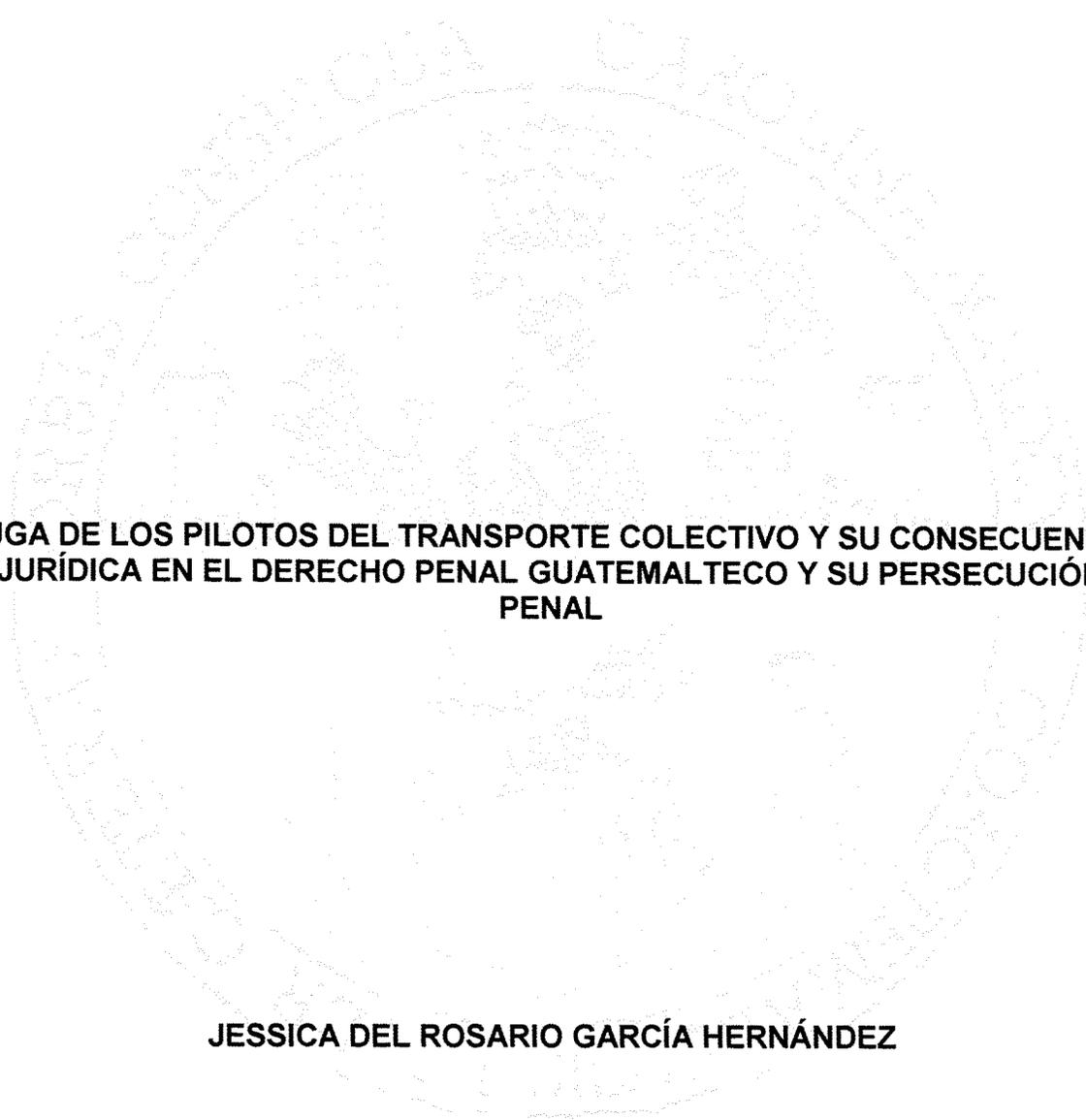


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**FUGA DE LOS PILOTOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO Y SU CONSECUENCIA
JURÍDICA EN EL DERECHO PENAL GUATEMALTECO Y SU PERSECUCIÓN
PENAL**

JESSICA DEL ROSARIO GARCÍA HERNÁNDEZ

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2016

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

**FUGA DE LOS PILOTOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO Y SU CONSECUENCIA
JURÍDICA EN EL DERECHO PENAL GUATEMALTECO Y SU PERSECUCIÓN
PENAL**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

JESSICA DEL ROSARIO GARCÍA HERNÁNDEZ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, noviembre de 2016

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS 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

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. Carlos Alberto Cáceres Lima
Vocal: Lic. Mauro Danilo García Toc
Secretario: Lic. Héctor René Granados Figueroa

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Jorge Mario Yupe Cárcamo
Vocal: Lic. Milton Roberto Estuardo Riveiro González
Secretario: Lic. Jaime Rolando Montealegre Santos

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



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 05 de marzo de 2015.

Atentamente pase al (a) Profesional, FRANCISCO PEREN QUECHENOJ
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
JESSICA DEL ROSARIO GARCÍA HERNÁNDEZ, con carné 200815667,
 intitulado FUGA DE LOS PILOTOS DE TRANSPORTE COLECTIVO Y SU PERSECUCIÓN EN EL DERECHO
PENAL GUATEMALTECO.

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.

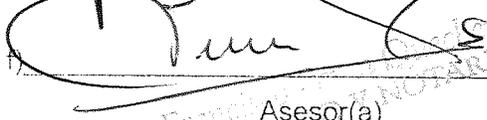
El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros 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 MEJIA ORELLANA
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 29 / 03 / 2015


 Francisco Peren Quechenoj
 ABOGADO
 Asesor(a)





LIC. FRANCISCO PEREN QUECHENOJ

7ª. Avenida 8-56 Zona1

Tel. 52069226. Correo electrónico licperen@gmail.com

Colegiado 6,516

Guatemala, 13 de julio de 2016

Lic. Roberto Fredy Orellana Martínez
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho.



Respetable Lic. Orellana Martínez:

Como Asesor de Tesis de la Bachiller **JESSICA DEL ROSARIO GARCÍA HERNÁNDEZ**, me permito manifestarle que dicho trabajo contiene:

- a) El Título inicial de este trabajo de Tesis, era lo siguiente: "FUGA DE LOS PILOTOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO Y SU PERSECUCIÓN EN EL DERECHO PENAL GUATEMALTECO". Que de conformidad con el contenido del tema, sugerí a la estudiante modificar el título de la tesis con el fin de que fuera más congruente por el tipo de análisis de los temas y subtemas y estando la estudiante conforme a dicha modificación, la elaboración del trabajo intitulado, queda de la siguiente manera: "**FUGA DE LOS PILOTOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO Y SU CONSECUENCIA JURÍDICA EN EL DERECHO PENAL GUATEMALTECO Y SU PERSECUCIÓN PENAL**".
- b) Desarrolla en el curso del trabajo de investigación, una explicación doctrinaria y legal de los delitos, proceso penal, transporte colectivo, delitos cometidos por pilotos del transporte colectivo en los accidentes de tránsito y su consecuencia jurídica.
- c) La estudiante **JESSICA DEL ROSARIO GARCÍA HERNÁNDEZ** para la realización del trabajo utilizó el método inductivo, deductivo y el método comparativo, que le facilitaron la producción de conocimientos y criterios válidos para llegar a desarrollar un análisis en cuanto a la fuga de los pilotos del transporte colectivo en hechos de tránsito y sus consecuencias jurídicas por lo que la investigación realizada y el estudio comparativo permitió desarrollar la conclusión discursiva en relación a una propuesta de un modelo político-jurídico a través de reformar la ley, que se adicione como agravante del delito, la fuga del piloto; asimismo, la necesidad de una reforma a los reglamentos para que también sea más severa la sanción administrativa, para el piloto. La utilización de la metodología adecuada, le permitió hacer las comparaciones pertinentes. Se apoyó en una bibliografía adecuada, como fuente de doctrina, posibilitándose de esta manera la estructura de un estudio completo y adecuado de la relación entre la doctrina extranjera y nacional, y la legislación vigente nacional para fundamentar todo el trabajo de investigación de esta tesis.



d) Al hacer el análisis del contenido del tema propuesto por la estudiante, el cual reúne los requisitos de actualidad no sólo en el aspecto académico doctrinario, sino en el aspecto normativo de la legislación guatemalteca vigente, ya que el desarrollo del trabajo trata adecuadamente la necesidad de reformar una ley existente y de normas jurídicas como el Código Penal, el Código Procesal Penal, la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito y demás de leyes administrativas que relacionan al transporte colectivo en los accidentes de tránsito, así como las sanciones meramente administrativas y esa necesidad de reformar las leyes en esa materia para un control inmediato y evitar más hechos de tránsito que dejan pérdidas de vidas humanas y materiales. En el análisis pude comprobar una redacción coherente y técnica lo que le permite un orden lógico a un trabajo de Tesis Ad Gradum.

e) Es importante mencionar que el presente trabajo, contribuye científicamente y sentar las bases de una doctrina para futuras investigaciones. Asimismo, demostrar en alguna medida el incumplimiento de las distintas leyes vigentes que regulan la actividad del transporte colectivo y la función del Estado en las mismas.

f) La conclusión discursiva como síntesis del contenido del trabajo de investigación es válida y firme, permite entender con facilidad la reformulación de la político-jurídica del Estado en cuanto a su función primordial en la realización del bien común, la seguridad jurídica y la justicia.

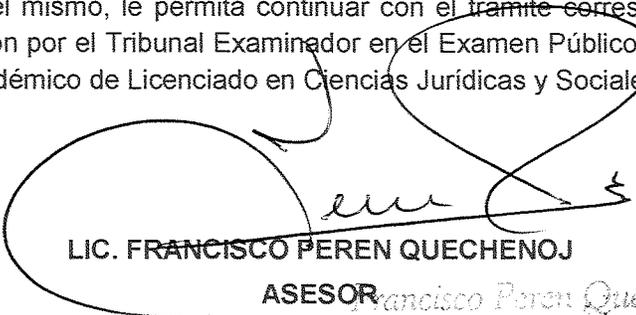
g) La bibliografía es extensa, científica, contiene obras mayores y menores de acuerdo a la clasificación bibliotecológica vigente y es novedosa en relación a contenidos y autores.

h) Declaro no ser pariente de la estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime pertinentes.

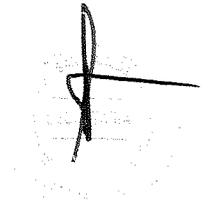
Durante el desarrollo de los distintitos capítulos guíé personalmente a la sustentante, la necesidad de modificar el título inicial para ser más congruente con el tema principal, lo que mostró la disponibilidad de acatar las recomendaciones, asimismo, la aceptación de los señalamientos e indicaciones pertinentes del uso de una metodología adecuada durante todas las etapas del proceso de investigación científica, aplicando los métodos y técnicas apropiadas para resolver la problemática esbozada, lo que le permitió concluir su trabajo exitosamente.

La tesis en cuestión, cumple con los requisitos legales prescritos y exigidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual emito **DICTAMEN FAVORABLE**, a efecto de que, el mismo, le permita continuar con el trámite correspondiente para su posterior evaluación por el Tribunal Examinador en el Examen Público de Tesis, previo a optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Deferentemente,


LIC. FRANCISCO PEREN QUECHENOJ

ASESOR *Francisco Peren Quechenoj*
ABOGADO Y NOTARIO

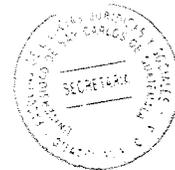


DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 28 de octubre de 2016.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante JESSICA DEL ROSARIO GARCÍA HERNÁNDEZ, titulado FUGA DE LOS PILOTOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO Y SU CONSECUENCIA JURÍDICA EN EL DERECHO PENAL GUATEMALTECO Y SU PERSECUCIÓN PENAL. 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/darao.





DEDICATORIA

- A DIOS:** Por bendecirme en esta etapa en donde me dio fuerzas, para no desmayar en el camino y cumplir mis sueños de ser una profesional comprometida hacer justicia para mi país.
- A MI PADRE:** Jesús García Batres, ser un ejemplo a seguir, por su amor, su apoyo incondicional y consejos.
- A MI MADRE:** Hilsida Hernández Turcios, por apoyarme y y creer en mí y por brindarme su amor.
- A MI HERMANO:** Que descansa en la presencia de Dios, por motivarme a que fuera una profesional.
- A MIS HERMANAS:** Por estar conmigo y confiar en mis capacidades como profesional.
- A MI ESPOSO:** Por estar cada momento conmigo, apoyándome y motivándome en cumplir mi sueño.
- A MIS AMIGOS:** Por los detalles, consejos y motivaciones que me brindaron.



A: La Tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, por su enseñanza y permitirme ser egresada de la misma.

A: La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por los conocimientos adquiridos y de darme la la oportunidad de ser una profesional de esta carrera.



PRESENTACIÓN

El presente trabajo de investigación de tesis pertenece a la rama del derecho penal y se aplicó de manera cualitativa, ya que es una situación que vulnera la vida de los usuarios que se encuentran a bordo del transporte colectivo por la manera de actuar negligente, imprudente e imperito del conductor al manejar.

El desarrollo de la investigación se realizó en el año 2016 en la ciudad capital de Guatemala. El sujeto de la investigación son los pilotos del transporte colectivo y el objeto es la fuga de los pilotos de dicho transporte en los hechos de tránsito, sus consecuencias jurídicas que causan al evadir su responsabilidad y su persecución penal por parte del Ministerio Público.

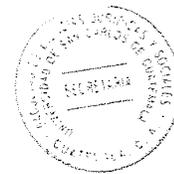
Como aporte se propone una reforma a la ley, para fortalecer el sistema que haya sanción para los autores del delito, en cuanto a la fuga, el cual deba ser una causante de agravante y así como establecer en el reglamento respectivo una sanción administrativa al piloto.



HIPÓTESIS

En el transporte colectivo, la mayoría de los pilotos que se encuentran involucrados en accidentes de tránsito se dan a la fuga, pudiendo suceder las situaciones siguientes:

a) Que el hecho ilícito se quede sin la sanción que como consecuencia jurídica corresponde; b) Que posteriormente sea detenido y se le procese por el delito cometido o bien se presente voluntariamente, solo en estos casos se inicia la persecución penal y la respectiva sanción; y c) Que el propietario del transporte colectivo se niegue a dar información del piloto fugado, por lo que es sindicado por el delito de encubrimiento propio.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

La presente investigación se utilizó el método deductivo, inductivo y comparativo por lo que se comprobó que los pilotos que se dan a la fuga del transporte colectivo en hechos de tránsito, pueden ser aprehendidos posteriormente, ser ligados a proceso sin beneficio al arresto domiciliario ni a ninguna medida sustitutiva por el peligro de fuga evidente. No obstante, en algunos casos no se da efectiva la orden de aprehensión por ignorar dónde puede ser localizado el sindicado, quedando inactiva la investigación, dándose la situación de no llegar a procesar al autor del hecho delictivo.

Y asimismo se estableció que el propietario del transporte colectivo en algunas situaciones ignora los datos del piloto del transporte colectivo al momento de ocurrir un hecho de tránsito, ya que sus trabajadores subcontratan a otros para que cubran su turno sin autorización previa.



ÍNDICE

| | Pág. |
|--------------------|-------------|
| Introducción | i |

CAPÍTULO I

| | |
|---|----|
| 1. Derecho penal | 1 |
| 1.1 Parte general del Código Penal..... | 2 |
| 1.2 Parte especial del Código Penal..... | 3 |
| 1.3 Delitos contra la seguridad del tránsito..... | 3 |
| 1.4. Derecho procesal penal guatemalteco | 5 |
| 1.4.1 Definición | 5 |
| 1.4.2 Características del derecho procesal penal..... | 7 |
| 1.4.3 Sistemas procesales | 8 |
| 1.4.4 Procedimientos | 13 |

CAPÍTULO II

| | |
|--|----|
| 2. Transporte colectivo | 17 |
| 2.1 Definición | 17 |
| 2.2 Antecedentes | 18 |
| 2.3 Instituciones que se encargan del transporte colectivo..... | 20 |
| 2.4 Procedimiento que deben cumplir el transporte colectivo para operar en el territorio guatemalteco..... | 25 |



2.5 Regulación legal..... 30

CAPÍTULO III

3. Delitos que incurren los pilotos del transporte colectivo en los accidentes de tránsito 41

3.1 Homicidios culposos..... 41

3.2 Lesiones culposas..... 47

3.3 Responsabilidad civil..... 49

3.4 Responsabilidad penal de los hechos de tránsito..... 54

CAPÍTULO IV

4. Fuga de los pilotos del transporte colectivo y su consecuencia jurídica en el derecho penal guatemalteco y su persecución penal 57

4.1 Fuga del piloto..... 57

4.2 Consecuencia de la fuga..... 58

4.3 Persecución penal dentro del proceso..... 61

4.4 Responsabilidades de pilotos del transporte colectivo, que se desprenden de un hecho de tránsito 62

4.5 Aplicación de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito 69



Pág.

| | |
|------------------------------------|-----------|
| CONCLUSIÓN DISCURSIVA | 73 |
| BIBLIOGRAFÍA | 75 |



INTRODUCCIÓN

La presente investigación, se refiere a la fuga de los pilotos del transporte colectivo y su persecución penal y siendo de suma importancia conocer las consecuencias y además, en muchos casos, el conductor al ocurrir los hechos de tránsito en donde resultan lesionados o muertos pasajeros, se queda sin la imposición de una condena que le corresponde por tales hechos realizados.

Se alcanzó en gran medida el objetivo general, ya que se determinó la consecuencia jurídica que recae sobre el conductor del transporte colectivo en primer lugar cuando huye del lugar de los hechos y, su posterior detención, o bien se ignora su paradero aún cuando el propietario brinde la información de su piloto de acuerdo a la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, dejando la investigación por parte del Ministerio Público estatus de archivo hasta que se dé efectiva la orden de aprehensión de la persona fugada, causando que al aprehendido no se le conceda ninguna medida de coerción y en otro caso el piloto fugado se presenta espontáneamente ante la autoridades para que continúen la investigación en su contra, pudiendo conceder a criterio de juez, alguna medida de coerción y así como considerar un procedimiento diferente que el común.

Se comprobó que los pilotos del transporte colectivo que se dan a la fuga en los hechos de tránsito, pueden ser aprehendidos posteriormente, por solicitud del Ministerio Público no obstante en algunos casos no se da efectiva la orden de aprehensión por ignorar dónde puede ser localizado el sindicado.

Este trabajo de tesis comprende cuatro capítulos, el primer capítulo, contiene el desarrollo general del derecho penal y derecho procesal penal; el segundo capítulo, se refiere al transporte colectivo desde los antecedentes, instituciones, procedimientos hasta las normas jurídicas que se aplican en el transporte público; tercer capítulo, se trata de los delitos que comúnmente son cometidos por los pilotos del transporte colectivo; y cuarto capítulo, todo lo referente a la fuga de los pilotos, sus consecuencias, la forma de



persecución penal, tipos de responsabilidades del piloto como del propietario y el análisis de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, relacionados a la fuga de pilotos.

Para la realización de la investigación se aplicó los métodos deductivo, inductivo y comparativo, ya que para establecer la relación de los hechos con respecto de la fuga de los pilotos del transporte colectivo se debe conocer en término general qué es un transporte, leyes, reglamentos, acuerdos que traten del mismo, así como la responsabilidad penal al ocurrir accidentes de tránsito en el transporte colectivo y sus consecuencias. En cuanto a las técnicas se utilizaron la bibliográfica, de campo y la documental por ser una situación de la vida cotidiana que vulnera la vida y la integridad de las personas que abordan el transporte colectivo.

Por lo que en este trabajo de investigación se pudo determinar que los casos de fuga de los pilotos son comunes en el transporte colectivo por lo que se sugiere la necesidad de una modificación de la ley, en el sentido de adicionar una agravante del delito cometido, en cuanto a la fuga del autor de tales hecho.



CAPÍTULO I

1. Derecho penal

Tradicionalmente el derecho penal se ha definido en forma bipartita, desde el punto de vista subjetivo y desde el punto de vista objetivo. El derecho penal subjetivo, es la facultad que tiene el estado de imponer delitos y penas. El derecho penal objetivo, es el conjunto de normas jurídico-penales que regulan la actividad punitiva del estado."¹

Para Héctor Aníbal de León Velasco y José Francisco de Mata Vela, el derecho penal, lo define: "parte del derecho compuesto por un conjunto de normas establecidas por el Estado que determinan los delitos, las penas y/o medidas de seguridad que han de aplicarse a quienes los cometen."²

José Hurtado pozo resume tres sub áreas del derecho penal: "**El derecho penal material** comprende únicamente las reglas relativas a los delitos y a las sanciones. **El derecho penal formal** se refiere al procedimiento, constituye el medio de realización indispensable del derecho penal material, comprende: las reglas de la organización penal, las competencias atribuidas a cada uno de sus órganos, las reglas que prevén los

¹ De León Velasco, Héctor Aníbal y Jose Francisco de Mata Vela. **Derecho penal guatemalteco**. Pág. 4

² **Ibid.** Pág. 4



pasos que deben darse para instruir y juzgar un asunto penal. Y el derecho penal de ejecución de sanciones comprende las reglas relativas a la forma y al lugar donde se harán efectivas las decisiones judiciales dictadas por las autoridades penales.”³

En término general se puede definir al derecho penal como: un conjunto de principios, doctrinas, instituciones que regulan delitos en donde participa el sujeto activo en un hecho delictivo, el cual se impondrá penas o medidas de seguridad o se aplicará algunas eximentes de responsabilidad.

1.1 Parte general del Código Penal

La parte general del Código Penal Decreto 17-73, contiene principios, instituciones relacionados al delito, al sujeto activo, a las penas, medidas de seguridad y responsabilidad civil de manera que servirá para establecer si una persona tiene responsabilidad penal de un hecho ilícito.”⁴

³ Nufío Vicente, Jorge Luis. *El derecho penal guatemalteco: parte general, no es un misterio*. Pág. 27

⁴ De León y de Mata Vela. *Op. Cit.* Pág. 8



1.2 Parte especial del Código Penal

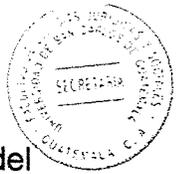
En la parte especial del Código Penal, se estipula los delitos y sus respectivas penas. Jorge Nufio, opina que delito es: "conducta humana, típica, antijurídica, culpable y punible."⁵ Esta definición es acertada, puesto que para sindicar a una persona de haber cometido un hecho delictivo es necesario que la conducta humana produzca una acción en la que debe estar encuadrada en la norma penal en donde al establecerse su culpabilidad se impondrá una pena al sujeto. El cual el Código Penal Decreto 17-73 en el libro segundo y tercero, establece los tipos penales que ha de aplicarse a quienes lo cometen.

1.3 Delitos contra la seguridad del tránsito

Se conoce en un juicio por faltas ante un juez de paz, el procedimiento del mismo, se desarrollará en el apartado de procedimientos específicos.

El Código Procesal Penal, según Decreto 17-73, dentro de los delitos contra la seguridad del tránsito se encuentran: la responsabilidad de conductores y responsabilidad de otras personas.

⁵ Nufio Vicente. *Op. Cit.* Pág. 54



Se considera como delito de responsabilidad de conductores, según el Artículo 157 del Código Penal en dos situaciones:

- a) El hecho de conducir un vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.
- b) El conducir un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes o causando intranquilidad o zozobra públicas.

El piloto que cometa alguna de estas circunstancias será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años. En caso que sea causado por pilotos de transporte colectivo será sancionado con el doble de la pena prevista.

En el Artículo 43 de la Ley de Tránsito estipula: "Faltas y delitos. La autoridad de tránsito retendrá la licencia de conducir en los casos siguientes: a) Cuando el conductor se encuentre ebrio o bajo los efectos de drogas, estupefacientes o similares que limiten sus capacidades volitivas, físicas o mentales; b) Cuando se conduzca un vehículo cuyos documentos de identificación no porte el conductor o bien carezca de placa de circulación el vehículo; y c) Cuando se hayan producido lesiones a personas o daños a vehículos, con ocasión del tránsito. La autoridad de tránsito conducirá a la oficina de policía nacional más cercana al conductor, al vehículo y a la licencia para que ésta lo traslade a



conocimiento del organismo jurisdiccional correspondiente”. El texto articulado hace mención que la persona que se encuentra ebria, la autoridad competente le consignará el vehículo y le retendrá la licencia de conducir trasladándolo ante el juez competente inmediatamente para no vulnerar el principio del debido proceso por lo que al conductor que lo encontraré bajo efectos de alcohol se procederá de la manera antes indicada.

1.4. Derecho procesal penal guatemalteco

Corolario a lo anterior, después haberse determinado el hecho delictivo, se procederá comprobar la culpabilidad o participación del sindicado en un proceso penal donde órganos jurisdiccionales se pronunciarán en sentencia.

1.4.1 Definición

Para José Par, el derecho procesal penal: “Es el conjunto de normas, instituciones, y principios jurídicos que regulan la función jurisdiccional, la competencia de los jueces y la actuación de las partes, dentro de las distintas fases procedimentales, y que tiene como fin establecer la verdad histórica de hecho y la participación del imputado durante la substanciación del proceso penal para luego obtener una sentencia justa.”⁶

⁶ Par Usen, José Mynor. *Juicio oral en el proceso penal guatemalteco*. Pág. 24



El derecho procesal penal según la licenciada Gladis Yolanda Albeño Ovando: “conjunto de normas que tienen por finalidad obtener la existencia de un delito que ha sido cometido por determinada persona o personas, aplicando la pena contemplada en la ley penal, las medidas de seguridad y las responsabilidades civiles que se deduzcan de dicho delito; y por supuesto, la ejecución de las mismas.”⁷

Los autores Héctor Aníbal De León Velasco y Héctor Aníbal De León Polanco define al derecho procesal penal: “es la que estudia el proceso penal en sus distintas etapas e incidencias y analiza las diferentes doctrinas científicas, jurisprudenciales y legales aplicables al mismo.”⁸

De acuerdo a las definiciones anteriores se puede definir al derecho procesal penal como:
El conjunto de principios, doctrinas, instituciones, jurisprudencia que tiene por objeto determinar la existencia de un delito o falta para comprobar circunstancias en que pudo haber sido cometido, la participación del sindicado y pronunciamiento de una sentencia por órganos jurisdiccionales competentes.

⁷ Albeño Ovando, Gladis Yolanda. **Derecho proceso penal: el juicio oral en el proceso penal guatemalteco.** Pág. 2

⁸ De León Velasco, Héctor Aníbal, y Héctor Aníbal De León Polanco. **Aproximación al derecho procesal penal guatemalteco.** Pág. 21



1.4.2 Características del derecho procesal penal

Debe entenderse como característica según la Real Academia Española: “ adj. Dicho de una cualidad: Que da carácter o sirve distinguir a alguien o algo de sus semejantes.”⁹ Por lo que el proceso penal tiene varias características que los distinguen de otras normas jurídicas entre ellas se pueden mencionar, según los autores Héctor Aníbal De León Velasco y Héctor Aníbal De León Polanco:

1. “Es de carácter público: Ya que el estado, es el titular de la imposición de delitos o faltas, así como el cumplimiento de las penas y ejecución de las mismas.

Además de lo precedente el proceso penal está compuesto de tres fases: fase preparatoria, fase intermedia y fase pública. Esta última es la más importante por ser el proceso pleno e inminentemente público para la sociedad en donde una persona puede ser condenada o absuelta dependiendo de la valoración que el órgano jurisdiccional les otorga a los medios de pruebas presentado por el Ministerio Público.

2. Es un derecho instrumental: Se refiere a la aplicación de la Ley penal sustantiva y la Ley penal adjetiva para determinar la responsabilidad penal del imputado.
3. Tiene fines específicos: Desde su iniciación, con la averiguación del hecho delictivo, circunstancias en que pudo haberse cometido, establecimiento de la posible participación del sindicado hasta su finalización con la sentencia y la ejecución de la misma.

⁹ Cayo, Bosco y coautores. **Real Academia Española**. <http://dle.rae.es/?id=7OIMmZE&o=h> (Consultado: 20 de octubre de 2015)



4. Autónomo: Por sus propias instituciones, principios, actos procesales, procedimientos, etapas, jurisdicción, competencias, independencia entre otros.”¹⁰

Referente a lo anterior, se puede decir que el derecho procesal penal tiene estipulado sus fines en su propio ordenamiento y además se caracteriza por ser un procedimiento diferente a lo civil.

1.4.3 Sistemas procesales

A lo largo de la historia han existido tres sistemas básicos procesales, el cual se detalla a continuación:

- a) Sistema Acusatorio: Es considerado como el sistema más antiguo, se conocía como Acussatio, ya que la parte ofendida tenía que presentar su acusación y tuvo su origen en Grecia. En Roma, se ejercía la acción penal en donde el particular tenía que sostener su denuncia hasta que fuera admitida por el juez y si era culpable se encargaba de la ejecución de la pena. En la edad media, durante la etapa inquisitoria la acusación era pública y la realización de los delitos eran un acto de ofensa para Dios. Por lo que la investigación era dirigida por las autoridades utilizando la tortura, causando injusticias hacia personas que cometían conductas que estaban reprobadas

¹⁰ De León Velasco y De León Polanco. *Op. Cit.* Pág. 24



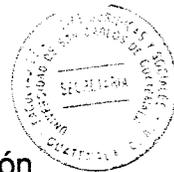
por la iglesia católica. En la revolución francesa, se restablece la acción popular, en donde el ciudadano presentaba su denuncia ante órganos judiciales, utilizando su defensa hasta lograr llegar a juicio y así sostener el principio acusatorio.”¹¹

Características

- Este sistema está basado en los principios de oralidad, publicidad y contradicción.
- El juez actúa como contralor en el proceso, debido que se inicia a instancia de parte, así que la persona que presentaba la acusación tenía que aportar sus medios de prueba para comprobar lo expuesto.
- El acusado tiene derecho a ser defendido ante el acusador y los tribunales en relación a la acusación.

b) Sistema Inquisitivo: Este sistema tiene su origen en ROMA y fue el tipo de proceso penal que surge por la decadencia del sistema acusatorio. En donde el acusador toma el papel como simple denunciante, a causa el juzgador intervenía de oficio y tenía el control de la investigación. “Con la época medieval bajo el régimen del

¹¹ Biblioteca jurídicas del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/8/3553/4.pdf> (Consultado: 23 de noviembre de 2015).



derecho canónico; su nombre se debe a los denominados tribunales de inquisición establecidos por el derecho canónico para el juzgamiento de infracciones a las disposiciones de la iglesia católica, que por el absolutismo de la época pronto utilizaron sus disposiciones para el juzgamiento de toda clase de delitos.”¹²

Características

- El sistema inquisitivo predomina los principios de escritura, secretividad y no contradicción.
 - El Juez actúa de oficio, sin necesidad que la parte ofendida presente su acusación, es decir se concentraba la acusación, defensa y la decisión en el juez.
 - Con respecto a la prueba se valoraba a través del sistema de la prueba tasada.
- c) Sistema Mixto: Este sistema tiene características del sistema inquisitivo y del sistema acusatorio. Se inicia con el Código de Enjuiciamiento Criminal Francés de 1811, caracterizado en lo siguiente: a) separación de la etapa instructoria y la de juicio; b) En la primera etapa era utilizada la escritura y en la segunda la oralidad; c) utilización

¹² De León Velasco y De León Polanco. **Op. Cit.** Pág. 27



de la etapa de instrucción con valor preparatorio para juicio; d) separación de funciones en las partes especialmente en la parte juzgadora. ¹³

Sistema que se aplica en el Código Procesal Penal guatemalteco

Se encuentra dos criterios muy factibles que algunos juristas opinan sobre la aplicación de los sistemas anteriores que se encuentran fundamentado en el Código Procesal Penal:

1. Sistema acusatorio: Se dice que se aplica el sistema acusatorio en virtud que el Artículo 552 bis tercer párrafo del Código Procesal Penal establece en la parte conducente lo siguiente: “La actividad judicial que desarrollen se efectuará conforme a los principios de oralidad, publicidad, inmediación y contradicción que inspiran el sistema acusatorio”. De acuerdo a lo anterior el Código Procesal Penal hace referencia que el proceso judicial está basado en principios adoptados en el sistema acusatorio.

Y en el Artículo 317 cuarto párrafo del Código Procesal Penal Decreto 51-92 estipula: “En ningún caso, el juez permitirá que se utilice este medio para la formación de un expediente de instrucción sumaria que desnaturalice el proceso acusatorio”. En

¹³ Ibid. Pág. 28



relación a lo descrito el Código Procesal Penal reconoce que en el proceso penal se aplica el sistema acusatorio.

2. Sistema Mixto: En el Artículo 318 segundo párrafo del Código Procesal Penal Decreto 51-92 manifiesta: “Cuando existiere peligro inminente de pérdida de elemento probatorio, el juez podrá practicar, aun de oficio, los actos urgentes de investigación que no admitan dilación. En el acta se dejará constancia detallada de los motivos que determinaron la resolución”. En este caso se observa una de las características del sistema inquisitivo en donde el juez actúa de oficio.

En el Artículo 314 cuarto párrafo del Código Procesal Penal estipula: “No obstante, siempre que la publicidad entorpezca el descubrimiento de la verdad y si no hubiere auto de procesamiento, el Ministerio Público podrá disponer, para determinada diligencia, la reserva total o parcial de las actuaciones por un plazo que no podrá superar los diez días corridos”. En este se puede verificar la característica del sistema inquisitivo en donde la investigación es secreta.

El Artículo 356 del Código Procesal Penal manifiesta: “El debate será público, pero el tribunal podrá resolver, aún de oficio, que se efectúe, total o parcialmente”. La característica que hace referencia este párrafo es del sistema acusatorio.



Aunado a lo anterior es aplicable en el proceso penal guatemalteco, el sistema acusatorio, por dos razones: a) Por las reformas emitidas por el Congreso de la República de Guatemala en el año 2011 en el Código Procesal Penal Decreto 51-92 en donde hace énfasis la separación de funciones del Ministerio Público, órgano jurisdiccional, imputado, víctima; b) La aplicación de la oralidad en los procesos penales desde la etapa preparatoria, a excepción de algunos casos especiales en donde se utiliza la escrituración pero actualmente toda solicitud, es requerida por el ministerio público de forma verbal.

1.4.4 Procedimientos

Se refieren a los procesos penales que se encuentran estipulados en el Código Procesal Penal y que se detallarán a continuación:

- Procedimiento común

Regularmente se aplica en los procesos penales el cual también se aplica a los delitos culposos cuando no se pueda aplicar otro procedimiento que favorezca al reo. Por lo que este procedimiento tiene tres etapas muy importantes: etapa preparatoria, etapa intermedia y la etapa del juicio oral.



En la etapa preparatoria, se determinará de acuerdo a la investigación realizada por el Ministerio Público la responsabilidad del sindicado solicitando al juez de primera instancia, la apertura del juicio formulando la acusación.

En la etapa intermedia se evaluará sobre lo planteado por el Ministerio Público dando una audiencia oral en donde interviene el Ministerio Público, querellante, partes civiles y acusado. Al tercer día de dictado el auto de apertura a juicio, se llevará a cabo la audiencia de ofrecimiento de prueba en donde el juez de primera instancia resolverá inmediatamente y admitirá o rechazará la prueba ofrecida.

En el juicio oral, se valorará los medios de prueba presentados ante el tribunal competente en donde resolverá de manera absolutoria o condenatoria al procesado.

- Procedimientos específicos

Estos tipos de procedimientos se requieren para su aplicación cumplir ciertas condiciones, los cuales son: procedimiento abreviado, procedimiento simplificado, procedimiento para delitos menos graves, procedimiento especial de averiguación, juicio



por delito de acción privada, juicio para la aplicación exclusiva de medidas de seguridad y corrección y juicio por faltas.

Aunado a lo anterior en los delitos culposos, regularmente se ha aplicado el procedimiento abreviado y en los delitos contra la seguridad de tránsito se aplica el juicio por faltas, por lo que es imprescindible mencionar dichos procedimientos:

- **Procedimiento abreviado:** Se formula por el Ministerio Público siempre que la imposición de una pena no sea mayor a cinco años de privación de libertad, o de una pena no privativa de libertad, o de forma conjunta, requiriéndola ante el juez de primera instancia en el procedimiento intermedio.

El Ministerio Público deberá contar con el acuerdo del imputado y su defensor, en donde admite la participación, circunstancias, modo y lugar del hecho delictivo que consta en la acusación planteada y la aceptación de la vía propuesta.

Presentada la solicitud el juez oír al imputado, aceptando la vía o rechazándola y dictará la resolución sin más trámite, condenando o absolviendo. En la sentencia, el juez de primera instancia podrá dar al hecho una calificación jurídica distinta o solicitar al Ministerio Público se prosiga con la investigación. En contra de la sentencia procederá un recurso de apelación.



- **Juicio por faltas:** Es aplicable en los delitos contra la seguridad del tránsito, faltas y todos aquellos cuya pena sea una multa.

El juez de paz oirá al ofendido o autoridad que presenta la denuncia e inmediatamente al imputado, sin fase preparatoria ni intermedia, si éste reconoce su culpabilidad y no es necesaria diligencias ulteriores, dictará sentencia inmediatamente.

Si no acepta la culpabilidad o son necesarias determinadas diligencias, el juez convoca inmediatamente a juicio oral y público al imputado, al ofendido, a la autoridad, denunciante y se recibirán las pruebas. En la audiencia se escuchará a los sujetos procesales y se dictará sentencia sin más trámite. Contra la sentencia procede el recurso de apelación.



CAPÍTULO II

2. Transporte colectivo

El transporte colectivo que se desarrollará en el presente capítulo se refiere exclusivamente al transporte extraurbano, ya que los pilotos de este tipo de transporte han provocado muertes o lesiones a los pasajeros.

2.1 Definición

El transporte según Manuel Ossorio: “En un sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto, o una persona de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción.”¹⁴ Y colectivo lo define como: “Lo común o perteneciente a varias personas; o relacionado con todas ellas, sin distinción.”¹⁵

Por lo que se puede definir al transporte colectivo como un servicio utilizado por varias personas con el fin de trasladarlos de un lugar a otro.

¹⁴ Ossorio, Manuel. *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales*. Pág. 760

¹⁵ *Ibid.* Pág. 134



Los medios de transporte que se utilizan para trasladar a personas pueden ser:

- Aéreos: Avión, helicóptero, etc.
- Marítimos: Barco, lancha, etc.
- Terrestres: Taxis, tren, autobuses, etc.

Se hace énfasis al medio de transporte terrestre, ya que de ahí proviene los autobuses, que es un servicio público esencial para la sociedad y que en Guatemala son denominados como transporte urbano y extraurbano.

2.2 Antecedentes

El servicio público, se origina, desde la Constitución Política de la República de Guatemala en donde establece que el estado de Guatemala tiene como fin supremo la realización del bien común y reconoce al servicio de transporte comercial como utilidad pública.

Aunado a lo anterior, el Estado de Guatemala, les otorga a los particulares a través del contrato de concesión comercial, la facultad de prestar el servicio público urbano y extraurbano.

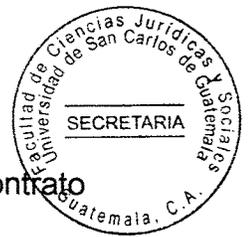


La concesión se debe entender según la Ley de Contrataciones del Estado, como la facultad que el estado otorga a particulares, para que por su cuenta y riesgo construyan, produzcan, monten, instalen, mejoren, adicionen, conserven, restauren, y administren una obra, bien o servicio público, bajo el control de la entidad pública concedente, con o sin ocupación de bienes públicos, a cambio de una remuneración que el particular cobre a los usuarios de obra, bien o servicio.

El contrato de concesión será celebrado entre el titular del ministerio o la autoridad máxima de la entidad que corresponda y el concesionario. Cuando se trate de transporte urbano, el Código Municipal establece que la municipalidad tiene la facultad para otorgar a personas individuales o jurídicas, la concesión de la prestación de servicios públicos municipales que operen en su circunscripción territorial. Con relación al transporte extraurbano, la Dirección General de Transportes, autoriza al porteador prestar su servicio.

Los elementos personales del contrato de concesión son:

- Concedente: Es el estado que otorga la concesión.
- Concesionario: Es la persona individual o jurídica a quien le otorga la concesión.



En los contratos de concesión además de las cláusulas propias de un contrato administrativo debe estipularse los puntos contemplados en el Artículo 97 de la Ley de Contrataciones del Estado y lo establecido en el Artículo 75 del Código Municipal.

2.3 Instituciones que se encargan del transporte colectivo

En el transporte colectivo, se encuentran instituciones que intervienen en el funcionamiento del servicio público, los cuales se pueden mencionar:

- **Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala –EMETRA-**

Es una institución creada por la municipalidad de Guatemala con el fin de lograr el ordenamiento del tráfico vehicular y una apropiada locomoción del peatón.

En el transporte colectivo, su función es autorizar la circulación de buses urbanos y extraurbanos en el municipio de Guatemala, reestructuración de recorridos de las rutas,



adecuación de paradas de buses, control de unidades, vigilar horarios, rutas y tarifas autorizadas para el transporte público u otras.

- **Dirección General de Transportes**

Fue creada por el Decreto Ley 289 de fecha 16 de febrero de 1965 con dependencia del Ministerio de Economía posteriormente por el Decreto Ley 19-83 de fecha 22 de marzo de 1983, la Dirección General de Transportes, fue trasladada al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Considerado como un ente rector del transporte extraurbano en la república de Guatemala. Una de las funciones de la dirección es la emisión de licencias de operación para la circulación del transporte extraurbano de pasajeros, así como servicios de transporte agrícola e industrial, autorización de permisos expresos y temporales.

- **Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil**

Actúa como intermedio del Ministerio de Gobernación, para el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública. Depende estructuralmente de la Dirección General adjunta de la Policía Nacional Civil.



El Decreto 132-96 Ley de Tránsito le asigna las siguientes funciones:

- a. Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional;
- b. Elaborar el Reglamento para la aplicación de la presente Ley;
- c. Organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito;
- d. Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir;
- e. Organizar, llevar y actualizar el registro de conductores;
- f. Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos;
- g. Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos;
- h. Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta Ley disponer de ellos conforme a la misma;
- i. Aplicar las sanciones previstas en esta ley;
- j. Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial; y,
- k. Todas las funciones otorgadas por la Ley y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito.

- **Gremial de Transportes Extraurbano de Pasajeros (GRETEXPA)**

Es una institución no lucrativa con personalidad jurídica que tiene como objetivos la promoción, el desarrollo, y defensa de los intereses del transporte en el país.



La GRETEXPA tiene fines y funciones entre ellas:

1. Reunir en su seno a todas aquellas personas naturales o jurídicas, nacionales que desarrollen en el país actividades de transporte extraurbano de pasajeros;
2. Representar los intereses generales del transporte de pasajeros en el país fuera de él;
3. Promover la emisión, reforma, derogación o revocatorio de leyes, reglamentos, acuerdos, circulares y disposiciones de la autoridad cuando se estime conveniente, en relación al incremento y defensa del transporte extraurbano de pasajeros y de economía nacional;
4. Promover por los medios a su alcance que todas las líneas de transporte extraurbano autorizadas a los diferentes lugares de la república, sean respetadas y que puedan funcionar libres de presión y competencia gravosa a los porteadores ya establecidos.

- **Defensoría de los usuarios del transporte público**

Es una defensoría de la Procuraduría de los Derechos Humanos que vela por los derechos de los usuarios del transporte público tanto urbano como extraurbano. Sus funciones específicas son las siguientes:



- a) Dirigir las acciones de supervisión de los distintos entes públicos encargados en materia de transporte público del Estado de Guatemala, incluyendo las municipalidades de todo el país.
- b) Convertirse en un ente facilitador de las gestiones individuales y colectivas que en materia del derecho de los usuarios al transporte urbano y extraurbano de naturaleza pública realicen las distintas organizaciones de la sociedad ante el Estado de Guatemala.
- c) Facilitar los procedimientos internos con el personal designado a su cargo, incluyendo gestiones con las Direcciones de la Institución.
- d) Fortalecer mediante acciones de seguimiento institucional y verificación formal de las acciones en materia de los derechos específicos de los usuarios del transporte público, en especial los de discapacidad, tercera edad, niñez, mujer, adolescencia y juventud.
- e) Promover todas aquellas acciones de naturaleza preventiva que puedan requerir la intervención del Estado en cuanto al desarrollo de los derechos de los usuarios del transporte público.

- **Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano**

Es una dependencia creada por la junta directiva de la Empresa Municipal de Transporte de la ciudad de Guatemala y sus áreas de influencia urbana -EMT-, encargado de regular



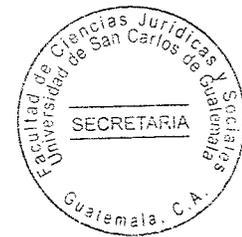
y fiscalizar el sistema integrado de transporte, pero especialmente vela el buen funcionamiento del transporte público colectivo urbano del municipio de Guatemala y sus áreas de influencias. En el transporte colectivo extraurbano, la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, supervisará sus servicios en la central de transferencia en virtud que se encuentra delegada para el funcionamiento interno de la misma.

- **Asociación de Usuarios de Transporte Urbano y Extraurbano (AUTUE)**

Es una organización de sociedad civil que surge en 1999 por iniciativa de Carlos Enrique Guerra García, fue inscrita en el 2001 como una entidad apolítica, sin fines de lucro con personería jurídica y patrimonio propio. La AUTUE vela por los intereses de los usuarios que abordan un transporte público, creando propuestas y soluciones para un servicio digno.

2.4 Procedimiento que deben cumplir el transporte colectivo para operar en el territorio guatemalteco

El transporte colectivo urbano y extraurbano para que puedan circular en el territorio de Guatemala deben de cumplir los siguientes procedimientos:



a. Transporte público colectivo urbano

El prestador del transporte colectivo urbano, ya sea una persona individual o jurídica debe previamente cumplir con el proceso de autorización de licencia de operación aprobado por el Concejo Municipal, de acuerdo con el siguiente procedimiento administrativo:

- a) La Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano determinará los términos de referencia que deben de cumplir las personas interesadas como los requisitos para la autorización de licencia de operación de una o varias rutas, requisitos para la prestación del servicio y el proyecto de contrato de autorización de licencia de operación.
- b) La realización de un concurso público, el cual se anunciará a través del Diario Oficial y en otro medio de mayor circulación en el país.
- c) Presentación de ofertas, diez días después de realizada la última publicación. En caso se presentará una oferta para cada ruta, la autorización de licencia de operación podrá hacerse a esta persona, siempre que cumpla los requisitos exigidos en los términos de referencia y que la oferta sea conveniente para los intereses del municipio.
- d) Evaluación de ofertas se realizará cinco días después de la recepción de las ofertas por una Comisión de Calificación, nombrada por la Empresa Municipal de Transporte de la ciudad de Guatemala y sus áreas de Influencia Urbana -EMT-.
- e) Autorización de licencia de operación por parte de la Comisión de Calificación. Dentro de los dos días siguientes al otorgamiento, se elevarán los expedientes a la Junta Directiva de la Empresa Municipal de Transporte de la ciudad de Guatemala y sus



áreas de influencia urbana -EMT- para su aprobación. Posteriormente se elevará para el conocimiento y aprobación del Concejo Municipal. En el caso que el Consejo Municipal no apruebe la autorización de licencia de operación devolverá a la Empresa Municipal de Transporte de la ciudad de Guatemala y sus áreas de influencia urbana para que se inicie un nuevo procedimiento.

- f) Autorización de licencia de operación por parte del Concejo Municipal, dentro de los cinco (5) días siguientes a la aprobación, el Alcalde Municipal suscribirá el Contrato de Autorización de licencia de operación.
- g) Suscripción del contrato de autorización de licencia de operación, dentro de los cuatro días siguientes a la suscripción, se debe formalizar la presentación de la fianza de cumplimiento de contrato a la cual queda obligado el prestador del servicio de transporte público colectivo urbano.

b. Transporte público colectivo extraurbano

Se refiere que este tipo de servicio de transporte se puede efectuar de una cabecera municipal a otra o viceversa; de una cabecera municipal a cualquier lugar de otro municipio o viceversa; de cualquier lugar de un municipio a cualquier lugar de otro municipio; de una cabecera municipal u otro lugar del mismo municipio a cualquier lugar dentro de la misma circunscripción municipal, cuya distancia sea mayor a diez kilómetros



fuera del perímetro urbano; y de una cabecera municipal o de algún lugar municipal a cualquier punto situado fuera del territorio nacional o viceversa.

Para la circulación del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera se debe obtener licencia emitida por la Dirección General de Transportes cumpliendo los siguientes requisitos:

- a) Cumplir con los requisitos para la admisión para su trámite ante la Dirección General de Transportes: Presentar la solicitud contenida en formulario proporcionada por la Dirección; adjuntar un plano descriptivo y posicional de la ruta solicitada; fotocopia legalizada del documento personal de identificación o pasaporte y constancia de sus estatus migratorio en caso fuere extranjero; constancia original que acredite la nacionalidad del solicitante y su inscripción como contribuyente; fotocopia legalizada de la patente de comercio o certificación expedida por el Registro General Mercantil de la República; acreditación de la personería en caso que fuere persona jurídica en copia legalizada; certificación o fotocopia legalizada de la escritura de constitución o modificación o ampliación si se tratare de sociedad mercantil con la razón de inscripción del Registro General Mercantil de la República y fotocopia legalizada de la patente de sociedad y patente de empresa; estudio económico de oferta y demanda; certificación que acredite el estado financiero del solicitante; si es porteador autorizado debe presentar fotocopia legalizada de su licencia y tarjeta de operación, carta porteadora, formato de horarios y tarifas; adjuntar certificado de propiedad y tarjeta de circulación del vehículo que prestará el servicio o en su defecto adjuntar proforma del



mismo; detalle preciso de la clase de servicio que se propone; acreditación ante la dirección que tiene contratado un sistema electrónico de pago para cada unidad que se está solicitando la licencia y que el mismo entrará en funcionamiento al momento que se extienda la licencia; y solvencia de multas impuesta por la Dirección.

- b) Edictos: Cumplidos los requisitos anteriores, la Secretaría General de la Dirección emitirá resolución de trámite, en donde se le entrega el edicto al interesado, para que, a su costa, publique en el Diario Centro América y otro de mayo de circulación, dos veces dentro del plazo de diez días hábiles.
- c) Dictamen: A falta de oposiciones o declarado sin lugar las mismas, el expediente se trasladará a las Asesorías Económica y Jurídica de la Dirección para que emita un dictamen dentro de un plazo no mayor de quince días hábiles.
- d) Remisión del expediente: Se remitirá a la Procuraduría General de la Nación para otorgue el visto bueno.
- e) Resolución: Dentro de un plazo no mayor de treinta días la Dirección General de Transportes dictará la resolución, autorizando o denegando la licencia solicitada.
- f) Presentación de vehículos: Cumplidos los requisitos y agotados los trámites, la dirección, le hará saber al interesado que debe presentar los vehículos propuestos dentro de un mes siguiente de notificada la resolución.
- g) Emisión de documentos: Realizada la inspección de los vehículos, la dirección extenderá la documentación respectiva que autoriza al solicitante prestar el servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera debiendo iniciar su operación en la forma, modo y horarios establecidos en su solicitud del porteador y un plazo no mayor de diez días hábiles, en caso contrario se cancelará la licencia otorgada.



2.5 Regulación legal

Para el transporte extraurbano y urbano se aplican normas, acuerdos y reglamentos con el fin de velar el buen funcionamiento del servicio público dentro de los cuales se pueden mencionar:

a. Constitución Política de la República de Guatemala

La Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 131 estipula: “Servicio de transporte comercial. Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios.” De lo anterior la Carta Magna reconoce al servicio de transporte como una utilidad pública en servicio a la sociedad guatemalteca.



b. Ley y Reglamento de Tránsito

En cuanto al servicio de transporte público hace mención a normas que deben de cumplir para la circulación en la vía pública a falta de cumplimiento se impondrá determinadas sanciones a través de autoridades competentes.

c. Acuerdos del Concejo Municipal

Son Acuerdos que permiten la circulación del transporte colectivo urbano y extraurbano entre ellos:

- Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia. Acuerdo Com-42-2009. Concejo Municipal de la ciudad de Guatemala.
- Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Extraurbano en el Municipio de Guatemala. Acuerdo Com-016-06. Concejo Municipal de la ciudad de Guatemala.

El Acuerdo Com-42-2009 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula las disposiciones que deben cumplir para la prestación



del servicio de transporte público colectivo urbano en el municipio y autoridades competentes que velan el buen funcionamiento del mismo.

El Acuerdo Com-016-06 del Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Extraurbano en el Municipio de Guatemala, referente a la prestación servicio de transporte público colectivo extraurbano como los recorridos, paradas y el funcionamiento de las terminales de transporte colectivo de diferentes empresas y líneas que presten este tipo de servicios, así como los requisitos que se solicitan para la autorización de la circulación en el municipio de Guatemala independientemente cual fuere su destino.

d. Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial

El Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial ha sido modificado por el Organismo Ejecutivo de manera constante, quedando en vigencia el Acuerdo Gubernativo 225-2012, a este mismo, posteriormente se le ha reformado determinados Artículos por los Acuerdos Gubernativos 535-2013 y 408-2014



con el fin de velar el buen servicio del transporte extraurbano de pasajeros que deben de cumplir los portadores de las empresas y líneas para la circulación en el país.

e. Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas

- Obligación del pago o contrato de seguro para el transporte colectivo

Fue hasta en el año 2001 donde se estableció la obligatoriedad del propietario del medio de transporte extraurbano de tener contratado y vigente un seguro de accidentes personales para las personas que se encuentran a bordo del vehículo. Por lo que fue emitido el Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas según Acuerdo Gubernativo 265-2001.

Este acuerdo estipula una cobertura equivalente de hasta 50 salarios mínimos para actividades agrícolas por persona que pierde la vida en un hecho de tránsito, así como indemnización en caso de desmembración y reembolso en caso de lesiones. En la indemnización en caso de desmembración indica un listado que debe importar en salarios mínimos para actividades agrícolas, cuando una persona se encuentra afectada en un accidente, detallándose de la siguiente manera:



| | |
|---|---------------------|
| 1. Invalidez total y permanente | 50 salarios mínimos |
| 2. Ceguera absoluta y permanente | 50 salarios mínimos |
| 3. Pérdida completa de ambas manos o de ambos pies | 50 salarios mínimos |
| 4. Pérdida de un ojo con expulsión | 15 salarios mínimos |
| 5. Pérdida de la vista de un ojo sin expulsión | 12 salarios mínimos |
| 6. Sordera completa y permanente de los dos oídos | 25 salarios mínimos |
| 7. Sordera completa y permanente de un oído | 7 salarios mínimos |
| 8. Pérdida del dedo pulgar | 10 salarios mínimos |
| 9. Pérdida del dedo índice | 7 salarios mínimos |
| 10. Pérdida de un dedo de la mano, diferente al índice o al pulgar | 2 salarios mínimos |
| 11. Pérdida de la pierna por arriba de la rodilla | 25 salarios mínimos |
| 12. Pérdida de la pierna por abajo o a la altura a la rodilla | 20 salarios mínimos |
| 13. Pérdida del dedo gordo de un pie | 4 salarios mínimos |
| 14. Pérdida de un dedo del pie, diferente del gordo | 1 salario mínimo |

En el caso de lesiones, la cobertura de reembolso deberá ascender a seis salarios mínimos.

También este Reglamento manifiesta que, como requisito previo para transitar por el territorio de Guatemala, el vehículo de transporte de personas debe contar con un seguro.



Y el vehículo que ya cuente con el seguro llevará pegado en la parte frontal y en la parte trasera dos calcomanías impresas extendida por la aseguradora en la que se lea la frase: Este vehículo cuenta con seguro emitido por (nombre de la compañía), de conformidad con el Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, el cual vence el (fecha de vencimiento). El pasajero deberá exigir su boleto, con el cual adquirirá automáticamente su condición de asegurado. Y para todo tipo de gestión que realice ante la Dirección General de Transportes se requerirá la presentación de constancia de existencia y vigencia de seguro. La falta de presentación conlleva a la negativa a dar trámite a la solicitud formulada por los propietarios o representantes legales y los funcionarios que permita darle trámite constituirán a una falta grave de sus obligaciones.

a. Contrato de seguro

En el transporte extraurbano para obtener un seguro, es necesario la contratación de una aseguradora legalmente autorizada por la Superintendencia de Bancos, por lo que se formalizará a través de una póliza.

El contrato de seguro según el doctor Villegas Lara: "Es un contrato por el cual una empresa se obliga a pagar determinada suma cuando ocurra un evento fortuito, mediante



una prima, calculada según la probabilidad de que el evento suceda.”¹⁶ Esta definición es acertada a la contratación que tramita el propietario del transporte colectivo, ya que se determinará la prima a pagar a la aseguradora y de la cobertura que conlleva el seguro.

El Doctor Villegas Lara menciona tres ideas doctrinarias que pretende justificar la naturaleza del contrato de seguro”:¹⁷

- a) Teoría de la indemnización: El seguro tiene por objeto reparar o atenuar las consecuencias de un acontecimiento eventual e imprevisto.
- b) Teoría de la necesidad: El seguro se funda en satisfacer necesidades económicas futuras.
- c) Teoría de la previsión: consiste que al contratar un seguro se está previendo las consecuencias de hecho. Este criterio es el más acertado por el autor.

En la legislación guatemalteca se encuentra dentro del seguro de daños:

- Seguro contra incendio
- Seguro del transporte
- Seguro agrícola y ganadero
- Seguro contra la responsabilidad civil

¹⁶ Villegas Lara, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Pág. 222

¹⁷ **Ibid.** Pág. 223



- Seguro de automóviles: Se caracteriza por cubrir el vehículo mismo y los siniestros causados a la integridad de las personas, por lo que este tipo de seguro es aplicable para el transporte colectivo.

Los elementos personales del contrato de seguro son:

- Asegurador: Es la persona jurídica autorizada legalmente en Guatemala para operar seguros. Ejemplo: Seguros G&T, Seguros el Roble, etc.
- Asegurado: La personas que traslada los riesgos.
- Solicitante: La persona que contrata el seguro con el objeto de trasladar la responsabilidad al asegurador en caso del siniestro. Ejemplo: el propietario del transporte
- Beneficiario: La persona que sufre los riesgos. Ejemplo: Pasajeros

El elemento formal del contrato de seguro es la póliza, que es un documento pre-redactado por la aseguradora. La póliza de un seguro de transporte en la aseguradora deberá pagarse en el momento de la celebración del contrato.



El contenido de la póliza deberá contener:

1. El lugar y fecha en que se emita.
2. Los nombres y domicilio del asegurador y asegurado y la expresión, en su caso, de que el seguro se contrata por cuenta de tercero.
3. La designación de la persona o de la cosa asegurada.
4. La naturaleza de los riesgos cubiertos.
5. El plazo de vigencia del contrato, con indicación del momento en que se inicia y de aquel en que termina.
6. La suma asegurada.
7. La prima o cuota del seguro y su forma de pago.
8. Las condiciones generales y demás cláusulas estipuladas entre las partes.
9. La Firma del asegurador, la cual podrá ser autógrafa o sustituirse por su impresión o reproducción.

Al celebrarse el contrato de seguro obligatorio pasajeros transporte extraurbano con una aseguradora se le extenderá al solicitante calcomanía donde conste que el vehículo está asegurado dando cumplimiento a lo que establece el Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas.



b. Prescripción del contrato de seguro

Prescriben dos años contados desde la fecha del acontecimiento que les dio origen, todas las acciones que deriven del contrato de seguro. Y si el beneficiario no tiene conocimiento de su derecho, prescribirá cinco años contados a partir del momento en que fueron exigibles las obligaciones del asegurador.

- El cumplimiento y efectividad del seguro en el transporte extraurbano

En cuanto al cumplimiento del seguro, la Dirección General de Transportes, tienen un aproximado de 13300 que cumplen con el seguro obligatorio para la circulación del transporte extraurbano, por lo que los otros restantes no la cumplen, así como los vehículos que circulan de manera ilegal.

La falta de seguro vigente según el Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas se le impondrá una multa de quince mil quetzales (Q15000.00) por la Dirección General de Transportes y si el conductor fuere detectado circulando el vehículo deberá conducir a los pasajeros a bordo hasta la población más cercana y devolverles en efectivo el importe del boleto pagado.



En el Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial reformado por el Acuerdo Gubernativo 408-2014 establece que el porteador que fuere descubierto circulando sin seguro vigente o constancia, el vehículo, será inmediatamente detenido y conducido a las instalaciones de las autoridades competentes y la devolución del importe del boleto que hubieren pagado los pasajeros así como la suspensión de licencia por seis meses. Y también hace mención de la cancelación de licencia, por reincidencia en el incumplimiento de las disposiciones establecidas en el Reglamento para la Contratación del Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas sobre el mismo vehículo.

En relación a la efectividad del seguro se podría hacer cumplir, si las autoridades competentes mantuvieran en vigilancia el transporte colectivo tanto del municipio de Guatemala como las carreteras del país, verificando si poseen el seguro vigente, en caso de incumplimiento imponer las sanciones ya mencionadas.

CAPÍTULO III



3. Delitos comunes en que incurren los pilotos del transporte colectivo

Son provocados comúnmente por pilotos del transporte público colectivo extraurbano en varios puntos de las carreteras del país.

En los accidentes de tránsito regularmente son cometidos los delitos culposos, ya que el actuar del agente no es la intención de provocar un resultado catastrófico pero la acción puede ser de manera negligente, imprudente e imperito

3.1 Homicidios culposos

En término general, el homicidio, es la muerte de una persona causada por otra. Desde el punto de vista etimológico, homicidio proviene del latín *hominun ucciderre*¹⁸.

¹⁸ De León Velasco y de Mata Vela. *Op. Cit.* Pág. 318



El homicidio culposo, consiste en causar la muerte a una persona por imprudencia, negligencia o impericia. La imprudencia ocurre cuando se realiza una acción, el cual debía abstenerse por hacerlo, por ser peligrosa o capaz de ocasionar daños. La negligencia, el descuido o falta de cuidado en lo que realiza. La impericia, falta de conocimiento en su arte o inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo.

En los hechos de tránsito ocasionados por pilotos del transporte colectivo, regularmente han causado las muertes de los pasajeros por estado de ebriedad, por inexperiencia del manejo de transporte, exceso de velocidad y por fallos mecánicos.

En el homicidio culposo encontramos dos tipos de sujetos:

Sujeto Activo: Es la persona que realiza la acción u omisión, es decir dar la muerte aunque su intención no sea matar.

Sujeto Pasivo: Es el individuo que se encontraba vivo pero que fue ocasionada su muerte por la negligencia, imprudencia e impericia del sujeto activo.



a. Clasificación legal

- Homicidio simple: Homicidio, homicidio cometido en estado de emoción violenta, homicidio en riña tumultuaria, homicidio preterintencional, homicidio culposo, inducción o ayuda al suicidio, infanticidio y suposición de muerte.
- Homicidios calificados: Parricidio, asesinato y ejecución extrajudicial.

b. Regulación legal de homicidios culposos

Guatemala

El Código Penal Decreto 17-73 estipula en el Artículo 127: "Homicidio Culposo. Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos a cinco años. Cuando el hecho causare, además, lesiones a otras personas o resultare la muerte de varios, la sanción será de tres a ocho años de prisión. Si el delito 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 manifiestas o en forma imprudente o negligente en situación que menoscabe o reduzcan su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le correspondería en



caso de no existir alguna de estas circunstancias. Si el delito se causare por pilotos del transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de diez a quince años.” Por lo que el homicidio culposo estipulado en Guatemala hace referencia a tres situaciones a la persona que cause la muerte por culpa, la persona que maneje bajo algunos efectos de bebidas alcohólicas o drogas y el sujeto que causare estas dos situaciones siendo piloto de transporte colectivo.

Venezuela

El homicidio culposo establece que la persona que obre con imprudencia o negligencia, o bien con impericia en su profesión, arte o industria, o por inobservancia de los reglamentos, órdenes o instrucciones, haya ocasionado la muerte de alguna persona, será castigado con prisión de seis meses a cinco años. Y si resultare la muerte de varias personas o la muerte de una sola y las heridas de una o más, la pena de prisión podrá aumentar hasta ocho años.



Perú

El homicidio culposo se encuentra estipulado en el Artículo 111 del Código Penal peruano, en donde además de imponer una pena privativa de libertad no mayor de dos años da la opción de que la persona que ocasione la muerte de una persona por culpa preste servicios comunitarios. Y hace referencia si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria la pena privativa de la libertad será no menor de un año ni mayor de cuatro años y no menor de un año ni mayor de seis años, cuando sean varias las víctimas del mismo hecho.

Hay una similitud en la legislación guatemalteca en cuanto si la muerte se comete utilizando un vehículo motorizado, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas. Pero adicionalmente, la legislación peruana, específica la presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos litros, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos litros en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito, la pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación.



Colombia

La legislación de Colombia al homicidio culposo le impone prisión de dos a seis años y multa de veinte a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes diferente que la norma jurídica guatemalteca. Y si la conducta culposa, es cometida utilizando medios motorizados le impondrá igualmente la privación del derecho a conducir, de tres a cinco años.

Argentina

Al homicidio culposo le tiene prevista una pena de seis meses a cinco años. También se prevé la inhabilitación especial penado de cinco a diez años, el que en ejercicio de su arte o profesión le causare a otro la muerte por su impericia, negligencia o imprudencia o por no atender a los deberes a su cargo causare a otro la muerte. Por consiguiente, la legislación guatemalteca, no hace énfasis ese aspecto.



3.2 Lesiones culposas

Las lesiones en general a principio se sancionan únicamente los traumatismos y heridas que dejan huella material externa. Posteriormente el concepto de lesiones se extendió a lesiones internas hasta llegar a la época actual en donde las lesiones abarcan además de los aspectos ya indicados, perturbaciones psíquicas resultantes de causas externas y según doctrina dominante el bien jurídico protegido es la integridad física y mental de la persona.¹⁹

Por lo cual las lesiones culposas, es cuando el agente causa un daño en el cuerpo o mente al sujeto pasivo de manera negligente, imprudente e imperito dependiendo de las circunstancias del hecho delictivo.

En el Artículo 150 del Código Penal manifiesta: "Lesiones Culposas. Quien causare lesiones por culpa, aun cuando sean varias las víctimas del mismo hecho será sancionado con prisión de tres meses a dos años. Si el delito fuere ejecutado al manejar vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además, una multa de

¹⁹ Ibid. Pág. 354



trescientos a tres mil quetzales. Si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo, en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de cinco a nueve años.” El tipo penal referido menciona que además de la imposición de prisión se sancionará con una multa, si el responsable de causar la lesión se encontrare bajo algunas influencias de alcohol, drogas o estupefacientes.

- **Sistemas de penalidad de las lesiones**

Se encuentran criterios para la medición o establecimiento de penas en el delito de lesiones, agrupándose de los siguientes sistemas:”²⁰

- a) Objetivo: Se basa en el daño causado al ofendido.
- b) Subjetivo: Se basa en la mayor o menor gravedad de la intención del sujeto activo independientemente del resultado material.

Las lesiones se clasifican según la legislación guatemalteca:

- Lesiones específicas
- Lesiones gravísimas
- Lesiones graves
- Lesiones leves

²⁰ Ibid. Pág. 356



- Lesión en riña
- Lesiones culposas. Esta última predominan en los hechos de tránsito del transporte público colectivo extraurbano, por la falta del deber de cuidado al momento de manejar por parte del piloto.

3.3 Responsabilidad civil

La responsabilidad civil surge por incumplimiento contractual o por un acto u omisión ilícito derivado de un delito.

De León Velasco y de Mata Vela define la responsabilidad civil como: " La obligación que compete al delincuente o determinadas personas relacionadas con él mismo, de indemnizar a la víctima del delito de daños y perjuicios sufridos con ocasión del hecho punible." ²¹

Por su parte, los responsables u otras personas que tenga la obligación legal de responder los mismos civilmente pueden ser:

²¹ **Ibid.** Pág. 307



- Los autores o cómplices.
- Los aseguradores, si el riesgo estuviere asegurado.
- Los padres, tutores o guardadores, en caso de menores o incapaces que hubieren ocasionado daños o perjuicios.
- Las personas jurídicas que se dediquen a la industria o el comercio, por delitos o faltas cometidos por sus empleados o dependientes.
- Los herederos, ya que la responsabilidad civil derivada de delito o falta se transmiten.

En la parte civil, se menciona el resarcimiento digno hacia el beneficiario, estipulado en el Artículo 1646 del Código Civil: “El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños o perjuicios que le haya causado”. Por lo que la legislación, establece que el responsable está obligado a la reparación de daños o perjuicios a la víctima, cuando cometa un delito doloso o culposo.

Y en el Artículo 1647 del Código Civil estipula: “La exención de responsabilidad penal no libera de la responsabilidad civil, a no ser que el juez así lo estimare atendiendo a las circunstancias especiales del caso”. Por lo que este articulado busca el resarcimiento al beneficiario, aunque el responsable se le exima de responsabilidad penal salvo que el juez estimare lo contrario.



a. Naturaleza jurídica

Algunos tratadistas sostienen que pertenece al ámbito privado, en virtud que la obligación surge del deber que toda persona tiene de resarcir los daños ocasionados por sus hechos, sean o no ajustados a la ley. Puig Peña dice que corresponde al derecho penal por su calidad de reparador, por la acción u omisión cometida por el sujeto activo restableciendo el derecho lesionado.”²²

Según López Contreras, la doctrina más actualizada, al hablar de los elementos característicos de la responsabilidad civil ex delicto, se resumen de la siguiente manera: “a) existencia real de daños o perjuicios; b) cuantía de los mismos; c) fundamentación de los hechos que motivan el resarcimiento; d) existencia de la relación causal entre los hechos delictivos con el daño o perjuicio que se pretende reparar; e) identificación de la persona civilmente imputable; f) legitimación de la persona que reclama la reparación del daño ocasionado.”²³

²² **Ibid.** Pág. 308

²³ López Contreras, Rony Eulalio. **La reparación del daño a la víctima del delito.** Pág. 39



b. La responsabilidad civil en el proceso penal

La responsabilidad civil en el Artículo 119 del Código Penal manifiesta que comprende:

1. La restitución.
2. La reparación de los daños materiales y morales.
3. La indemnización de perjuicios.

La restitución en el Artículo 120 del Código Penal estipula: “La Restitución. La restitución deberá hacerse de la misma cosa siempre que fuere posible, con abono de deterioros o menoscabos a juicio del tribunal y aunque la cosa se hallare en poder de un tercero que la haya adquirido legalmente, salvo su derecho a repetir contra quien corresponda. Esta última disposición no es aplicable cuando la cosa sea irreivindicable de poder del tercero, por haberla adquirido en la forma y con las condiciones que establecen las leyes civiles”.

En el caso del transporte colectivo es imposible esta restitución por la vulneración del bien jurídico tutelado de la vida e integridad de las personas.

La reparación de los daños materiales y morales se encuentra estipulado en el Artículo 121 del Código Penal en relación al daño material establece que se hará valorando la



entidad del daño y en el daño moral, si consta o pudiera apreciarse la afección del agraviado. En el transporte público, comúnmente se realiza este tipo de reparación a veces daños materiales o morales o ambas.

La indemnización de perjuicios, la ley no la explica. Pero es el resarcimiento a la víctima de lo sufrido y de las ganancias dejadas de percibir. Esta indemnización en el transporte público, se podría aplicar en los casos de homicidios culposos o lesiones culposas al ser condenado el piloto.

c. Prescripción de la responsabilidad civil

El Código Penal no indica referente a la prescripción, pero sí que supletoriamente se aplicarán el Código Civil y el Código Procesal Civil y Mercantil. El Código Civil, manifiesta que para solicitar la responsabilidad civil proveniente de delito o falta y la que nace de los daños o perjuicios cometidos a las personas, prescribe un año, contado desde el día que la sentencia condenatoria se encuentre firme o desde que se causó el daño.



3.4 Responsabilidad penal de los hechos de tránsito

Recae sobre la persona que ha causado la muerte o lesiones de una o varias personas en donde autoridades competentes procederán a su detención, así como la consignación del vehículo y licencia de conducir del piloto responsable. Si la persona sindicada de los hechos de tránsito no se encuentra en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas o estupefacientes; posea licencia vigente; haber prestado ayuda a la víctima, si estuviera en su posibilidad; y no haberse puesto a la fuga u ocultado para evitar su procesamiento, deberá quedarse en libertad inmediata bajo arresto domiciliario mientras el Ministerio Público continua con la investigación. En el caso de los pilotos del transporte colectivo de pasajeros además de cumplir con lo descrito, el Código Procesal Penal, establece que se le podrá otorgar el arresto domiciliario, siempre que garantice el pago de las responsabilidades civiles.

Las personas que cometen muertes o lesiones en un accidente de tránsito, se le podrá conceder medidas sustitutivas siempre que el peligro de fuga o de obstaculización a la averiguación a la verdad no sea evidente en caso contrario se ordenará la prisión preventiva.



En relación a los delitos culposos, dependiendo el modo y circunstancias que fueron los hechos, la parte agraviada, en algunas ocasiones, decide renunciar de la acción penal, a favor de la parte sindicada, en donde se podrá resolver según criterio de juez, el sobreseimiento, criterio de oportunidad o suspensión condicional de la persecución penal. En los casos que no pueda tomarse las medidas indicadas, el proceso penal, continua hasta dictar sentencia en donde el tribunal absolverá o condenará al procesado de acuerdo a las pruebas que presente el Ministerio Público.





CAPÍTULO IV

4. Fuga de los pilotos del transporte colectivo y su consecuencia jurídica en el derecho penal guatemalteco y su persecución penal

Consecuentemente son ocasionados por los conductores del transporte colectivo extraurbano al momento de ocurrir un hecho de tránsito por lo que origina que sean perseguidos penalmente por el Ministerio Público, pero en algunas ocasiones no se puede perseguir a la persona responsable por falta de individualización del piloto o por ignorar su paradero.

4.1 Fuga del piloto

En el transporte colectivo ha suscitado que las personas responsables de las muertes o lesiones de pasajeros de este tipo de vehículo, sean no penadas con la respectiva sanción que le corresponda.



Manuel Ossorio, define a la fuga como: "En su acepción vulgar, huida. Jurídicamente interesa como elemento integrante de ciertos delitos, como el de evasión."²⁴ Y la palabra piloto: "Nombre de quienes dirigen un medio de transporte tan variado como buques, globos, aviones y automóviles."²⁵

Por tanto, fuga del piloto, se puede definir como la evasión de responsabilidad o huida de los conductores del transporte urbano y extraurbano al ocurrir un accidente de tránsito que a consecuencia de ello produce lesiones o muertes de pasajeros que se encuentran a bordo del vehículo o de terceros, lo que hace imposible deducir responsabilidades penales y/o civiles.

4.2 Consecuencia de la fuga

En caso se fuere a la fuga, el piloto del transporte público, que haya causado uno o más delitos de homicidios culposos o lesiones culposas en hechos de tránsito, el Ministerio Público, solicitará la orden de aprehensión de forma inmediata con la información presentada del propietario o persona jurídica del transporte involucrado, y como medida de coerción solicitará la suspensión provisional de la licencia de conducir del piloto, hasta

²⁴ Ossorio. *Op. Cit.* Pág. 330

²⁵ *Ibid.* Pág. 575



que solvente su situación jurídica. Y al darse cumplimiento la aprehensión, el piloto del transporte colectivo, será presentado ante órgano jurisdiccional en donde se le imputarán los hechos y al encontrarse ligado por el delito de homicidio culposo o lesiones culposas, no puede ser beneficiado del arresto domiciliario ni de ninguna medida sustitutiva por el peligro de fuga evidente. Y además el Ministerio Público, al presentar la acusación y apertura a juicio podrá solicitar agravantes como facilidad de prever en contra del piloto, dependiendo las circunstancias de lo causado. En este último, es de notar, que, en la legislación penal, no se contempla causas agravantes por el hecho de la fuga, por lo que resulta imposible aumentar la pena, por tal hecho, es menester, reformar la Ley para decretar como agravante la fuga del piloto.

En el caso de que el propietario del vehículo brinde la información sobre el paradero del piloto fugado al Ministerio Público, este solicitará la orden de aprehensión, pero nunca está orden se hace efectiva, ya que el piloto fugado, puede no encontrarse en el territorio guatemalteco quedando inactiva la investigación. En consecuencia, podría quedarse archivado el expediente y pueda que nunca se procese al autor del o de los delitos cometidos en hechos de tránsito.

En relación a la negativa de información del piloto fugado por parte del propietario del transporte colectivo, en el plazo de cuarenta y ocho horas, el Ministerio Público, puede solicitar en contra del propietario, que se le procese por el delito de encubrimiento propio.



No obstante, en el transporte urbano y extraurbano de acuerdo a las entrevistas realizadas a los propietarios, es común que los pilotos contratados legalmente, no informan a los patronos que no realizarán los turnos respectivos, el cual subcontratan a otras personas que los cubran, por lo que el propietario al momento de un suceso de tránsito, ignora el nombre de la persona que cubre un determinado turno, por lo que no se podría responsabilizar al propietario directa e inmediatamente por la omisión de la información, si no tiene conocimiento del piloto. Aunado a lo anterior, no se le puede tampoco dejar sin ninguna sanción al piloto legalmente contratado que subcontrató a una persona sin autorización previa del empleador.

En ocasiones los pilotos que se encuentran fugados, se presentan de manera espontánea a la autoridad haciéndose responsable de los hechos ocurridos. El Ministerio Público, si estimare suficiente la imposición de una pena no mayor a cinco años de privación de libertad podrá solicitar el procedimiento abreviado ante el juez de primera instancia en la etapa intermedia. Para ello, deberá contar con el acuerdo del imputado y su defensor de la admisión del hecho descrito en la acusación, de su participación y aceptación de la vía propuesta.



4.3 Persecución penal dentro del proceso

La persecución penal se impulsa de oficio o instancia particular a través de la acción penal con el objeto de deducirle la responsabilidad penal a un sujeto imputado de un hecho ilícito por el ente acusador. La clasificación de la acción penal de acuerdo al Código Procesal Penal es la siguiente:

- a) Acción pública;
- b) Acción pública dependiente de instancia particular o que requiera autorización estatal;
- c) Acción privada.

La acción pública se inicia de oficio, por el Ministerio Público, en los delitos que tiene carácter público, que afectan a la sociedad excepto los delitos contra la seguridad del tránsito y aquellos cuya sanción principal sea la pena de multa. Cuando ocurren hechos de tránsito y como consecuencia se dan la muerte de una o varias personas, la sociedad es la víctima, por tal razón le corresponde al Ministerio Público perseguir penalmente al autor del ilícito.

La acción pública dependiente de instancia particular, se inicia a instancia del ofendido o representante legal, para que el Ministerio Público, inicie con la investigación. En el caso, de que se haya causado lesiones culposas únicamente, en un hecho de tránsito, toda



persecución penal será a instancia particular, para que el Ministerio Público pueda realizar las investigaciones pertinentes.

La acción privada solo será accionada por la víctima pudiendo perseguir al autor del delito cometido en su contra, ya que no afecta o no impacta a la sociedad como tal.

En los delitos cometidos por los pilotos del transporte colectivo se concluye que el conductor que comete el delito de homicidio culposo es de acción pública es decir perseguible por el ente investigador sin necesidad que se solicite por parte del agraviado; si comete el delito de lesiones culposas, se ejerce la acción pública dependiente de instancia particular que depende del agraviado para que el órgano acusador pueda perseguir penalmente a la parte sindicada; y si comete delitos contra la seguridad de tránsito se resolverá en un procedimiento específico.

4.4 Responsabilidades de pilotos del transporte colectivo, que se desprenden de un hecho de tránsito

Cuando sucede un hecho de tránsito en el transporte colectivo en primer lugar el piloto que lo ocasiona debe de responder de manera penal, civil, y administrativa; en segundo lugar, el propietario responderá de manera civil y administrativa, aunque no sea el sujeto



activo del hecho ilícito salvo cuando permita que el conductor condujere el vehículo colectivo sin la licencia de conducir respectiva o no brinde la información del piloto.

- Responsabilidad penal

La responsabilidad penal que incurre el piloto del transporte público colectivo de acuerdo al Código Penal al ser autor del homicidio culposo se le sancionará de dos a cinco años de prisión. Si causare lesiones o muerte de otras personas la sanción será de tres a ocho años de prisión y al manejar en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas o estupefacientes o con temeridad o impericia se impondrá una sanción con prisión de diez a quince años. Y si fuere autor de lesiones culposas la norma penal hace énfasis en relación al transporte colectivo, que cuando sean varias víctimas de lesiones por culpa es decir por negligencia, imprudencia e impericia del conductor se sancionará con prisión de tres meses a dos años, y si al manejar este tipo de vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas o estupefacientes o situación que reduzca su capacidad física como mental será sancionado con prisión de cinco a nueve años.

En el Artículo 157 bis del Código Penal estipula: "Quien condujere un vehículo de transporte colectivo sin que se le haya autorizado la licencia de conducir respectiva, será sancionado con prisión de seis meses a un año y multa de tres mil a cinco mil quetzales. El empleador propietario, o el responsable de la Dirección de la empresa si se trata de



persona jurídica, que emplee conductores de vehículos de transporte colectivo a quienes no se haya autorizado la licencia correspondiente, serán sancionados con el doble de la pena señalada en el párrafo anterior.” El precedente fue adicionado al Código Penal por el Decreto 23-2001 del Congreso de la República publicado en el diario oficial el 10 de agosto de 2001, en donde el piloto del transporte colectivo será sancionado con prisión y multa, así como el propietario o responsable de la Dirección de la empresa que permitan que conductores manejen transporte sin licencia correspondiente serán sancionados con el doble de la pena.

En el Decreto 15-2014 Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, por la negativa del propietario a proporcionar al Ministerio Público, la información completa del piloto, dentro de las cuarenta y ocho horas de ocurrido el hecho de tránsito incurre en el delito de encubrimiento propio estipulado en el Artículo 474 del Código Penal.

- Responsabilidad civil

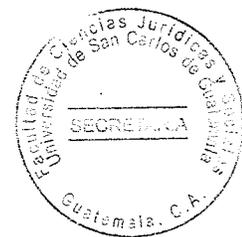
En el caso del transporte colectivo, el Código Civil Decreto-Ley 106, manifiesta en sus Artículos 1651 y 1652, que además de ser responsable el autor o cómplice, solidariamente es responsable la empresa o el propietario de determinado transporte,

pero cesa si se comprueba que el damnificado hubiere dado lugar al daño o perjuicio
hubiere procedido con manifiesta violación a leyes y reglamentos.



En un proceso penal donde el sindicado, es un piloto del transporte colectivo, por solicitud de parte podrá ser sujeto procesal, el tercero civilmente demandado, que en él recae la acción civil, por lo que ahí se aplicaría lo antes descrito en cuanto a la solidaridad del propietario del transporte que causó el hecho de tránsito. El tercero civilmente demandado hará cesar su intervención por la exclusión, el desistimiento o el abandono del actor civil.

Por tal razón, es necesario mencionar que el Código Procesal Penal en el Artículo 124 estipula el derecho de la reparación digna, que tiene derecho la víctima del derecho afectado que podrá ejercerse en el proceso penal una vez dictada la sentencia condenatoria, una vez que exista víctima determinada y acreditación del monto de la indemnización para que se logre la reparación civil. Si la acción reparadora no fue ejercida en el proceso, la víctima o agraviado, lo podrá ejercer en la vía civil, ante un tribunal del ramo civil.



- Responsabilidad administrativa

También incurren en una responsabilidad administrativa por el hecho de tránsito, ya sea con la presencia del autor o este se haya fugado y por parte del propietario. Esta responsabilidad se encuentra contemplada en la legislación (leyes, reglamentos, acuerdos, etc). En caso de hechos punibles, es responsable solidariamente el propietario en cuanto a las sanciones propias por haber incumplido una de las obligaciones que establece la normativa y en segundo lugar, las sanciones propias del hecho de tránsito como la consignación del vehículo, la retención de la licencia de conducir del piloto entre otros.

Al propietario o representante legal que presta servicio de transporte extraurbano, ante la ocurrencia de tres o más accidentes en donde son los imputados sus pilotos habiendo resultado personas lesionadas o fallecidas o por la imposición a sus vehículos tres o más multas por carecer de seguro vigente, la Dirección General de Transportes, podrá negar licencias o renovaciones al servicio de transporte extraurbano de pasajeros. Así como la suspensión de licencia por el plazo de seis meses, cuando al porteador circule sin el seguro vigente al momento de ocurrir un hecho de tránsito. Y se procederá la cancelación, si se verifica que hay reincidencia en el incumplimiento en las disposiciones del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, sobre el mismo vehículo. y asimismo se podrá imponer sanciones pecuniarias en los casos que se demuestren que



el vehículo superaba el número de pasajeros que fue autorizado en la tarjeta de operación, de acuerdo al Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial, aplicándose de la siguiente manera:

- a) Al ser sancionado por primera vez por prestar el servicio de transporte extraurbano superando el número de pasajeros que fue autorizado en la Tarjeta de Operación Q3000.00

- b) Por ser sancionado una segunda vez, el mismo vehículo, por prestar el servicio de transporte extraurbano superando el número de pasajeros que fue autorizado en la Tarjeta de Operación Q5000.00

- c) Por ser sancionado una tercera vez el mismo vehículo por prestar el servicio de transporte extraurbano superando al número de pasajeros que fue autorizado en la Tarjeta de Operación Q6,000.00

El piloto que comete la comisión de hechos de tránsito que ocasione, lesiones o muertes de personas, además de las sanciones contempladas en el Código penal o lo que se le imponga a la sentencia. Se le impondrá la siguiente sanción administrativa:

- La cancelación en el registro de pilotos, por superar el número de pasajeros que fue autorizado en la tarjeta de operación ante la ocurrencia de accidentes.



Las sanciones administrativas propias que no se desprende de los hechos de tránsito pero que se le imponen al piloto son las siguientes:

1. La suspensión por el plazo de seis meses al ser sancionado el piloto, tres veces, por conducir la unidad de servicio de transporte extraurbano, superando el número de pasajeros que fue autorizado en la tarjeta de operación. La Dirección General de Transportes emitirá una resolución donde suspenda al piloto para operar buses autorizados para la prestación del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial.
2. La cancelación en el registro de pilotos al ser sancionado cuatro veces por prestar el servicio de transporte extraurbano superando el número de pasajeros autorizado en la tarjeta de operación y al ser sancionado cuatro veces por no cumplir con los límites de velocidad.

Y en el caso de que el autor del hecho se fuera a la fuga, como consecuencia debe imponérsele una sanción administrativa, pero en legislación no lo regula, por ello es eludible esta sanción.



4.5 Aplicación de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito

La fuga de los pilotos del transporte extraurbano en hechos de tránsito regularmente es común en el país a consecuencia de ello fue emitido el Decreto 15-2014 Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito.

Se emite esta disposición legal para asegurar la persecución penal estableciendo que cuando el conductor se diera a la fuga, el propietario del vehículo tiene la obligación en un plazo de veinticuatro horas después de sucedido el hecho de tránsito, de presentar de forma inmediata los datos para identificar e individualizar al conductor involucrado en el hecho. Y asimismo el Ministerio Público podrá solicitar una medida de coerción como la suspensión provisional de la licencia de conducir del piloto, hasta que solvete su situación jurídica. En este procedimiento, la actuación del Ministerio Público debe ser inmediata para que solicite las medidas pertinentes ante el órgano jurisdiccional.

Otro aspecto que trata la legislación citada, es referente al peritaje realizado al vehículo involucrado en el hecho de tránsito, resulte en las conclusiones del mismo, que existe alteración, deterioro, o deficiente funcionamiento de los sistemas de suspensión, frenos, dirección, llantas o luces, podrán ser procesados los propietarios, representante legal o el responsable de tales condiciones. En este punto se debe mencionar que el piloto del



transporte tiene la responsabilidad del cuidado del vehículo, así como la forma de conducirlo y el propietario o representante legal de supervisar a su empleado y que el vehículo se encuentre en buenas condiciones para la prestación del servicio. Por lo que no se puede hacer responsable al propietario o representante legal por los homicidios o lesiones culposas causados por el piloto salvo la responsabilidad civil.

En cuanto a la identificación de los vehículos del transporte, el número de placas de circulación debe ser visible y pintados de color blanco con números no menores de 15 centímetros de largo por 10 de ancho en la parte superior delantera y en la parte superior trasera del vehículo. El cumplimiento del mismo, es necesario, ya que al suceder un hecho de tránsito las personas alrededor o por medio de cámaras podrán visualizar el vehículo involucrado siendo para el ente investigador un medio de convicción para el esclarecimiento del hecho.

En relación para adquirir la licencia de conducir tipos A y B, en el tercer año de vigencia de la presente Ley, será necesario que la persona acredite haber cursado y aprobado el tercer año de educación primaria y a partir del quinto año de vigencia de esta ley, solo se extenderá la licencia tipos A y B, quienes hayan cursado y aprobado la escuela primaria completa, sin afectar los derechos adquiridos. Está presente sería factible que además de solicitar la aprobación de grados antes que emitan su licencia de conducir tipos A y B realicen un curso de educación vial y delitos que pueden ser procesados, debido a que,



si el piloto actuare de manera negligente, imprudente e impericia en hechos de tránsito se ha dado el cumplimiento a la primacía de la ley que contra la observancia de la ley no puede alegarse ignorancia, desuso, costumbre o práctica en contrario.

En el apartado de la divulgación, el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la Dirección General de Transportes Extraurbanos y municipalidades deberán divulgar la presente norma jurídica a empresas y conductores.

La ley hace énfasis a la educación vial, y de acuerdo a lo explicado con anterioridad debería realizarse antes de la emisión de la licencia tipos A y B y posteriormente como establece la legislación de haber obtenido la licencia, recibir el curso de educación vial referente a normas de cortesía y seguridad de conductores y peatones, impartidas por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil o la Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Los hechos de tránsito generalmente son provocados por causa de los pilotos, los vehículos, caminos y hechos naturales, pero el presente trabajo se centra en los pilotos del transporte colectivo, que se van a la fuga al ocurrir el hecho, en primer lugar, desaparecen y por ello se ignora su paradero, toda investigación y la correspondiente



persecución penal, se paraliza, ya que no es posible su localización por no encontrarse en el país, y no obstante se obtenga información por parte del propietario del vehículo respecto de la posible ubicación del piloto fugado, dejando inactiva su investigación quedando el sindicado, sin el castigo correspondiente y sin contar también que al pasar los años prescribe la responsabilidad penal a consecuentemente muchos delitos de tránsito, no se puede imponer una condena. Y en el caso de que el propietario se niegue a brindar información del trabajador, el Ministerio Público, tiene la potestad de iniciar las acciones penales contra él de conformidad con la Ley preventiva de hechos de tránsito, relacionados a la fuga de pilotos. Cuando el piloto fugado, se presente voluntariamente ante Juez competente o Ministerio Público para solventar su situación jurídica, en tal circunstancia, queda sujeto a un proceso penal pudiendo otorgarle una medida sustitutiva y se seguirá en el procedimiento común o bien pueda proceder un procedimiento abreviado de conformidad con la ley. Pero en caso que el fugado, fuera aprehendido, no gozara de ninguna medida de coerción a su favor, por lo que se procederá a ser puesto a disposición ante el juez, para que conozca el delito que se le imputa, por lo que el juez al tener motivos racionales suficientes de creer que la persona detenida ha cometido el hecho delictivo, dictará auto de prisión derivado a la fuga y de la posible incomparecencia del imputado en el proceso que se lleva en su contra por ser evidente el peligro de fuga.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La fuga de los pilotos del transporte colectivo, en hechos de tránsito, trae como consecuencias que no sean perseguidos penalmente por falta de individualización del conductor o por ignorar su ubicación; y segundo lugar el propietario puede incurrir en el delito de encubrimiento propio por no proporcionar la información al Ministerio Público del piloto que causó muertes o lesiones en el hecho de tránsito.

Aunado a lo anterior, fue emitido la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito para asegurar la persecución penal del conductor que se da a la fuga en un hecho de tránsito, no obstante, se ha establecido que la fuga de un sujeto no se encuentra regulada en el Código Penal, como una agravación a la pena y asimismo en el Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial, no hay ninguna sanción administrativa que se le aplique.

Por ello es menester, que la legislación vigente deba modificarse para contemplar una agravante sobre el delito que se comete en estas circunstancias respecto a la fuga de pilotos del transporte colectivo y que el Congreso de la República de Guatemala, en base a la potestad de iniciativa de ley pueda promover una reforma a las causas agravantes estipulados en el Artículo 27 del Código Penal, adicionando la fuga como tal.





BIBLIOGRAFÍA

ALBEÑO OVANDO, Gladis Yolanda. **Derecho proceso penal: el juicio oral en el proceso penal guatemalteco.** (s.l.i): (s.e), 2001.

Biblioteca jurídicas del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.
<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/8/3553/4.pdf> (Consultado: 23 de noviembre).

CAYO, Bosco y coautores. **Real Academia Española.** <http://dle.rae.es/?id=7OiMmZE&o=h> (Consultado último acceso: 20 de octubre).

DE LEÓN VELASCO, Héctor Aníbal y Héctor Anibal De León Polanco. **Aproximación al derecho procesal penal guatemalteco.** Guatemala: 3ª ed., (s.e), 2010.

DE LEON VELASCO, Héctor Aníbal y Jose Francisco de Mata Vela. **Derecho penal guatemalteco.** Guatemala: 18ª ed., (s.e), 2008.

LÓPEZ CONTRERAS, Rony Eulalio. **La reparación del daño a la víctima del delito.** Guatemala: Ed., Estudiantil fénix, 2005.

NUFIO VICENTE, Jorge Luis. **El derecho penal guatemalteco: parte general, no es un misterio.** Guatemala: 2ª ed., Ed., Colección sexo estado tomo I, 2012.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Buenos Aires, Argentina: Ed., Heliasta, 1987.



PAR USEN, José Mynor. **Juicio oral en el proceso penal guatemalteco.** (s.l.i): (s.e),
(s.f).

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco.** Guatemala: 6^a ed.,
Ed., Universitaria, 2006.

Legislación:

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

Código Civil. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de Guatemala, Decreto
Ley 106, 1963.

Código de Comercio de Guatemala Decreto Ley Número 2-70 del Congreso de la
República de Guatemala, 1970.

Código Municipal. Decreto Número 12-2002 del Congreso de la República de
Guatemala, 2002.

Código Penal. Decreto 17-83 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 Contrataciones del Estado. Decreto Número 57-92 del Congreso de la
República de Guatemala, 1992



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

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

Reglamento de Tránsito. Acuerdo Gubernativo Número 273-98 del Presidente de la República, 1998

Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte de Extraurbano de Personas. Acuerdo Gubernativo Número 265-2001 del del Presidente de la República, 2001.

Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo Urbano del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia. Acuerdo Com-42-2009 del Concejo Municipal de la ciudad de Guatemala, 2009.

Reglamento para la Operación de Servicios de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Acuerdo Gubernativo 225-2012 del Presidente de la República, 2012.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Extraurbano en el Municipio de Guatemala. Acuerdo Com-016-16 del Concejo Municipal de la ciudad de Guatemala, 2006.