspondiente, con la cual se comprobó la hipótesis planteada. Este informe final sirva como medio de consulta para todos los estudiantes y profesionales interesados en el derecho administrativo especialmente sobre la fiscalización de las instituciones del Estado.



## CAPÍTULO I

### 1. Sistema de transporte público en Guatemala

El transporte público es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. En este sistema de transporte, los viajeros tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador del servicio. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, microbuses, tranvías, trenes, ferrocarriles, entre otros.

Algunos, como los taxis compartidos, organizan su horario según la demanda. Otros servicios no se inician hasta que no se complete el vehículo. En algunas zonas de baja demanda existen servicios de transporte público de puerta a puerta, aunque lo normal es que el usuario no escoja ni la velocidad ni la ruta.

El transporte público urbano puede ser proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte público. Los servicios se mantienen mediante cobro directo a los pasajeros. Normalmente son servicios regulados y subsidiados por autoridades nacionales.

En general, comprende los medios de transporte en el cual los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros. Los servicios de transporte público pueden ser suministrados tanto por empresas públicas como privadas y en asociación de la iniciativa privada y pública.





## 1.1. Definición de transporte

Existe una serie de definiciones sobre el concepto de transporte, propuestas por diversos autores dependiendo el punto de vista desde donde se aborde. Dan una pauta para definir el transporte. A continuación, se presentan aquellas que se consideran apegados a la finalidad de este trabajo.

“Desde el punto de vista económico, es una necesidad consecuente de la insuficiencia de producción, en cualquier localidad, de todos los bienes de consumo necesarios, así como la posibilidad de fabricar otros productos, en cantidad superior al consumo local”.<sup>1</sup>

“Es un proceso tecnológico, económico y social que tiene la función de trasladar en el espacio a personas y bienes, o sea, para llevar satisfactores a necesidades distantes o viceversa, para vencer las barreras de tiempo y espacio, de tal forma que se conserven ciertas propiedades cualitativas de ambos”.<sup>2</sup>

“El transporte es un sistema organizacional y tecnológico que apunta a trasladar personas y mercancías de un lugar a otro para balancear el desfase espacial y temporal entre los centros de oferta y demanda. Lo anterior plantea el problema de realizar este traslado en forma eficiente y sustentable”.<sup>3</sup>

De estos conceptos se puede concluir que el transporte es un proceso, es decir, un

---

<sup>1</sup> Islas Rivera, Víctor M. y Martha Lelis Zaragoza. **Análisis de los sistemas de transporte**. Pág. 19.

<sup>2</sup> **Ibíd.**

<sup>3</sup> **Ibíd.** Pág. 20.



conjunto de acciones que se repite constantemente; que tiene por objeto el cambio de posición con respecto al espacio de personas o cosas, cuya utilidad es distinta en otro lugar.

Además, se encuentra íntimamente ligado a eventos económicos y sociales, por lo que reviste gran importancia al condicionar la realización de tales eventos a las características de cantidad, calidad y de forma que se puedan otorgar a las acciones de traslado. Es por eso, un fenómeno complejo, con características especiales, y que debe analizarse desde distintos enfoques.

## **1.2. Contexto del transporte en Guatemala**

Guatemala dispone de una red de carreteras interconectadas con las diferentes regiones, puertos y fronteras, tales como la carretera interamericana que conecta México y Centroamérica esta red vial incluye 14,500 kilómetros de carreteras pavimentadas y accesibles para el transporte de carga y de pasajeros, los cuales 4,500 kilómetros son asfaltados y responde a los parámetros a nivel centroamericano y nacional. Durante la última década, se ha experimentado un crecimiento de la red vial, lo que ha permitido al país alcanzar mejoras, como la construcción de autopistas y la expansión a cuatro carriles de las principales carreteras de acceso a fronteras. “En los últimos cinco años, se han vuelto a pavimentar las autopistas de la ruta al Pacífico (CA-2) y la ruta Panamericana”.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Naciones Unidas. **Transporte y desarrollo transgeneracional**. [www.un.org/esa/dsd/dsd\\_aofw\\_ni/ni\\_pdfs/NationalReports/guatemala/transport.pdf](http://www.un.org/esa/dsd/dsd_aofw_ni/ni_pdfs/NationalReports/guatemala/transport.pdf) (Consultado el 20/05/2015.)



Asimismo, se cuenta con aproximadamente 200 puentes, tanto de concreto como acero. Algunos de ellos han sido reconstruidos o se encuentran en reparación derivado de los efectos de la variabilidad y cambio climático aunados a la vulnerabilidad natural del país.

La movilidad urbana muestra severas deficiencias que impactan negativamente a las regiones de Guatemala. El sistema de transporte colectivo es parte integral de estas deficiencias, que muchas veces se dan a notar por los altos niveles de congestión o la alta inseguridad vial.

Las ciudades se configuran en los lugares donde las personas viven, trabajan y desarrollan una serie de actividades, ya sea dentro o fuera de los hogares. Las actividades realizadas fuera de las casas demandan el uso de formas diferentes de desplazamiento como caminata, transporte mecanizado o motorizado.

Para comprender qué desplazamientos se realizan y qué tipo de transporte se debe utilizar, es necesario ver cómo está estructurada la ciudad, cómo se distribuyen las actividades en su espacio, así como cuáles son los factores de mayor influencia en la movilidad de las personas y en la elección de los modos de transporte.

“La problemática del sector, según el Plan de Movilidad Urbana para el año 2020, es la siguiente: ineficiencias, inseguridades y disparidades en el sistema de transporte colectivo causan altos índices de congestión y accidentalidad, así como inequidades sociales que, finalmente, se traducen en una baja competitividad



económica, una degradación del medio ambiente y un alto costo social para la región”.

En la región metropolitana existe una fuerte centralización de problemas de movilidad, que contrasta enormemente con las condiciones en el interior del país, ya que: “de todos los vehículos registrados, el 62% está en el Departamento de Guatemala y durante los últimos años el parque automotor ha sufrido aumentos anuales de 5.6% en promedio”.<sup>6</sup>

Por aparte, se estima que la red vial en la Ciudad de Guatemala ha aumentado únicamente al ritmo del 1.2% anual en los últimos 25 años. “El transporte colectivo no es ajeno a la problemática del crecimiento desmesurado del parque vehicular, pues es afectado directamente por los niveles de congestión causados por éste”.<sup>7</sup> De hecho, buena parte de los recorridos de buses ya tenían en 1992 secciones con velocidades de operación menores a 4 km/h y se calcula que la velocidad de operación promedio actual de buses es entre 6 y 10 km/h, según la ruta.

Una empresa de transporte extraurbano de pasajeros es una entidad económica prestadora de servicios con fin lucrativo, siendo un medio por el cual se puede realizar el traslado de un lugar a otro, por una vía más rápida, de los objetos y las personas desde su origen a un lugar determinado.

En Guatemala, la prestación del servicio de transporte extraurbano de pasajeros se

---

<sup>5</sup> Nuestra muni.com. **Sistema de transporte colectivo masivo para la ciudad de Guatemala.** [www.nuestramuni.com/index.php/transmetro/85-temas/5402-dictamentecnico](http://www.nuestramuni.com/index.php/transmetro/85-temas/5402-dictamentecnico) (Consultado el 20/05/2015.)

<sup>6</sup> *Ibíd.*

<sup>7</sup> *Ibíd.*



considera un servicio público, debido a que satisface una necesidad colectiva de carácter económico o cultural mediante prestaciones que deben ser reguladas, continuas y uniformes. Para su funcionamiento, las entidades que realizan esta actividad son autorizadas por la Dirección General de Transporte, quien concede la autorización de rutas a cubrir por las entidades.

### **1.3. Clasificación del servicio de transporte en Guatemala**

El servicio de transporte se clasifica de la siguiente forma.

Terrestre. Considerado el medio más utilizado especialmente para el transporte local, debido a la facilidad y diversidad de rutas que pueden establecerse para el traslado de objetos y personas por calles, caminos y carreteras, por la continua movilidad de las personas, en los centros urbanos y rurales que se desplazan por diversos motivos como: asistencia al trabajo, a la vivienda, a los centros educativos, comerciales, administrativos, de salud, recreativos, deportivos, entre otros.

Para la prestación de este servicio existe principalmente dos tipos de transporte: el ferrocarril y los vehículos automotores. El tipo de transporte por ferrocarril no existe actualmente en Guatemala.

Entre los vehículos motorizados, existen varios tipos que se utilizan para la actividad del transporte de pasajeros, entre los cuales están: los autobuses, microbuses y otros. Las ventajas que ofrece el transporte terrestre por medio de vehículos automotores son:



- a. Movilización rápida del lugar de origen al destino,
- b. Contar con varias alternativas de rutas,
- c. Transportar gran número de personas y productos.

La desventaja del transporte es que su costo es alto.

Marítimo. Este tipo de transporte es el que se realiza en las rutas fluviales como: mares, océanos, ríos, lagos, etc., por medio de barcos, vapores, buques, lanchas, canoas y otros.

Aéreo. A medida que la ciencia y la tecnología avanzan, el hombre ha logrado vencer las leyes naturales de gravedad y así poder dirigir naves que transportan personas y mercancías a través del aire a grandes alturas. Existen varios medios de transporte aéreo y los que más se utilizan para transportar productos y personas son: aviones, avionetas y helicópteros.

En el presente trabajo interesa es el tipo de transporte a través de vehículos motorizados, especialmente los autobuses, buses y microbuses.

#### **1.4. Desarrollo del transporte en Guatemala**

Con el fin de agilizar la movilización del comercio nacional e internacional, a partir del año 1944 el gobierno de Guatemala, impulsó programas para el desarrollo económico del país. Se inició la construcción de carreteras asfaltadas para aprovechar los



adelantos tecnológicos con la introducción de los vehículos automotores.

Durante el gobierno del coronel Jacobo Arbenz, se inició la construcción de la carretera a Puerto Barrios, lo que provocó que los usuarios del ferrocarril fueran en descenso y se utilizara el servicio de los vehículos. A partir de entonces, los gobiernos se han visto en la obligación de seguir ampliando la red vial de carreteras por todo el territorio, debido a la importancia que representan para el desarrollo del país.

En 1992 se emite el Acuerdo Gubernativo número 893-92, Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera el que regulaba la forma de prestación de servicio de transporte, pero debido a que no se logró cumplir el objetivo que se perseguía, en 1994 se deroga por el Acuerdo Gubernativo número 42-94, para que la materia relativa al servicio público de transporte extraurbano de pasajeros, sea regulada adecuadamente.

Este reglamento regula el servicio público de transporte extraurbano de pasajeros, con el fin de obtener seguridad y eficiencia para las personas, bienes e intereses, confiados a tal servicio. En cuanto a la clasificación del servicio de transporte de personas, se establece en el Artículo 43 de dicho Reglamento, las cuales son las siguientes:

- a. "Servicio de primera categoría. Se presta directamente entre los puntos terminales, con autobuses tipo pullman para servicio con mayor comodidad y confort.
- b. Servicio de segunda categoría. Efectúan paradas en puntos intermedios de su ruta, poseen asientos colectivos con respaldos bajos no reclinables, por la comodidad de



los vehículos están catalogadas a un nivel intermedio.

- c. Servicio de línea corta. Se caracteriza porque su trayecto no excede de treinta kilómetros y las unidades de servicio pueden ser con características de primera o de segunda categoría.
- d. Servicio exclusivo. Son los que prestan el servicio de transportar trabajadores agrícolas o industriales efectuándose dicho servicio en autobuses y microbuses que presten el máximo de seguridad y comodidad.
- e. Servicio directo. Es el que se presta con vehículos similares a los de primera o segunda categoría, sin paradas intermedias para recoger pasajeros, únicamente se permiten paradas de descanso para el piloto y los pasajeros en puntos determinados y autorizados por la Dirección General de Transporte.
- f. Servicio internacional. Es el que se presta de cualquier lugar de la República a otro fuera de ella o viceversa, en este servicio no se podrá abordar pasajeros ni recoger carga en los puntos intermedios de la ruta.
- g. Servicio de turismo. Es el que se presta hacia puntos de interés turístico, considerándose como tales los que determine el Instituto Guatemalteco de Turismo. Los vehículos que presten este servicio, deberán reunir las características de comodidad, seguridad e higiene indispensables, que presten al usuario o pasajero seguridad y confort.
- h. Servicio especial. Son los servicios temporales o viajes expresos, que la Dirección General de Transporte, autoriza por medio de una licencia a prestar este servicio únicamente en autobuses autorizados para el transporte extraurbano”.





## **1.5. Elementos de tránsito**

El tráfico es la acción de traficar y la circulación de vehículos por calles, caminos, etcétera. El tránsito es la acción de transitar y la actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, una carretera, etcétera. A continuación, se presentan los elementos básicos del tránsito.

### **1.5.1. Elemento humano**

El elemento humano lo constituye el conductor, el peatón, el ciclista, los pasajeros y el agente de tránsito. Es considerado el más importante en la circulación.

El agente de tránsito es la persona autorizada por la ley, de la organización, regulación, control y vigilancia del tránsito, de cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos e informar de hechos y circunstancias suscitadas en las vías terrestres.

El peatón es la persona que transita a pie por las vías terrestres sea pública o privada, el mismo que debe conocer y practicar las normas elementales del peatón, las leyes y reglamentos de tránsito.

El pasajero es la persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro sin ser el conductor.

El conductor es la persona que maneja el mecanismo de la dirección de un vehículo a



motor y en los vehículos de tracción animal, la persona que empuña las riendas, también se considera como conductor a la persona que maneja una bicicleta, un triciclo y la persona que maneja una carretilla.

### **1.5.2. Elemento material**

El elemento material lo constituyen los vehículos tanto motorizados como no motorizados, también la vía pública, como las carreteras, las calzadas, calles y avenidas de las ciudades. Es otro de los elementos más importantes en el tránsito para su mejor estudio se divide en: 1. vías terrestres; 2. Señales de tránsito; y 3. Vehículo.

Las vías terrestres están determinadas como elemento acondicionado para la circulación peatonal, vehicular y animal, se considera vía toda avenida, calle, carretera y todo lugar destinado para el tránsito de uso público o privado.

Se clasifican en áreas urbanas y rurales. Las urbanas son las que se encuentran dentro de la ciudad y las vías rurales son las que se encuentran fuera de las ciudades o límites urbanos, generalmente son de doble sentido de circulación.

### **1.5.3. Elemento legal**

Es el elemento fundamental en la regularización y organización del tránsito y el transporte terrestre, en la prevención de accidentes y juzgamiento de las infracciones de tránsito. Entre estas, están:



- a. Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala.
- b. Ley Preventiva de hechos Colectivos de Tránsito, Decreto 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala.
- c. Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98, de fecha 22 de mayo de 2008.
- d. Acuerdo Gubernativo 460-2003. Acuerdo Gubernativo. Reforma el Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98; en el sentido que incluye en vehículos de emergencia a las comitivas presidencial, vicepresidencial, de visitas de Estado y Embajadores que presentan credenciales y además contiene las sanciones a los infractores de esta reforma.
- e. Decreto número 84-2005 del Congreso de la República de Guatemala; reforma el Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Tránsito.

#### **1.5.4. Elemento económico**

La importancia del transporte va más allá de los aspectos puramente económicos, si bien no cabe duda de que estos constituyen el eje central del desarrollo de la actividad de transportes. Sin embargo, no hay que olvidar la influencia que esta actividad tiene en las relaciones sociales, entre otras cosas porque uno de los principales beneficios que suelen asociarse a la mejora de los transportes y comunicaciones es la reducción del tiempo necesario para realizar determinados desplazamientos, dejando así más tiempo disponible para dedicar a otras actividades, ya sea trabajo u ocio.



De este modo, el transporte es un factor clave en el desarrollo de las actividades humanas, que dependen en gran medida de la existencia de infraestructuras de transporte adecuadas a las necesidades de las sociedades actuales.

Hay que considerar diversos aspectos que tienen importancia en el elevado costo de la transportación. Entre ellos están:

- a. Alto costo de la vida;
- b. Capital necesario para adquirir un vehículo;
- c. Costo del mantenimiento del servicio público;
- d. Costo de construcción de vías;
- e. Costo de señalización, semaforización y demás dispositivos;
- f. Costo por daños y hechos de tránsito y multas por infracciones de tránsito.

### **1.6. Transporte público urbano**

El transporte público en la ciudad de Guatemala y las principales ciudades del país, se ha caracterizado por ser ineficiente y por carecer de un adecuado control por parte de las autoridades municipales y del gobierno central. Históricamente la población guatemalteca ha demandado un transporte digno, seguro, cómodo y accesible económicamente. Las luchas sociales por esta demanda han generado conflictos entre usuarios, autoridades y empresarios, a las cuales no se ha prestado la debida atención.

En el área metropolitana de Guatemala: “conviven cerca de tres millones de personas,



que diariamente se movilizan en condiciones sumamente complicadas, lo cual ha generado la circulación de casi un millón de vehículos”.<sup>8</sup>

Este problema va directamente relacionado con otros, como la falta de vías peatonales cómodas y seguras; la falta de educación vial y de respeto al peatón por parte de los automovilistas; violencia e inseguridad en las calles y en las unidades del transporte público; inexistencia de espacios físicos y públicos, así como transporte colectivo accesible para las personas con discapacidad que se movilizan en esta área del país.

### **1.7. Transporte público extraurbano**

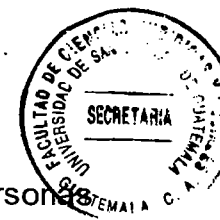
La importancia del transporte extraurbano es clara en cuanto al traslado de personas entre los pueblos, de la ciudad de Guatemala hacia los departamentos y municipios. La función de los buses extraurbanos tiene una importancia comercial por el uso que se le da a este, pues en él, radica el comercio de los pequeños y medianos empresarios.

Es el medio de transporte que se utiliza para llevar los productos del día a los diferentes mercados tradicionales en todos los pueblos. Una de las principales visiones orientadas al transporte extraurbano en el territorio de Guatemala inicio con la realización de un proceso de diagnóstico cuya metodología se basa en la participación ciudadana: información, consulta, concertación.

El transporte colectivo extraurbano, se define por un modo de desplazamiento de

---

<sup>8</sup> Asociación Colectiva Vida Independiente de Guatemala. **Transporte público**. Pág. 5.



personas, utilizando vehículos adecuados para transportar un gran número de personas al mismo tiempo, se incluye en esta categoría todo tipo de buses. La importancia de este transporte, radica en cuanto al traslado de personas entre los pueblos, desde un pueblo hacia la cabecera departamental y de los municipios hacia el centro urbano.

La Dirección General de Transporte a través del Reglamento del Servicio del Transporte Urbano-Interurbano, tiene la potestad de controlar el transporte extra-urbano, la Policía Nacional Civil de Tránsito del Ministerio de Gobernación tiene el papel de velar por el cumplimiento de las normas relativas al tránsito de vehículos, de conformidad con la Ley de Tránsito, así como de las disposiciones del Reglamento de Tránsito y del Reglamento de Transporte Extra-urbano.

Para mejorar el servicio de transporte extraurbano, el Ministerio de Gobernación puede trasladar funciones de la administración de tránsito a entidades públicas o dos o más municipalidades, en sus respectivas circunscripciones municipales, con el fin de alcanzar objetivos comunes, mediante la suscripción de convenios. Eso plantea la posibilidad para las mancomunidades de administrar el tránsito dentro de sus jurisdicciones, facilitando el control sobre los mismos, evaluando y permitiendo realizar diagnósticos reales en los cuales se estudiará la problemática y las situaciones en las que se vive actualmente, discutiendo las mismas y buscando soluciones adecuadas que puedan solventar parte de la realidad que se vive.

Si bien es cierto, hay diferentes propuestas, de entidades (públicas y privadas), las cuales buscan el mejoramiento en este servicio, priorizando al usuario, como objetivo



primordial, en el sentido, que sean respetados sus derechos como tales, que puedan garantizar el desarrollo integral de las personas.



## CAPÍTULO II

### 2. Delitos derivado del tránsito

El delito es una conducta realizada por un sujeto, la cual puede consistir en hacer o en dejar de hacer, es decir que dicha conducta puede ser una acción o una omisión. Esta conducta además debe estar reñida con los valores que defiende la ley, estar prohibida por la misma, es decir ser ilegal.

Sin embargo, para poder estar prohibida una conducta en la ley, debe primero estar contemplada en ésta como un delito o una falta, a la cual se le asigna dentro de la misma ley una sanción, que aplicable al responsable.

El Estado tiene dos formas de reaccionar frente al delito: puede aplicar una pena o una medida de seguridad. Esto es debido al avance del sistema dualista ante el sistema monista de reacción del Estado frente a la comisión de un hecho delictivo. La pena es una de las formas de reaccionar del Estado frente a la comisión de un delito, que consiste en causarle un mal a aquel que se sindicado como responsable de la comisión de un hecho típico.

En otras palabras, pena es un mal que se impone a una persona sindicada como autora de un delito, sanción que ha sido dispuesta y determinada previamente por la ley.

Por naturaleza la pena es un mal, toda vez que importa una limitación o privación de uno





o más derechos inherentes a la persona, como su vida, su libertad, su patrimonio u otros. Pero es insuficiente concebir la pena como un mero mal, porque consiste en una privación de un derecho, pero para lograr un objetivo aprobado por la sociedad. Castigar por castigar no parece ser una actividad propia de un Estado socialmente aceptable; esa actividad se legitima cuando se ejerce persiguiendo un objetivo predeterminado por la comunidad, el que le es inescindible.

“La pena es siempre la consecuencia de un delito, no es aquello que determina qué es delito; es decir, una conducta se castiga porque es delictiva, no es delictiva porque tiene pena”.<sup>9</sup>

En ese sentido: “los elementos que integran el delito -tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad- son los que le dan vida, la pena no es elemento del delito.”<sup>10</sup> Aunque este punto es discutido en sectores doctrinarios, que califican a la punibilidad como elemento del delito, pero mayoritariamente no se piensa así.

Los objetivos que se deben tener en cuenta respecto de la pena, es materia sobre la cual hay mucha discusión sin acuerdo. Las concepciones sobre este punto giran en torno a dos ideas principales y posiblemente contradictorias que son: la de justicia y la de utilidad.

Se impone sanción, en el primer caso, para restaurar el equilibrio en el ordenamiento jurídico alterado por la comisión del delito; en ese sentido, se trata de compensar la

---

<sup>9</sup> Garrido Montt, Mario. **Derecho penal, tomo I.** Pág. 70.

<sup>10</sup> **Ibíd.**



culpabilidad del autor con un mal que la autoridad le causa, se impone pena para hacer justicia, el castigo tendría un substrato ético.

La idea de utilidad parte de un supuesto diferente; lo que se persigue con la sanción es evitar en el futuro la comisión de nuevos delitos. La sanción penal no tiene una finalidad moralista, sino de utilidad, de servicio; se castiga al delincuente para que en adelante no se vuelvan a cometer otros delitos. La pena cumple una función político criminal.

La pena se presenta como el instrumento que tiene el Estado para amparar intereses jurídicos trascendentes, como la vida, la salud, la libertad, el patrimonio, etcétera, es la lesión o puesta en peligro lo que se trata de evitar. Se descarta la posibilidad de sancionar comportamientos de carácter moral, a menos que al mismo tiempo afecten a un bien jurídico socialmente apreciado.

“La pena, que en sí es un mal impuesto a quien la sufre, debe ser lo menos degradante, por cuanto su objetivo es corregir, no destruir una personalidad.”<sup>11</sup> De allí la tendencia a humanizar las sanciones suprimiendo o, por lo menos, restringiendo al extremo la pena.

## **2.1. El delito y el bien jurídico**

La norma jurídico penal es tutelar de los bienes de la sociedad. Por considerarse este un patrón suficientemente importante, la norma debe establecer una sanción lo suficiente coercitiva, pues lograr su observancia, y como razón esencial la protección del bien

---

<sup>11</sup> **Ibíd.** Pág. 45.



tutelado, el cual tiene por dicha circunstancia el carácter de: jurídico.

Un bien jurídico es un presupuesto por el cual la persona alcanza la satisfacción de su realización personal y con ella la de la sociedad en su conjunto. Por ejemplo, la persona necesita la vida, por lo que es necesario protegerla estableciendo una norma que criminalice o penalice el acto por el cual cualquier ser humano le quita la vida a otro, y se establece en tal sentido un orden de resguardo de este bien jurídico.

Cuando se necesitan proteger los bienes jurídicos, la norma penal debe valorar dichos bienes, para lo cual se establece una valoración de cada bien, y consecuentemente el nivel de relevancia penal máximo y mínimo de atentar en contra de cualquiera de ellos. Se establece en tal sentido una relación entre el justiprecio de cada bien y la pena que debe aplicársele al responsable de quebrantar la ley que lo protege. La ley establece la protección sobre determinados bienes, sin embargo, estos mismos pueden ser desprotegidos con el tiempo cuando pierden relevancia social.

## **2.2. Responsabilidad objetiva**

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

En Guatemala además de encontrarse en otros tipos, se encuentra esta figura de responsabilidad en los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas, según la teoría



del “versari in re illicita”, quien quiso la causa, quiso el efecto.

Una conducta es reprochable penalmente cuando la misma se encontraba prohibida por la ley penal. En ese sentido, con el principio de legalidad contenido en el Artículo uno del Código Penal, el cual se complementa con el principio de culpabilidad, no hay delito sin culpa. Por lo que: “a un sujeto se le pueden reprochar únicamente las conductas que se encuentran incluidas en algún tipo penal y para que estas conductas se le puedan reprochar a su autor; es requisito básico la existencia de la culpabilidad ya sea en forma dolosa o culposa”.<sup>12</sup>

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

En ese sentido, el hecho se castiga por haberse provocado un resultado dañoso sin tomar en consideración el aspecto subjetivo que determina la voluntad del sujeto que infringe la norma.

### **2.3. Homicidio culposo**

“El homicidio culposo es un delito que por su naturaleza tiene como consecuencia un

---

<sup>12</sup> Vela Treviño, Sergio. **Culpabilidad e inculpabilidad**. Pág. 141.



resultado trágico”.<sup>13</sup> La Real Academia Española define el homicidio culposo como: “acción de matar a una persona involuntariamente. “El homicidio puede ser voluntario e involuntario, en el primer caso estamos ante el homicidio doloso y en el segundo ante el homicidio culposo”.<sup>14</sup>

“Dentro de los delitos contra la vida, el Código Penal cataloga al homicidio culposo y en consecuencia es factible su comisión cuando se trate de acciones u omisiones ilícitas que produzcan como resultado la muerte”.<sup>15</sup>

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

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

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

---

<sup>13</sup> Cabanellas, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág. 503.

<sup>14</sup> **Ibíd.**

<sup>15</sup> Monzón Paz, Guillermo Alfonso. **Introducción al derecho penal guatemalteco, parte especial**. Pág. 16.



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

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

En este precepto legal se aplica el principio de la responsabilidad objetiva, pues al establecer que: si el delito culposo fuere cometido al manejar vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas se está culpando a quien comete el hecho por la razón de haber provocado el daño en estado de ebriedad.

La criminalización del delito culposo de homicidio tiene profundo sentido selectivo que suele agudizarse si se comprueba que en general la mayoría de los criminalizados son operarios de tránsito.

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



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

En la actualidad los hechos de tránsito suceden a diario y con más frecuencia en el área metropolitana y las principales carreteras del país. El Código Penal y algunas leyes especiales sobre hechos de tránsito establecen multas y penas por estos hechos. Sin embargo, no ha solucionado el problema, porque muchas veces no se logra detener al piloto o pilotos involucrados en el hecho de tránsito y las indagaciones policiales o del Ministerio Público no avanzan si no detienen al responsable.

En ese sentido se propone la creación de un registro público de pilotos de transporte colectivos controlado y administrado por el Estado a través de sus dependencias respectivas, de manera que esto permita localizar inmediata o el piloto involucrado en un hecho colectivo de tránsito, aunque se dé a la fuga.

#### **2.4. Lesiones culposas**

La lesión: “es una herida, golpe u otro detrimento corporal. Menoscabo o perjuicio de cualquier índole”.<sup>16</sup> En el derecho penal se utiliza la forma pluralizada de lesiones por concretarse rara vez en un solo ataque o en un solo mal y se refiere a los daños injustos causados en la salud o cuerpo de una persona, para que exista el delito de lesiones es

---

<sup>16</sup> Cabanellas, Guillermo. **Op. Cit.** Pág. 127.



necesario que falte el ánimo de matar, pues en tal caso se estaría ante un homicidio en el grado de tentativa.

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

Para Cabanellas, las lesiones son: “los daños causados en el cuerpo o la salud de una persona, sin llegar a la muerte, por un hecho fortuito, debido a desidia, descuido, inadvertencia”.<sup>17</sup>

Las lesiones culposas están reguladas en el Código Penal, específicamente en el Artículo 150. Las lesiones en general se encuentran establecidas en el Artículo 144 del mencionado Código que regula: “comete delito de lesiones quien, sin intención de matar, causare a otro daño en el cuerpo o en la mente.”

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

Si el delito fuere ejecutado al manejar vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas,

---

<sup>17</sup> **Ibíd.**





drogas tóxicas o estupefacientes que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además, una multa de trescientos a tres mil quetzales.

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

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

## **2.5. Delitos contra la seguridad de tránsito**

En el Código Penal, que se promulgó en 1973, por medio del Decreto 17-73 del Congreso de la República, se reguló de forma concreta que: “los delitos culposos únicamente pueden configurarse como tales, cuando expresamente estén calificados como tales en la ley.”

En ese sentido, el segundo párrafo del Artículo 127 del Código Penal establece que se “comete homicidio culposo cuando dicho ilícito se lleva a cabo al manejar vehículo en



estado de ebriedad o bajo efecto de drogas o fármacos que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física.” Y se sanciona al responsable de dicho delito con el doble de la pena que le correspondería en caso de no existir tal circunstancia.

Adicionalmente, el tercer párrafo agrega que, si el hecho se causare por pilotos de transporte colectivo, la pena respectiva sancionada con prisión de 10 a 15 años por la reforma del Decreto 23 -2001.

En Guatemala, a pesar de existir esta sanción para los pilotos del transporte colectivo, los hechos de tránsito en este sector no cesan, al contrario, van en aumento. Por lo que se considera que el establecimiento de tal pena no ha solucionado el problema de los hechos colectivos de tránsito y se necesita de otras medidas aparte de las penas.

Hay que considerar que, en Guatemala, no existe ningún tipo de prevención de accidentes, en tanto no se dé una política educativa a todos los responsables de conductas que se deben observar por las personas que conducen vehículos.

El Código Penal, contiene únicamente dos tipos penales de seguridad de tránsito, los del Artículos 157 y 158 y los delitos tipificados como culposos en hechos de tránsito, como lo son: homicidio y lesiones, en los Artículos 127 y 150 del Código Penal.

Una muestra de lo poco organizado que se encuentra el país al respecto del tema de tránsito la constituye la poca visión con que se diseñaron las vías públicas, a tal punto



que hoy día es abundante la necesidad que existe de pasos a desnivel, así como de pasarelas que aún no se construyen.

## **2.6. El factor humano como principal causante de hechos de tránsito**

En este apartado se analiza los factores que inciden en un hecho de tránsito, pero sobre todo el factor humano. Es bien conocida la gran incidencia del factor humano, sea conductor o peatón, en el desencadenamiento de los hechos de tránsito, ya que en la mayoría de estos hechos se registra en algún momento un fallo humano.

Para poder conducir adecuadamente se precisan unas mínimas condiciones físicas y unos conocimientos sobre la conducción. No se trata de poseer aptitudes físicas excepcionales; porque incluso personas con capacidades físicas limitadas conducen bien con vehículos preparados para ellos, sin que se registren mayores índices de accidentes que en otras personas.

Los conocimientos necesarios tampoco son difíciles, pero la práctica demuestra que además de saber lo preciso para aprobar un examen para obtener licencia de conducir, hace falta alguna experiencia en la conducción real.

## **2.7. Responsabilidad del conductor**

Existe una mayor responsabilidad del factor humano en la producción de hechos de tránsito. Siendo el conductor, como lo dice ese concepto, el que conduce al vehículo, se



podría decir quizás un 90 por ciento de su responsabilidad en el normal movimiento de mismo sobre la carretera, avenida o calle.

Las causas de un accidente hay que buscarlas en diversos factores como las causas psíquicas, físicas, falta de respeto a las normas de circulación y las deficiencias en la percepción.

Se podría enumerar en el orden siguiente las causas de los hechos de tránsito:

- a. Infracciones a las normas de circulación de los vehículos automotores, especialmente los de transporte colectivo.
- b. Exceso de velocidad.
- c. Por conducir en estado de ebriedad.
- d. Por el estado físico del conductor.
- e. Por el estado de la vía o del vehículo.

De lo que se pueden extraer las siguientes ideas. Si un conductor incumple las normas de circulación de vehículos automotores en la carretera o en la ciudad, lo consiguiente es llegar a toparse con mucha probabilidad en un accidente o hecho de tránsito.

Cuando se maneja a excesiva velocidad o fuera de los límites establecidos para el vehículo en un determinado tramo carretero, además de que se está incumpliendo la norma de tránsito se está exponiendo el conductor y los pasajeros ante un inminente hecho de tránsito.



Si el vehículo está siendo conducido por una persona en estado de ebriedad, la falta de coordinación de sus sentidos lleva a exponerse el mismo y los pasajeros a un hecho de tránsito, mediante la excesiva velocidad.

Las violaciones de los conductores a las leyes de tránsito son muchas y reiteradas tanto en la ciudad como en las diferentes rutas. Conscientes del riesgo de conducir un vehículo se esmeran, de todos modos, en no respetar la luz roja, tomar una calle en contra de la vía, excederse en el límite de velocidad y rebasar en lugares no permitidos, todo esto, en el caso de transporte público es más recurrente, ya que en su mayoría, siempre buscan incrementar las cantidades de pasaje, no importando lo que tengan que hacer para lograrlo, pero no todos los que manejan toman la misma actitud; también hay conductores prudentes y responsables. Sin embargo, no les garantiza estar fuera de ser parte de los riesgos que implica transitar en las diferentes rutas, cumplen con ser precavidos y tomar las medidas de seguridad correspondientes y, aun así, se encuentran involucrados muchas veces en accidentes de tránsito.

## **2.8. Consecuencias jurídicas**

Es importante tomar en cuenta que la Constitución Política de la República de Guatemala, regula y obliga al responsable de un hecho delictivo o falta a ser sometido a un juicio ante juez y tribunal competente. La legislación penal y procesal penal establecen las sanciones y los procedimientos a seguir en los hechos delictivos como los derivados del tránsito.



En cuanto al Código Penal, que sanciona los delitos y faltas, no contempla la esencia misma de la afectación del patrimonio, sino en la ocasión en que una persona pueda ser objeto de lesiones. Sin embargo, se considera prudente concebir al hecho de tránsito, como una acción que afecta a un bien jurídico tutelado que es el patrimonio.

Derivado de ello, se puede aspirar a que por medio de la presente propuesta se logre no solo la apreciación del hecho desde diversos puntos de vista, sino también el poder lograr regular su acaecimiento con medios que permitan no solo la reparación de lo dañado, sino la propia prevención y protección en beneficio de la colectividad de personas e instituciones que sufren un deterioro de su propiedad; todo ello por supuesto sin dejar de contemplar y regular lo relativo a las lesiones que como se ha mencionado ya se encuentran establecidas y reguladas dentro de la estructura del mismo.

Con relación al Código Procesal Penal, es necesario recalcar que éste como ley procesal contempla los presupuestos y lineamientos que tanto como procedimiento o como proceso se deben agotar y satisfacer dentro del mismo para el logro de la obtención de una sentencia ya sea esta absolutoria o condenatoria.

Se puede contemplar asimismo que, durante el proceso penal, tiene cabida una particularidad como lo es el hecho de que sea únicamente el Estado en ejercicio de la soberanía que el pueblo le ha delegado, quien haga uso de esa facultad sancionadora en procura de la obtención de una sanción en nombre de una sociedad.

Importante resulta analizar el hecho de que el proceso penal, únicamente tiene cabida cuando derivado del percance resultan lesiones o en el peor de los casos la muerte de



alguna persona, hecho que da lugar al involucramiento de las instituciones jurídicas procesales, como lo es el Ministerio Público y los órganos jurisdiccionales correspondientes.



## CAPÍTULO III

### **3. Fundamentos jurídicos sobre la seguridad de las personas usuarias del servicio de transporte colectivo urbano y extraurbano**

La Constitución Política de la República de Guatemala promulgada en 1985, marca el gran escenario sobre el cual se define el orden institucional que rige los límites y relaciones entre los poderes del Estado y el reconocimiento de los derechos fundamentales de los habitantes del país, con el objeto de lograr el bien común, sobre el que se cimienta la nación.

#### **3.1. La seguridad**

La seguridad es un concepto que tiene diferentes acepciones. En su más amplio sentido, se basa esencialmente en tres aspectos. “Primero: la seguridad no es un fin, sino un estado o condición. Segundo: implica la anulación o disminución de riesgos, amenazas, factores de vulnerabilidad y daños a la persona, a su familia o a su patrimonio. Tercero: se encuentra interrelacionada con el desarrollo como factor preponderante para el bienestar individual y social.”<sup>18</sup>

Se puede decir que seguridad es la capacidad de dar respuesta efectiva a riesgos, amenazas o vulnerabilidades y estar preparados para prevenirlos, contenerlos y enfrentarlos. Se refiere a una situación de ausencia o disminución de riesgos para un

---

<sup>18</sup> Ministerio de Gobernación, Gobierno de Guatemala. **Pacto por la seguridad, la justicia y la paz.** Pág. 20.





determinado entorno social y natural.

Para poder garantizar la seguridad, el Estado debe cumplir forzosamente con funciones que le son inherentes, que están íntimamente relacionadas y que deben ser atendidas. Éstas son el orden interno, la seguridad pública, la seguridad ciudadana, la seguridad comunitaria y la seguridad vial.

Cuando se habla de orden interno se está haciendo referencia a un concepto de naturaleza esencialmente política, pues se trata de un orden establecido por el Estado para regular sus interacciones con las instituciones nacionales y asegurar la estabilidad y permanencia de las estructuras del Estado y sus poderes, así como del sistema de gobierno legalmente constituido. El orden interno se encuentra enraizado en la teoría política por lo que es un concepto político social.

### **3.1.1. Seguridad ciudadana**

Cuando se habla de seguridad ciudadana se hace referencia a un concepto jurídico que implica tanto el deber del Estado de preservar la tranquilidad individual y colectiva de la sociedad ante peligros que puedan afectarla, como la garantía del ejercicio de los derechos y libertades fundamentales del ser humano.

Asimismo, el termino seguridad ciudadana está ligado a lo que actualmente se conoce como seguridad humana; ésta se define como: “la condición de vivir libre de temor y libre de necesidad. Es un concepto amplio que contempla un abanico de amenazas que

pueden atentar contra la vida y contra el bienestar de las personas: desastres ambientales, guerras, conflictos comunitarios, inseguridad alimentaria, violencia política, amenazas a la salud y delitos”.<sup>19</sup>

La seguridad ciudadana requiere de la existencia de varios elementos centrales que hacen posible su eficacia tal como se expone a continuación:

- a. La protección de los ciudadanos dentro de un marco de observancia de las normas constitucionales y de las leyes ordinarias. En este sentido, la seguridad ciudadana se forma y construye en un marco central de respeto a los derechos humanos.
- b. No se limita exclusivamente a la lucha contra la delincuencia, sino que busca crear, además, un ambiente propicio y adecuado para la convivencia pacífica de las personas.
- c. Sobrepasa la esfera de la acción policial y demanda la participación coordinada de otros organismos e instituciones tanto del Estado como de la sociedad civil.
- d. Define un nuevo perfil de la policía, entendiendo ésta como un servicio de naturaleza civil orientado a la comunidad, antes que al Estado. La seguridad ciudadana es el conjunto de condiciones sociales, políticas, económicas, culturales e institucionales que garantizan el adecuado funcionamiento de la comunidad y la convivencia ciudadana.

La idea de la seguridad ciudadana, alcanza su máxima expresión en la participación de todos los sectores de la sociedad civil organizada, bajo el principio de corresponsabilidad

---

<sup>19</sup> Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. **Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014**. Pág. 5.



de cada elemento de la comunidad, ya que se orienta a la lucha contra la violencia y la delincuencia, con el apoyo de la comunidad y de las autoridades locales.

Asimismo, uno de los espacios idóneos de actividad es en los consejos comunitarios de desarrollo, por medio de comisiones de seguridad ciudadana, en virtud de que constituyen el medio principal de participación de la población guatemalteca en la gestión pública para llevar a cabo los procesos de planificación democrática.

### **3.1.2. Seguridad comunitaria**

La seguridad comunitaria se fundamenta en nuevos paradigmas que comprometen activamente a la propia comunidad y a las autoridades. Ambos deben estar en la capacidad cooperar e informarse y de aportar a la comprensión de los problemas de la seguridad. A las comunidades y a sus autoridades se les debe brindar confianza, atención oportuna y apoyo decidido, además de programas concretos de autoprotección, educación, recreación y modificación del entorno.

### **3.1.3. Seguridad pública**

Este tipo de seguridad, se orienta a disciplinar el comportamiento de la sociedad mediante acciones normativas del orden público, por lo cual se la explica: “como la garantía que el Estado proporciona con el propósito de asegurar el orden público, proteger la integridad física de las personas, así como el de sus bienes; prevenir la comisión de delitos e infracciones o reglamentos gubernamentales y de la Policía.

Colaborar en la investigación y persecución de los delitos y auxiliar a la población en caso de siniestros y desastres”.<sup>20</sup>

#### **3.1.4. Seguridad vial**

El sistema vial está compuesto por personas, vehículos, infraestructura y clima. Todas las personas que transitan en las calles, carreteras y caminos vecinales del país forman parte de este sistema, ya sea en calidad de pilotos, pasajeros o peatones.

La seguridad vial implica otorgar certeza a la vida y a la integridad de las personas mientras juegan cualquiera de esos roles, y su enfoque es prioritariamente preventivo: evitar hechos de tránsito no deseados, o en su caso, minimizar sus efectos en la vida y la salud de las personas.

Lo anterior, además de la incidencia eminentemente social, tiene efectos colaterales en los ámbitos económicos y productivos del país, por lo que requiere una gestión conjunta entre autoridades y sociedad en general, incluyendo a todas aquellas instancias o sectores involucrados directa o indirectamente en el tema, de tal manera que se pueda lograr una correcta regulación del tema, el uso de la tecnología necesaria, el registro de datos informáticos, educación de las personas, señalización, información y seguridad para los vehículos.

El fin último de la seguridad vial es cumplir con el deber del Estado de proteger la vida y

---

<sup>20</sup> **Ibíd.** Pág. 22.



alcanzar el bien común entre los guatemaltecos.

Es imprescindible que exista un profundo convencimiento que la seguridad es parte fundamental de los derechos individuales y cuando éste es vulnerado, otros derechos fundamentales pierden la capacidad de realizarse en su plenitud. “Se debe reivindicar contundentemente el derecho de las personas a una vida segura y exenta de miedo a la violencia”.<sup>21</sup>

En ese sentido, el Estado tiene la obligación de desplegar recursos a su alcance para que ese derecho no sea violado, cumplir con la obligación reconocida en la Constitución Política de la República de procurar el bien común en un ambiente de paz y seguridad.

La seguridad ciudadana, tal como se define en el presente trabajo, es un tema que debe preocupar a muchos tomadores de decisión. El nivel de inseguridad que existe en el país impide el desarrollo humano.

### **3.2. Legislación aplicable**

#### **3.2.1. Constitución Política de la República de Guatemala**

Tal como lo establece la Constitución Política de la República de Guatemala: “El Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona, a la familia; su fin supremo es la realización del bien común.”

---

<sup>21</sup> Organización de los Estados Americanos. **La seguridad pública en las américas: Retos y oportunidades.** Pág. 63.

En ese sentido, el Estado de Guatemala, su estructura y organización, tiene como fin primordial la protección de la persona en su ámbito individual y familiar. De esta manera, de conformidad con el principio y la orientación personalista, el Estado sirve al hombre y no al contrario.

Ese calificativo de supremo significa que esté bien se encuentra por encima de los demás fines del Estado o de otra forma, los demás fines del Estado deben concluir en la realización del bien común.

El bien común o bienestar general consiste en: “la mayor cantidad posible de bienestar para el mayor número posible de individuos. Asimismo, se considera que bien común: “pertenece a un repertorio de bienes objetivos comunes como, por ejemplo, la paz, el orden social, el orden público, la prosperidad financiera del Estado, la integridad del territorio nacional, los cuales son condiciones que posibilitan la mejor realización en la mayor cantidad lograble de los intereses de todos, según una pauta armónica fundada en la jerarquía de los valores”.<sup>22</sup>

Por lo que en conclusión el bien común se logra si existe mayor suma de bienes para los individuos y existe un repertorio de condiciones sociales que faciliten beneficios para los individuos.

Por lo que el Artículo dos de la misma ley suprema indica que: “Es deber del Estado garantizarles a los habitantes de la República la vida, la libertad, la seguridad, la paz, y el

---

<sup>22</sup> Recasens Siches, Luis. **Tratado general de filosofía del derecho**. Pág. 611.



desarrollo integral de la persona.” De esta manera se obliga al Estado a la conformación del orden social y la participación del Estado mismo o de sus entes de derecho público y privado en el orden social y económico.

Este artículo se encuentra relacionado con el Artículo uno. Si el bien común es el fin supremo del Estado, garantizar a sus habitantes, nacionales o extranjero, la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral son esenciales para lograr dicho fin. En otras palabras, no se puede concebir el bienestar general de la población en un ambiente donde reina la inseguridad y la injusticia. El Estado, en el desempeño de su papel protector de la persona humana, se encuentra en la obligación de garantizar al individuo un margen mínimo de derechos con las garantías necesarias para lograr el bien común.

La seguridad que la Constitución Política de la República de Guatemala promulga en este caso es la seguridad material relacionado con el tránsito en las carreteras calles y avenidas de las ciudades del país de estar libre en lo máximo posible de los peligros, daños o riesgos que ilegítimamente amenaces los derechos de los usuarios del transporte colectivo, por lo que si el Estado no ha hechos los esfuerzos para tal fin en ese sentido, debe propiciar ese ambiente tanto jurídica, institucional y materialmente mediante una acción gubernamental.

### **3.2.2. Ley de Tránsito**

En los considerandos del Decreto 132-96 Ley de Tránsito se establece: “que es deber



fundamental del estado garantizar la seguridad de las personas, tema que incluyen, entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito terrestre y los servicios relacionados como el mismo se concentran en las ciudades.”

En este caso se resalta el tema de la seguridad de las personas relacionado con la circulación de los vehículos en la vía pública, en donde se incluye al servicio de transporte colectivo tanto en las ciudades como en las carreteras a través del transporte extraurbano. El estado debe ser el promotor de políticas públicas que garantizan la seguridad para la población que utiliza el servicio de transporte público de manera que se procure lo máximo posible la ausencia de riesgos.

Asimismo, disponen los considerandos que: “que el Estado a través de sus instituciones debe fortalecer las unidades que a nivel nacional tienen la responsabilidad de la seguridad, especialmente en cuanto a la planeación regulación y control se refiere bajo el estricto cumplimiento de la ley.”

El Artículo cuatro del mismo cuerpo legal preceptúa: “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 que establecen: “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 Republica que se encuentren en condiciones de realizar dicha





función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten como mínimo los extremos señalados en este Artículo... El Artículo nueve de la Ley de Tránsito establece: “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...”

La planeación y regulación para la seguridad de las personas que utilizan el servicio de transporte público es obligación del Estado y solo se logrará a través de un plan de acción no solo legal sino institucional para reducir los riesgos a que se exponen los usuarios del servicio de transporte.

### **3.2.3. Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito**

Derivado de los hechos de tránsito que ocurren en diferentes carreteras del país en los últimos años, los cuales involucran al transporte de carga y de pasajeros, el Congreso de la República de Guatemala, aprobó el Decreto Número 15-2014, Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, publicado en el diario oficial el cuatro y entró en vigencia el doce de junio de 2014.

El objetivo de la ley es prevenir accidentes de tránsito en las carreteras, en la que incurren conductores del transporte pesado y colectivo de pasajeros, por medio de un mayor control de los conductores y vehículos, por lo que los propietarios deben tener actualizado constantemente el registro de los conductores que contratan para agilizar el proceso penal en caso de verse involucrado en un hecho de tránsito. El hecho de que

los propietarios cuenten con este tipo de registros, es una facultad que la ley le otorga a los propietarios, ya que, según la misma, les da un plazo de cuarenta y ocho horas, en el caso de que sus vehículos se vean involucrados en cualquier percance de tránsito, para que pongan a disposición de las autoridades competentes dicha información, pareciera ser un tiempo prudente, sin embargo, durante este tiempo las autoridades se encuentran sin información, sin poder deducir responsabilidades, en el caso de que existan personas heridas o fallecidas, derivados de los distintos accidentes.

La ley también obliga a rotular el vehículo, como parte de la identificación, por lo que establece medidas y formas de rotulación de la placa de circulación en un lugar visible; de no obedecer esta indicación, el Departamento de Tránsito y las policías municipales de tránsito en sus respectivas jurisdicciones, pueden proceder con la inmovilización del vehículo hasta que esté debidamente rotulado.

Todo vehículo de carga y de pasajeros mayor a 3.5 toneladas incluyendo el parque vehicular del Estado de Guatemala, deberá cumplir con lo establecido en la presente ley.

Si bien en esta ley se establecen disposiciones en cuanto al registro de los conductores, para efecto del presente trabajo, es ineficiente, por lo mismo que se explicaba anteriormente en cuanto al mismo, haciendo énfasis, en la facultad que se les da a los propietarios de llevar el control, y no es un ente oficial que lleva ese control, lo cual tiene sus consecuencias en la investigación que se pretende iniciar, ya que van a estar a la espera de dicha información, situación que sería diferente, en el caso de contar con un ente oficial que se encargue del mismo, parte de este análisis, en el que se busca



concretar ideas referentes al mismo, son las que se exponen en el siguiente capítulo.



## CAPÍTULO IV

### 4. Creación del registro Nacional de Pilotos de Transporte Urbano y Extraurbano en Guatemala

El Instituto Nacional de Estadística presenta datos sobre la situación de hechos de tránsito en Guatemala. Esta entidad indica que durante el período reportado de 2008 a 2012: “el número de hechos de tránsito que se registró en 2012, fue 3150 casos, cifra superior en 17.0% a la reportada el año previo. Por otra parte, el mayor número de casos se dio en 2009 con 3528 casos.”<sup>23</sup>

Existe un alto número de hechos de tránsito, que va en aumento cada año. En este caso no se da a conocer los datos en cuanto al tipo de vehículos. Geográficamente: “para 2012, el departamento que presentó la mayor tasa de hechos de tránsito fue El Progreso, mientras que la menor tasa se registró en el municipio de Huehuetenango.”<sup>24</sup>

Sobre los fallecidos y lesionados en los hechos de tránsito en el periodo de 2008 a 2012, se reporta que: “la mayor proporción de fallecidos en accidentes de tránsito se dio en 2009, con una tasa de 6.3 por cada 100,000 habitantes. Por otro lado, la menor tasa se dio en 2011, con 4.1 por cada 100,000 habitantes.”<sup>25</sup>

Datos similares en cuanto a lesionados: “la mayor proporción de lesionados en

---

<sup>23</sup> Instituto Nacional de Estadística. **Caracterización estadística, República de Guatemala, 2012.** Pág. 51.

<sup>24</sup> **Ibíd.**

<sup>25</sup> **Ibíd.** Pág. 52.



accidentes de tránsito se dio en 2009, con una tasa de 48.4 por cada 100,000 habitantes. En tanto que, la menor tasa se registró en 2011, con 37.0 por cada 100,000 habitantes”.<sup>26</sup>

Los datos presentados dan a conocer la magnitud del problema que representan los hechos de tránsito en Guatemala. Lo que implica que se deben tomar acciones concretas al respecto aparte de legislar.

En la presente tesis se sostiene la hipótesis de que es necesario que el Estado apruebe la creación de un Registro de Pilotos de vehículos de transporte colectivo, administrado y controlado por la entidad específica del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

#### **4.1. Casos concretos de conductores involucrados en un hecho de tránsito y se dan a la fuga**

El sitio de internet michiquimula.com, muestra el siguiente hecho: “Armando Hernández Reyes de 25 años sufrió un accidente de tránsito en el kilómetro 167.5 cuando se conducía a bordo de su motocicleta... Durante su traslado al centro asistencial, el lesionado indicó al cuerpo de socorro que él manejaba su motocicleta cuando repentinamente fue arrollado por un automotor cuyo piloto huyó del lugar con rumbo desconocido.”<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> **Ibíd.**

<sup>27</sup> Mi Chiquimula.com. **Es arrollado en la ruta por piloto que se da a la fuga.** [www.michiquimula.com/noticias-es.php?noticia=5057](http://www.michiquimula.com/noticias-es.php?noticia=5057) (consultado el 25/07/2015)



En otro hecho, la cadena Emisoras Unidas indica; “Un joven de 16 años de edad que trabajaba como ayudante en un camión murió tras sufrir politraumatismo general debido a que fue atropellado por el automotor en el que laboraba. El hecho ocurrió en la vuelta conocida como El Caracol, kilómetro 250 de la ruta que conduce de El Tumbador a Pajapita, San Marcos. Según se informó, la tragedia pudo haber ocurrido debido a que el menor intentó subir al camión cuando este estaba en marcha, lo que provocó que cayera y posteriormente fuera arrollado. El piloto se dio a la fuga y dejó abandonado el automotor en cercanías del lugar”.<sup>28</sup>

Una nota del diario La Hora indica: “Un total de 24 mil 252 buses circulan en el país, según datos de la Municipalidad de Guatemala y de la Dirección General de Transporte (DGT), lo que representaría la misma cantidad o un número similar de pilotos de buses, de quienes, hasta hoy, según la Procuraduría de los Derechos Humanos (PDH) y la Asociación de Usuarios del Transporte Urbano y Extraurbano (AUTUE) persiste escaso control”.<sup>29</sup>

De acuerdo con la Municipalidad de Guatemala 2,776 buses rojos circulan en la ciudad en las 109 rutas, mientras la Dirección General de Transporte, en su último informe registraba un total de 21,476 buses que cubren en el interior del país.

Esto indica que, aunque se cuenta con la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de

---

<sup>28</sup> Emisoras Unidas. **Piloto de camión atropella a menor y se da a la fuga.** noticias.emisorasunidas.com/noticias/nacionales/piloto-camion-atropella-menor-se-fuga (consultado el 25/07/2015)

<sup>29</sup> La Hora. **Escaso control sobre pilotos que manejan 24 mil 252 buses.** <http://lahora.gt/escaso-control-sobre-pilotos-que-manejan-24-mil-252-buses/> (consultado el 25/07/2015.)



Tránsito, que es algo positivo, aún no existe control sobre los conductores de las unidades de transporte. Dicha ley hace referencia la recurrencia de los hechos de tránsito en los que se involucran, los vehículos del transporte, de carga, escolar, colectivo, extraurbano y urbano.

Por otro lado, existe un contraste entre la cantidad de hechos de tránsito y personas condenadas por responsabilidad de conductores ya que en siete años solo seis personas fueron condenadas: “entre 2007 y 2014 fueron emitidas ocho sentencias por responsabilidad de conductores, de las cuales seis fueron condenatorias y dos absolutorias, según el Ministerio Público (MP), mientras que en el mismo período de tiempo, 14 mil 098 personas murieron por causas asociadas a hechos de tránsito, según fuentes oficiales”.<sup>30</sup>

#### **4.2. Identificación y registro de los conductores y vehículos de conformidad con el Decreto 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala**

A partir del 12 de Julio 2,014 entró en vigencia el Decreto 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, el cual delimita y establece la responsabilidad de pilotos y propietarios en hechos de tránsito que provoquen homicidios y lesiones culposas. Los vehículos que deben cumplir con los requisitos de esta ley son:

a. Vehículos de carga de más de 3.5 toneladas,

---

<sup>30</sup> La Hora. **Solo seis personas fueron condenadas por responsabilidad de conductores en siete años.** <http://lahora.gt/solo-seis-personas-fueron-condenadas-por-responsabilidad-de-conductores-en-siete-anos/> (consultado el 25/07/2015.)



- b. Transporte escolar,
- c. Transporte colectivo,
- d. Transporte urbano,
- e. Transporte extraurbano.

La razón de dicha ley se debe principalmente a la fuga de los conductores y la falta de controles para su identificación, prueba de capacidad y localización por parte de los propietarios de las unidades.

Los puntos más importantes a considerar en esta ley son:

- a. El conductor del vehículo que provoque un hecho de tránsito, causando Homicidios y Lesiones culposas, será puesto inmediatamente a disposición de la autoridad competente. Si el piloto se da a la fuga, el propietario tiene la obligación de identificar al piloto y su lugar de residencia en forma inmediata.
- b. El propietario está obligado a identificar el nombre completo del piloto y su dirección exacta ante el Ministerio Público en un máximo de 48 horas después de ocurrido el accidente de tránsito. El expediente a presentar deberá incluir:
  - 1. Fotocopia legalizada de la licencia de conducir del piloto
  - 2. Fotocopia legalizada del Documento Personal de Identificación (DPI) del piloto.
  - 3. Constancia o declaración jurada de la residencia del piloto, actualizada anualmente.
- c. Si el piloto no se presenta ante el Ministerio Público inmediatamente después de





ocurrido el accidente de tránsito, se suspenderá inmediatamente de su licencia de conducir.

- d. Los propietarios son responsables del buen estado mecánico y mantenimiento de las unidades de carga y transporte de personas. Si ocurre un accidente de tránsito que causare homicidios y/o lesiones culposas, y éste es atribuible a la falta de mantenimiento y mal estado mecánico de la unidad, el propietario será responsable según esta ley.
- e. Los vehículos llevarán en forma visible el número de placa de circulación, pintado con números en blanco, no menores de 15 centímetros de largo por 10 centímetros de ancho en la parte superior delantera y en la parte superior trasera del vehículo. De lo contrario se dará lugar a la inmovilización obligada del vehículo.
- f. A partir de Julio 2,017, para adquirir licencia tipo A y B, se requerirá como mínimo tercer año de primaria y a partir del año 2,019 sexto primaria.
- g. Los aspirantes a obtener licencias tipo A y B deberán recibir cursos de educación vial y de relaciones humanas, especialmente de atención al público, los cuales serán impartidos por el departamento de tránsito de la dirección general de la PNC o la dirección general de transportes del ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda.

Durante el proceso de aprobación de la ley, dentro de los artículos más controversiales estaba que los propietarios de buses del transporte colectivo serán procesados penalmente si un hecho de tránsito que provoque muertes, se da por desperfectos mecánicos.

También que todos los vehículos de más de 3.5 toneladas de capacidad, incluyendo transporte de pasajeros y carga y pasajeros deberán portar el número de placas pintado frente a toda unidad. En tal sentido, la Coordinadora Nacional del Transporte, se pronunció en contra de la ley al aducir que viola derechos de los empresarios.

Sin embargo, una de las normas que pudieron haber solucionado en buena medida los hechos de tránsito del transporte de carga, de pasajero y buses escolares es el Artículo dos de la citada ley por las razones que se expresan a continuación.

Establece el Artículo dos del Decreto 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, lo siguiente:

“El propietario de vehículos a que se refiere el artículo anterior, deberá llevar un registro fehaciente de cada conductor contratado por él, en el que conste fotocopia legalizada de la licencia de conducir, Documento Personal de Identificación, certificación de la partida de nacimiento; así como fotografía reciente del conductor y constancia o declaración jurada del lugar donde vive al momento de ser contratado, actualizándola anualmente; expediente que deberá presentar sin necesidad de requerimiento alguno dentro de las cuarenta y ocho horas de ocurrir un hecho de tránsito, que pueda ser constitutivo de delito al Ministerio Público. La negativa a proporcionar la información completa mencionada anteriormente y en el plazo descrito, provocará la certificación de lo conducente al Ministerio Público por el delito de encubrimiento propio.”

Cabe destacar en este artículo, el primer aspecto, que para el presente trabajo consiste



en una falla de la ley, lo cual se traduce en la ineficacia para prevenir los hechos colectivos de tránsito y para capturar a los pilotos involucrados en estos hechos cuando por su irresponsabilidad frente al volante causan la muerte de los usuarios del servicio o de otras personas que circulan por la carretera.

Esta falla es precisamente la que indica que el propietario de vehículos de transporte de carga o transporte colectivo de pasajeros debe llevar un registro fehaciente de cada conductor contratado por él. Si bien el término deberá suena como de peso, porque obliga directamente al propietario de los vehículos, esta facultad que se da al mismo no garantiza que se pueda localizar al piloto involucrado en un hecho colectivo de tránsito que se haya dado a la fuga para deducir sus responsabilidades legales.

Porque es bien sabido que en la mayoría de hechos colectivos de tránsito en donde se registra la muerte de los usuarios o pasajeros los pilotos se dan inmediatamente a la fuga y cuando se le pregunta al dueño del vehículo sobre su paradero, este simplemente evade sus responsabilidades aduciendo que a tal persona lo contrató ese mismo día y que no conoce más información sobre él.

Con la facultad que se le da al propietario de llevar un registro de los pilotos por él contratados viene siendo lo mismo. Dicho registro no tiene aplicabilidad efectiva puesto que cuanto propietario de vehículos de transporte hay, así habrá el número de registros, difícilmente controlable por las autoridades policíacas o el Ministerio Público.

Estando el registro en manos de una empresa de este tipo, es fácil de manipular porque



viene siendo simplemente un listado de trabajadores que puede ser modificado en cualquier momento por el propietario.

#### **4.3. Antecedentes en el derecho comparado**

En Chile se encuentra vigente el Registro Nacional de Conductores de vehículos motorizados. En ese país, La Ley 18.290 de Tránsito, encomendó al Servicio de Registro Civil e Identificación, mantener el Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados, cuyo objetivo, conforme Al artículo 210, es: “reunir y mantener los antecedentes de los conductores de dichos vehículos e informar sobre ellos a las autoridades competentes.”

“Sus principales funciones son:

- a. Enrolar a los conductores de vehículos motorizados de todo el país, registrando sus datos personales y la modificación de ellos;
- b. Registrar las sentencias ejecutoriadas en que se condene a una persona por delitos, cuasidelitos, infracciones gravísimas o graves, tipificadas en esta ley, sea que tengan o no licencia para conducir;
- c. Anotar las condenas por el delito de conducir en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas;
- d. Registrar las condenas por cancelación o suspensión de la licencia de conductor;
- e. Comunicar al Juzgado de Policía Local respectivo, los antecedentes para la cancelación o suspensión de la licencia de conductor, por reincidencia en infracciones o contravenciones a esta ley;

- f. Remitir la información que requieran los Tribunales de Justicia, Carabineros de Chile o los Departamentos de Tránsito y Transporte Público Municipal, y
- g. Otorgar los certificados solicitados por los conductores inscritos.”<sup>31</sup>

Esta entidad presta el servicio de emisión de certificados, de Antecedentes, de uso exclusivo para la obtención o renovación de licencia de conducir. Contienen los datos de las licencias de conducir obtenidas por el interesado, las anotaciones de contravenciones a la Ley de Tránsito y las anotaciones en el Prontuario Penal.

Los Informes de Antecedentes de Conductor, de conformidad con el Artículo 29 de la Ley de Tránsito de Chile son requeridos directamente por los Departamentos del Tránsito Municipales, para otorgar un duplicado de la Licencia de Conducir. Contienen la información de las Licencias de Conducir obtenidas por el interesado, las anotaciones de contravenciones a la Ley de Tránsito, las suspensiones o cancelaciones de la Licencia y las condenas por manejo en estado de ebriedad.

También emite certificado de la hoja de vida del conductor, el cual es requerido por las Municipalidades, Juzgados de Policía Local o por el propio interesado, para trámites de pensión en caso de conductores profesionales, o para cualquier otro fin. Contiene la información sobre Licencias de Conducir obtenidas, anotaciones por contravenciones a la Ley de Tránsito, suspensiones o cancelaciones de la Licencia y las demás anotaciones que consten en el Registro Nacional de Conductores.

---

<sup>31</sup> Registro Civil de Identificación. **Registro Nacional de Vehículos Motorizados**. [http://www.registrocivil.gob.cl/f\\_conductores.html](http://www.registrocivil.gob.cl/f_conductores.html) (Consultado el 27/07/2015)



Esto es, en síntesis, las funciones que realiza el Registro Nacional de Conductores de Vehículos motorizados en Chile.

#### **4.4. Creación del Registro Nacional de Pilotos de Transporte colectivo**

Tal como se establece en el presente trabajo de tesis, desde hace varios años, en Guatemala han ocurrido una serie de percances de tránsito, principalmente en las carreteras, protagonizados por los conductores de vehículos automotores que prestan sus servicios como medio de transporte personas, carga diversa, combustibles, productos perecederos, materias primas.

Tales hechos de tránsito han cobrado la vida de cientos de personas, que debido a la imprudencia de los conductores de los medios de transporte que infringen el reglamento de tránsito, conducen en estado de ebriedad, por impericia o negligencia se involucran en estos hechos, lo cual tiene como resultado la muerte de muchos pasajeros o usuarios del servicio de transporte; siendo un medio de evitar las sanciones de la ley, la fuga del conductor por lo que no ha sido posible deducir responsabilidades penales y civiles al conductor involucrado.

Por desconocimiento de la identidad de las personas que en un momento preciso tienen bajo su responsabilidad, conducir vehículos terrestres en el territorio nacional, al momento de ocurrir un hecho de tránsito no es posible sancionarlos adecuadamente, por lo que la creación de un Registro Nacional de Conductores, dirigido a crear precisamente un medio de control que cuente con la información que proporcionen obligatoriamente

los empresarios, para que al momento de ocurrir un accidente se pueda conocer el nombre y datos complementarios de los pilotos involucrados y de esa manera, se puedan deducir las responsabilidades penales y civiles que se ameriten.

Para contar con un registro específico, se hace necesario crear una dependencia del Ejecutivo que tenga bajo su responsabilidad llevar un registro o control de cada una de las personas que laboran al servicio de un patrono como conductores de vehículos terrestres, para que en un momento determinado, se obtenga la información precisa y adecuada para iniciar la deducción de responsabilidades civiles y penales.

No obstante que se dictan reglamentos y normativas especiales como la Ley Preventiva de hechos Colectivos de Tránsito promulgado por el Congreso de la República en 2014, por carencia de información y no dar esta ley las herramientas efectivas, los hechos de tránsito por irresponsabilidad de los conductores se presenta cada día, en donde siempre los que salen perdiendo son los usuarios del transporte.

Al contar con datos precisos sobre los posibles responsables, como los proporcionados por un registro nacional, se podrá llevar a cabo una efectiva aplicación de la legislación de tránsito. Con la creación de un registro como el que se pretende crear, los órganos jurisdiccionales correspondientes también contarán con una herramienta que les permita aplicar una sanción acorde a la gravedad de los delitos cometidos en los procesos que sean sometidos a su juzgamiento.

Debe tomarse en cuenta que cuando se presenta un hecho de tránsito en el momento



surgen varios escenarios a resolver dentro del marco legal, los cuales paulatinamente se van disolviendo con el transcurso del tiempo hasta quedar impunes los hechos delictivos y sin responsabilidad las personas involucradas, sin un debido resarcimiento aquellas personas perjudicadas, lo puede evitarse si es posible conducir de forma inmediata a los responsables ante un órgano jurisdiccional.

No se considera viable la emisión de una nueva ley al respecto, debido a que ya está en vigencia el Decreto 15-2014 del Congreso de la República. Lo que procede es modificar la misma, para incluir la presente propuesta.

Derivado al contexto expuesto anteriormente, en el presente trabajo se propone la reforma por adición de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Transito, en el sentido de dejar sin efecto el registro de los conductores por parte del mismo propietario de la empresa de transportes, lo cual es natural para el control de trabajadores de cualquier empresa y exista un registro oficial y de carácter nacional a cargo del Ministerio de Gobernación.

En ese sentido se adicionaría el Artículo dos Bis y Dos Ter, para regular lo relacionado al funcionamiento de la entidad.

Este registro deberá estar adscrito Ministerio de Gobernación y servir como apoyo fundamental a la Policía Municipal de Tránsito, Policía Nacional Civil y el Ministerio Público en la averiguación de la verdad, para asegurar la presencia de los pilotos involucrados en hechos de tránsito en los procesos penales que siguen por dichos





hechos y poder efectivamente deducir sus responsabilidades jurídicas ante los órganos jurisdiccionales.

Con la tecnología actual, tanto la Policía Municipal de Tránsito, la Policía Nacional Civil y el Ministerio Público pueden acceder a la base de datos del Registro Nacional de Pilotos de Transporte Colectivo y verificar en el menor tiempo posible al responsable de un hecho de tránsito si este se haya dado a la fuga, localizarlo en el menor tiempo posible y hacerlo comparecer ante los órganos jurisdiccionales correspondientes.

Asimismo, no se deja sin efecto la corresponsabilidad del propietario del vehículo como actualmente regula el Artículo dos, referente a que si no colabora en proporcionar la información necesaria provocará la certificación de lo conducente al Ministerio Público por el delito de encubrimiento propio.

#### **4.5. Proyecto de reforma por adición del Decreto 15-2014, del Congreso de la República de Guatemala**

La propuesta se expone de la siguiente manera:

Artículo 2. Bis. Registro Nacional de Conductores. Se crea el Registro Nacional de Conductores, en el cual deben estar inscritos los conductores del transporte público o privado terrestre que laboren en empresas nacionales o internacionales que funcionen en el país, y estará a cargo de la Dirección General de Tránsito, del Ministerio de Gobernación. El objetivo primordial de este registro es crear una base de datos, digital o



escrita, para formar un perfil de cada conductor a cargo de una unidad de transporte de los vehículos de transporte colectivo, terrestre que circulen por las vías o carreteras del país, para lo cual debe tener un enlace con todas las dependencias que regulen el tránsito a nivel nacional.

Artículo 2. Ter. Funciones. El Registro Nacional de Conductores, tendrá a su cargo las siguientes funciones:

- a. Crear, mantener y conservar un registro que incluya los datos personales de cada conductor que labore en empresas del servicio urbano o extraurbano de pasajeros o de carga mayor a tres punto cinco toneladas métricas.
- b. Recibir los informes mensuales de cada una de las empresas de transporte público y privado que funcionan en el país, para lo cual debe verificar la originalidad y veracidad de los informes y que permitan la debida identificación de cada piloto de unidades de transporte.
- c. Expedir copia simple o certificada de cada informe, en caso sea solicitada por cualquier persona, de acuerdo a la ley de acceso a la información pública.
- d. Organizar, administrar, custodiar y sistematizar la información a su cargo.
- e. Emitir sin costo alguno y a requerimiento de la Policía Nacional Civil, Policías municipales de tránsito, la Dirección General de Transportes, o la Dirección General de Transporte Extraurbano, Ministerio Público o Jueces de Paz o Instancia, cualquier información que conste en sus registros.

Artículo 2. Quarter. Base de datos. La base de datos creada dentro del Registro Nacional



de Conductores deberá mantenerse actualizada y estar al servicio de la Dirección General de Transporte, las diferentes policías municipales de tránsito que existen en el país y la empresa emisora de licencias, la Policía Nacional Civil, Ministerio Público y órganos jurisdiccionales los nombres de conductores que presenten reincidencia en la ocurrencia de percances de tránsito, donde hayan perdido la vida los pasajeros de la unidad de transporte, con el objeto de alertar sobre el perfil de cada conductor.

En resumen, la finalidad de esta propuesta es en primer lugar servir como una norma de carácter preventiva como lo es también del Decreto 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala de manera que los pilotos estén sabidos de las consecuencias de caer en irresponsabilidades frente al volante. Asimismo, servir como una herramienta de primera mano para las autoridades policíacas y el Ministerio Público en los incidentes de tránsito que se dan a diario, de manera que los responsables que se dan a la fuga, puedan ser localizados y puestos a disposición de los órganos jurisdiccionales.



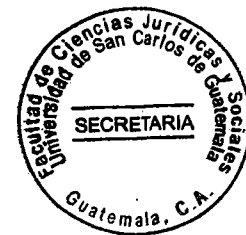
## CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Actualmente suceden con frecuencia hechos de tránsito, muchos con saldos mortales, lo cual afecta negativamente al país. Los protagonistas principales son los conductores de vehículos de transporte colectivo que es el resultado en la mayoría de ocasiones de la infracción de las leyes de tránsito, impericia o negligencia.

En muchos de estos casos, los conductores involucrados no se hacen responsables de las consecuencias de sus actos porque en el momento del hecho, se dan a la fuga. Y como no se tiene un registro oficial de ellos, a las autoridades policíacas y al Ministerio Público se les hace difícil hacer su trabajo de investigación y llevar a los pilotos ante los órganos jurisdiccionales.

Es necesario crear un Registro Nacional de Conductores, dirigido a establecer un medio de control que cuente con la información que deben proporcionar obligatoriamente los propietarios de las empresas de transporte, para que al momento de ocurrir un hecho de tránsito se pueda conocer el nombre y datos complementarios de los pilotos involucrados y de esa manera, permita deducir las responsabilidades penales y civiles que se ameriten.





## BIBLIOGRAFÍA

Asociación Colectivo Vida Independiente de Guatemala. **El transporte público.** Guatemala, (s.e) 2010.

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental.** Buenos Aires: Ed. Heliasta, 2000.

Emisoras Unidas. **Piloto de camión atropella a menor y se da a la fuga.** noticias.emisorasunidas.com/noticias/nacionales/piloto-camion-atropella-menor-se-fuga (consultado el 25/07/2015)

GARRIDO MONT, Mario. **Derecho penal, parte general, tomo I.** Chile: Ed. Jurídica de Chile. 2001.

ISLAS RIVERA, Víctor M. y Martha Lelis Zaragoza. **Análisis de los sistemas de transporte.** México: Secretarías de Comunicaciones y Transporte, Instituto Mexicano del Transporte. 2007.

Instituto Nacional de Estadística. **Caracterización estadística, República de Guatemala, 2012.** Guatemala, 2012.

Mi Chiquimula.com. **Es arrollado en la ruta por piloto que se da a la fuga.** www.michiquimula.com/noticias-es.php?noticia=5057 (consultado el 25/07/2015)

Ministerio de Gobernación, Gobierno de Guatemala. **Pacto por la seguridad, la justicia y la paz.** (s.l.i.), (s.e.) (s.f).

MONZÓN, Guillermo Alfonso. **Introducción al derecho penal guatemalteco. Parte especial.** Guatemala: Ed. Impresiones Gardisa, 2001.

Naciones Unidas. **Transporte y desarrollo transgeneracional.** www.un.org/esa/dsd/dsdaofw\_ni/ni\_pdfs/NationalReports/guatemala/transport.pdf (Consultado el 20/01/2015.)

Nuestra muni.com. **Sistema de transporte colectivo masivo para la ciudad de Guatemala.** www.nuestramuni.com/index.php/transmetro/85-temas/5402-dictamentecnico (Consultado el 20/05/2015.)



La Hora. **Escaso control sobre pilotos que manejan 24 mil 252 buses.** la hora.gt/escaso-control-sobre-pilotos-que-manejan-24-mil-252-buses/ (consultado el 25/07/2015.)

Organización de los Estados Americanos. **La seguridad pública en las Américas: retos y oportunidades.** Washington: D.C. Ed. Secretaría General. 2008.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. **Informe regional de desarrollo humano 2013-2014.** Panamá: Centro Regional de Servicios para América Latina y el Caribe. 2013.

Registro Civil de Identificación. **Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados.** [http://www.registrocivil.gob.cl/f\\_conductores.html](http://www.registrocivil.gob.cl/f_conductores.html) (Consultado el 27/07/2015)

RECASÉNS SICHES, Luis. **Tratado general de filosofía del derecho.** México: Ed. Porrúa, 1999.

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

#### **Legislación:**

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

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

**Código Procesal Penal.** Decreto número 51-92 del Congreso de la República de Guatemala. 1992.

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

**Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito.** Congreso de la República de Guatemala, Decreto 15-2014. 2014.