

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

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central figure, likely a saint or a historical figure, surrounded by various symbols including a crown, a cross, and a shield. The text "UNIVERSITAS CAROLINA ACQUILA" is inscribed around the perimeter of the seal.

**DETERMINACIÓN DE LÍMITES DE VELOCIDAD ESPECÍFICOS PARA EL  
TRANSPORTE EXTRAURBANO POR EL INVOLUCRAMIENTO CONSTANTE DE  
HECHOS QUE RESULTAN EN PÉRDIDA DE VIDAS**

**YÉSSIKA WALESKA UREÑA GUIL**

**GUATEMALA, MARZO DE 2017**

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

**DETERMINACIÓN DE LÍMITES DE VELOCIDAD ESPECÍFICOS PARA EL  
TRANSPORTE EXTRAURBANO POR EL INVOLUCRAMIENTO CONSTANTE DE  
HECHOS QUE RESULTAN EN PÉRDIDA DE VIDAS**

**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**YÉSSIKA WALESKA UREÑA GUIL**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Guatemala, marzo de 2017

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

DECANO:	Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL I:	Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II:	Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III:	Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br. Jhonathan Josué Mayorga Urrutia
VOCAL V:	Br. Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO:	Lic. Fernando Antonio Chacón Urizar

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



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,  
 16 de febrero de 2016.

Atentamente pase al (a) Profesional, RENÉ GILBERTO SERMEÑO GUZMÁN  
 \_\_\_\_\_, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante  
YÉSSIKA WALESKA UREÑA GUIL, con carné 200312213,  
 intitulado DETERMINACIÓN DE LÍMITES DE VELOCIDAD ESPECÍFICOS PARA EL TRANSPORTE  
EXTRAURBANO POR EL INVOLUCRAMIENTO CONSTANTE DE HECHOS QUE RESULTAN EN PÉRDIDA DE VIDAS.

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

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

Fecha de recepción 09 / 05 / 2016

Asesor(a)  
 (Firma y Sello)

*René Gilberto Sermeño Guzmán*  
 Abogado y Notario





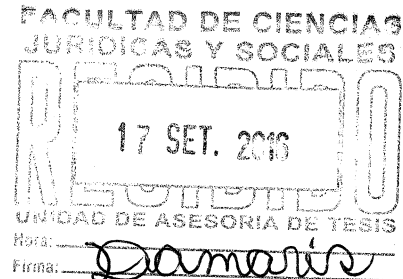


Lic. René Gilberto Sermeño Guzmán  
Abogado y Notario  
Colegiado No. 6,854  
Teléfono: 5588-6568  
5ta. Avenida 11-70 zona 1, edificio Herrera of. 5B

---

Guatemala, 15 de junio de 2016

**DOCTOR:**  
**ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ**  
**JEFE DE LA UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**  
**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**



**DOCTOR ORELLANA MARTÍNEZ:**

Tengo el honor de dirigirme a usted haciendo referencia a la providencia de la Unidad de Asesoría de Tesis, de fecha 03 de febrero de 2016, por medio de la cual se sirvió trasladarme el trabajo de tesis presentado por la estudiante YÉSSIKA WALESKA UREÑA GUIL, intitulado "DETERMINACIÓN DE LÍMITES DE VELOCIDAD ESPECÍFICOS PARA EL TRANSPORTE EXTRAURBANO POR EL INVOLUCRAMIENTO CONSTANTE DE HECHOS QUE RESULTAN EN PÉRDIDA DE VIDAS" Al respecto manifiesto lo siguiente:

- Del trabajo de tesis del estudiante referido, el mismo consta de cuatro capítulos consistentes en: el primer capítulo, realiza un estudio relacionado a la obligación estatal de garantizar la vida, la seguridad vial a pasajeros del transporte extraurbano en Guatemala; en el segundo capítulo lo concerniente a los accidentes y hechos de tránsito, con énfasis a las responsabilidades penales y civiles de los pilotos y dueños del transporte extraurbano; en el capítulo tercero, los derechos de las personas usuarias del transporte extraurbano de pasajeros y; capítulo cuarto, lo relacionado a la necesidad de adicionar el ARTÍCULO 20 Bis. De la Ley de Tránsito, Decreto 132-96.

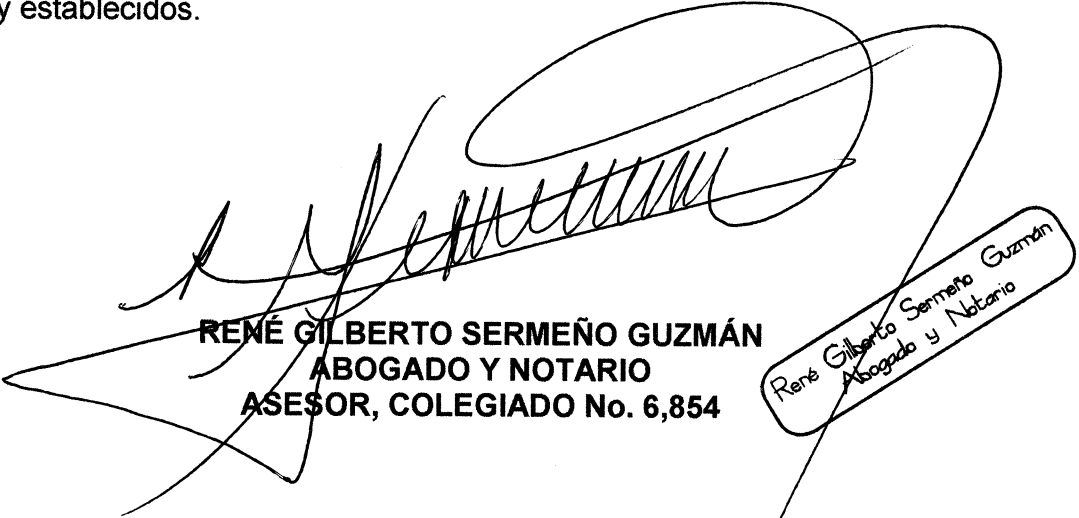
Considero que la investigación, proporciona un aporte científico y técnico sobre un tema relacionado a la forma en que se ve afectado el derecho a la vida y a la seguridad de acuerdo con lo establecido en los ARTÍCULOS 1 y 2 de la Constitución Política de la República de Guatemala, los cuales no se aplican, generando así un gasto al Estado y no cumpliendo con el fin supremo que es la realización del bien común, siendo deber del Estado garantizar a los habitantes de la República.



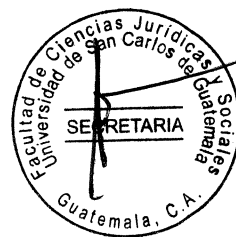
Lic. René Gilberto Sermeño Guzmán  
Abogado y Notario  
Colegiado No. 6,854  
Teléfono: 5588-6568  
5ta. Avenida 11-70 zona 1, edificio Herrera of. 5B

---

- El estudio doctrinario y jurídico del presente trabajo de tesis se sustentó en el uso de los métodos y técnicas de investigación, fundamentados en el analítico-sintético e inductivo-deductivo por parte de la estudiante.
- En cuanto a la redacción y estructura de la investigación, la misma es acorde en el desarrollo de la temática de criterios técnicos-jurídicos y se coincide con la información recopilada, así como la adecuada aplicación de la legislación nacional vigente.
- En relación a la conclusión discursiva del presente trabajo, la misma es acorde a la investigación realizada y se considera de importante conocimiento para las partes involucradas en el estudio con el propósito de dar una solución a la problemática abordada con relación a la vulneración de los principios constitucionales al afectar el derecho a la vida y a la seguridad establecidas en nuestra Carta Magna.
- La bibliografía utilizada se encuentra actualizada y acorde al trabajo técnico científico de tesis realizado por la sustentante.
- Por todo lo anterior, estimo que la presente tesis, cumple con los requisitos ordenados en el 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 de acuerdo al ARTÍCULO 31 del normativo antes mencionado, a efecto se continúe con el trámite correspondiente y expresamente declaro no ser pariente de la sustentante dentro de los grados de ley establecidos.

  
**RENÉ GILBERTO SERMEÑO GUZMÁN**  
**ABOGADO Y NOTARIO**  
**ASESOR, COLEGIADO No. 6,854**

René Gilberto Sermeño Guzmán  
Abogado y Notario



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 27 de septiembre de 2016.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante YÉSSIKA WALESKA UREÑA GUIL, titulado DETERMINACIÓN DE LÍMITES DE VELOCIDAD ESPECÍFICOS PARA EL TRANSPORTE EXTRAURBANO POR EL INVOLUCRAMIENTO CONSTANTE DE HECHOS QUE RESULTAN EN PÉRDIDA DE VIDAS.

Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/srrs.

*[Handwritten signatures and stamps]*

*[Circular stamp: FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES, UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, SECRETARIA, GUATEMALA, C.A.]*

*[Circular stamp: FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES, UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, DECANATO, GUATEMALA, C.A.]*





## DEDICATORIA

**A DIOS:** Quien ha sido mi fortaleza, mi sabiduría y mi guía. Él que en todo momento ha guardado de mí en el camino de la vida y con su amor infinito me ha permitido cada instante tener la fuerza para levantarme cuando he caído, por todo, infinitamente agradecido por su amor.

**A MI MADRE:** Ana Guil, que con sus sacrificios cada día nos dio a mis hermanos y a mí la oportunidad de ser personas de bien, dándonos su ejemplo de perseverancia para demostrar capacidad ante cualquier reto de la vida.

**A MIS HERMANOS:** Albert y Liseth, quienes han sido mi apoyo, con quienes he compartido y de quienes he aprendido a no darme por vencida y tener convicción y carácter para enfrentar la adversidad.

**A MIS HIJOS:** Alison y David, que son la fuente de mi inspiración y motivación para culminar mi preparación profesional y así poder ser ejemplo para sus vidas.



**A MI ESPOSO:** Hugo, por su amor y apoyo incondicional, a quien siempre he de recordar por los bellos momentos vividos a su lado y siempre lo llevaré en mi corazón.

**A MIS AMIGOS:** Que a lo largo de la carrera fueron quienes me demostraron su verdadera amistad, su apoyo incondicional.

**A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala, más que tricentenaria, Alma Mater formadora de grandes hombres y mujeres.

**A:** La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, de cuyas aulas tengo el privilegio ser egresada, mi eterno agradecimiento, por ser parte de mi formación profesional.

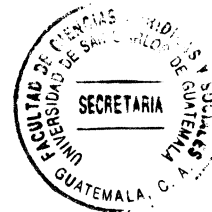


## PRESENTACIÓN

La presente investigación se ubica dentro del derecho público y es de tipo cualitativa, debido a que propone regular y establecer límites legales a la velocidad del transporte extraurbano de pasajeros, analizando el derecho a la vida, a la integridad física y a la seguridad vial de las personas, así como la obligación estatal de garantizar dichos derechos.

La misma abarca un periodo de cinco años, tomados del 15 de marzo de 2011 al 28 de octubre de 2015, analizando la problemática derivada de la inexistencia de límites legales a la velocidad del transporte extraurbano de pasajeros y sus consecuencias para la población guatemalteca, teniendo como sujetos de estudio a los usuarios de este tipo de transporte, y como objeto de estudio, la problemática generada por la falta de límites de velocidad para la circulación del transporte extraurbano de pasajeros en el país.

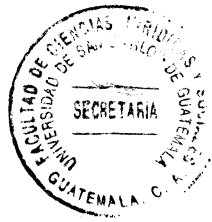
A través de su realización se obtiene un aporte académico, ya que desarrolla la doctrina vinculada con la obligación estatal de protección a la persona humana, proponiendo adecuaciones normativas orientadas a que el Estado guatemalteco garantice el derecho a la vida, a la integridad física y a la seguridad vial de las personas usuarias del transporte extraurbano de pasajeros.



## HIPÓTESIS

La investigación realiza un análisis de la problemática relacionada la obligación estatal de proteger la vida y la seguridad de las personas, incluida su seguridad al conducirse en carreteras, abordando las causas y consecuencias que la falta de garantía de estos derechos conlleva para la sociedad guatemalteca, evidenciando la necesidad de definir mecanismos preventivos de accidentes en las normas.

Para la presente tesis se planteó como hipótesis que, el establecimiento de límites legales de velocidad al transporte extraurbano de personas, a través de la reforma a los Artículos 20 y 109 de la Ley de Tránsito, contribuirá a disminuir los hechos y accidentes de tránsito donde se ven involucradas unidades del transporte extraurbano de personas, con lo cual se garantizará la vida e integridad de los usuarios de este servicio.

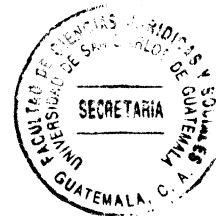


## COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

La hipótesis se comprobó utilizando los métodos analítico, comparativo, deductivo y sintético, debido a que fueron analizados el derecho a la vida, a la integridad y a la seguridad vial, estableciéndose que para que el Estado garantice la plena vigencia de estos derechos para las personas usuarias del transporte extraurbano de pasajeros es necesario adicionar el Artículo 20 Bis a la Ley de Tránsito, para establecer el límite de velocidad para la circulación del transporte extraurbano de pasajeros.

La comprobación de la hipótesis hizo posible detectar, identificar e individualizar la problemática que involucra la falta de límites legales para la velocidad del transporte extraurbano de pasajeros, lo cual justifica la propuesta de reforma a la Ley de Tránsito.





## ÍNDICE

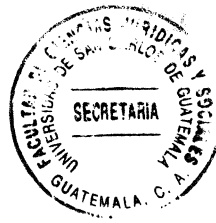
	Pág.
Introducción.....	i
<b>CAPÍTULO I</b>	
1. Obligación estatal de regular el transporte extraurbano de pasajeros.....	1
1.1. Obligación estatal de garantizar la vida .....	6
1.2. El derecho a la seguridad.....	13
1.3. La seguridad vial.....	17
1.4. La Ley de Tránsito y su función en Guatemala.....	24
<b>CAPÍTULO II</b>	
2. Los accidentes y hechos de tránsito .....	29
2.1. Regulación legal de los hechos y accidentes de tránsito en Guatemala	33
2.2. Responsabilidades penales y civiles de los pilotos del transporte extraurbano de pasajeros en Guatemala .....	34
2.3. Responsabilidades solidarias de los dueños del transporte extraurbano de pasajeros en caso de accidentes de tránsito .....	40
<b>CAPÍTULO III</b>	
3. Derechos de las personas usuarias del transporte extraurbano de pasajeros .....	43
3.1. El derecho a la vida de los usuarios del transporte público de pasajeros .....	46
3.2. El derecho a la seguridad vial.....	49
3.3. El derecho a la indemnización y a la reparación de los daños.....	49
3.4. Respuesta del Estado a las víctimas de accidentes de tránsito en Guatemala .....	50



## CAPÍTULO IV

Pág.

4. Reforma a la Ley de Tránsito, Decreto 132-96, para establecer mecanismos para regular los límites de velocidad del transporte extraurbano en Guatemala.....	55
4.1. Responsabilidad del Estado de garantizar la seguridad vial.....	56
4.2. Acciones para prevenir accidentes de tránsito.....	60
4.3. Propuesta de reforma .....	65
<b>CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....</b>	<b>69</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>71</b>



## INTRODUCCIÓN

El presente estudio aborda el derecho de las personas a la seguridad vial, así como la obligación del Estado de garantizar este derecho, siendo una preocupación a nivel nacional los hechos y accidentes de tránsito donde se ven involucradas unidades del transporte extraurbano de pasajeros, los cuales afectan la vida, la integridad física, seguridad y la propiedad de las personas usuarias del transporte extraurbano de pasajeros.

En la actualidad, las instituciones estatales reportan, a través de sus informes y estadísticas, numerosos accidentes de tránsito donde se ven involucrados vehículos automotores que prestan sus servicios en el transporte extraurbano de personas en el país, los cuales en su mayoría son ocasionados por la excesiva velocidad con la que se conducen los buses extraurbanos, situaciones que afectan la vida, la integridad física, la seguridad vial y el derecho a la propiedad de las personas usuarias de este tipo de transporte, sin que en las leyes específicas se encuentre regulado legalmente el límite de velocidad para este tipo de transporte, lo cual hace necesario y oportuno el abordaje de esta problemática.

El objetivo que se planteó para la presente investigación fue alcanzado, debido a que fueron identificados los obstáculos a la implementación adecuada de la ley de tránsito, impidiendo al Estado garantizar la vida e integridad de las personas usuarias de este tipo de transporte, lo cual justifica la reforma a la Ley de Tránsito para adicionar el Artículo 20 Bis, presentándose la propuesta de reforma como resultado del estudio.

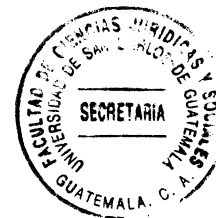
El proceso de investigación y construcción del informe permitió comprobar la hipótesis planteada, ya que se fundamentó que, el establecimiento de límites legales de velocidad al transporte extraurbano de personas a través de la reforma a los Artículos 20 y 109 de la Ley de Tránsito contribuirá a disminuir los hechos y accidentes de



tránsito donde se ven involucradas unidades del transporte extraurbano de personas, con lo cual se garantizará la vida e integridad de los usuarios de este servicio.

La presente se divide en cuatro capítulos, los cuales están conformados de la siguiente manera: El capítulo uno aborda lo relacionado con la obligación estatal de regular el transporte, para garantizar la seguridad vial; el capítulo dos desarrolla lo relacionado con los accidentes de tránsito, la forma en la cual estos se regulan y las responsabilidades derivadas de accidentes y hechos de tránsito; el capítulo tres describe y aborda los derechos de las personas usuarias del transporte extraurbano de pasajeros y la respuesta estatal a las víctimas de accidentes y hechos de tránsito; finalmente, el capítulo cuatro contiene la propuesta de reforma a la Ley de Tránsito vigente para contribuir a garantizar los derechos de las personas usuarias del transporte extraurbano de pasajeros.

Durante el proceso de investigación se aplicaron los métodos analítico y sintético, así como las técnicas de observación y fichaje. La misma ha sido elaborada con el fin de aportar a la seguridad vial en el país.



## CAPÍTULO I

### 1. Obligación estatal de regular el transporte extraurbano de pasajeros

El Estado, como ente rector de las políticas públicas que deben ser aplicadas en el país, tiene la obligación de regular las conductas de los particulares y de los funcionarios públicos. De acuerdo al derecho internacional de los derechos humanos, el Estado se encuentra obligado a proteger los derechos humanos y garantizar su libre ejercicio, inclusive frente a las acciones de los particulares, lo cual se entiende como la actuación del Estado con diligencia debida, implementando acciones tendientes a proteger y garantizar los derechos humanos.

Los Estados, incluidos Guatemala, tienden principalmente a promulgar normas para regular conductas con el fin de proteger derechos, de esta forma se regulan principalmente prohibiciones, es decir, conductas que no deben ser realizadas, con el fin de evitar conflictos. En tal sentido, "las normas jurídicas son reglas u ordenamientos dictados por la autoridad competente, con la finalidad de autoregular una sana convivencia entre los integrantes de una sociedad.

Se puede decir que tienen un origen contractual, es decir, se establece un contrato o un convenio no escrito que produce o transfiere tanto obligaciones como derechos, ello con la finalidad de que todas las personas a quienes les afectarían dichas normas



estén de acuerdo, tanto en hacer uso de sus derechos, como de sus obligaciones”.<sup>1</sup> En atención a ello, el Estado debe regular las conductas para que las personas puedan convivir en sociedad basándose en parámetros mínimos de convivencia, que eviten el abuso entre unos y otros. Con tal fin, las normas sociales se diferencian de las normas jurídicas, debido a que las normas jurídicas deben ser de observancia obligatoria para las personas, con el fin de mantener la paz social.

Cuando se da inicio con la normativización de las conductas, el ser humano fue consciente de que necesitaba vivir en sociedad para facilitar su sobrevivencia, empezó a establecer pactos o acuerdos con otros seres humanos para trabajar o convivir en equipo; pero, conforme pasó el tiempo, el ser humano fue evolucionando y creándose nuevas necesidades; hasta que se llegó a las civilizaciones antiguas que trataron de establecer un sistema que les permitiera convivir de manera armónica, ello se dio con los Romanos que fueron los primeros en darle forma a todas las cuestiones legales, entre ellas, el sistema de gobierno y el establecimiento de normas jurídicas reguladas por el Estado.

Desde la época antigua, cuando las comunidades comenzaron con su organización social, realizando lo que se ha denominado contrato social. El contrato social es una expresión que se utiliza en la filosofía, la ciencia política y la sociología en alusión a un acuerdo real o hipotético realizado en el interior de un grupo por sus miembros, como por ejemplo el que se adquiere en un Estado en relación a los derechos y deberes del

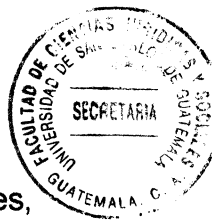
---

<sup>1</sup> Ocaña, Ignacio. **El origen de las normas sociales**. <http://ignaciood.blogspot.com/2012/01/el-origen-de-las-normas-juridicas.html> (Consultado: 12 de diciembre de 2015)

Estado y de sus ciudadanos. Se parte de la idea de que todos los miembros del grupo están de acuerdo por voluntad propia con el contrato social, en virtud de lo cual admiten la existencia de unas leyes a las que se someten. El pacto social es una hipótesis explicativa de la autoridad política y del orden social.

El contrato social, como teoría política, explica, entre otras cosas, el origen y propósito del Estado y de los derechos humanos. La esencia de la teoría (cuya formulación más conocida es la propuesta por Jean Jacques-Rousseau) es la siguiente: para vivir en sociedad, los seres humanos acuerdan un contrato social implícito, que les otorga ciertos derechos a cambio de abandonar la libertad completa de la que dispondrían en estado de naturaleza.

Siendo así, los derechos y deberes de los individuos constituyen las cláusulas del contrato social. El Estado es la entidad creada para hacer cumplir el contrato. Del mismo modo, quienes lo firman pueden cambiar los términos del contrato si así lo desean; los derechos y deberes no son inmutables o naturales. Por otro lado, un mayor número de derechos implican mayores deberes; y menos derechos implican menos deberes. Como parte integral del contrato social, el Estado debe regular las normas que rigen a la sociedad y su convivencia en todos los ámbitos sociales, con el fin de garantizar el mayor bienestar y desarrollo de la población, así como con el objetivo de evitar que la población sufra algún tipo de daño o afectación en su vida o en su propiedad.



La teoría de Rosseau sobre el contrato social, es desarrollada por Thomas Hobbes, quien expone que “el orden político es el resultado de un contrato, y por lo tanto, de una convención, de una decisión tomada libremente por quienes lo adoptan, y es eso lo único que puede fundamentar las bases del poder civil”.<sup>2</sup> Posteriormente, John Locke también aborda lo referido al contrato social, siendo Rosseau, Hobbes y Locke quienes desarrollan esta teoría.

De acuerdo a Locke, “el derecho al poder político y su verdadero origen tienen que ver directamente con el establecimiento de unas condiciones que hagan posible preservar la vida, libertad, igualdad y posesiones de todos los hombres”.<sup>3</sup> Como puede apreciarse, la teoría del contrato social expone que, cuando el ser humano se agrupa en sociedad y sale de su estado natural, decide establecer un determinado orden político, acordando respetar y defender ciertos derechos en beneficio de la colectividad, delegando en el Estado la obligación de regular las conductas y asegurar que se respeten los derechos de la colectividad, acuerdo al cual se le denomina contrato social.

La Real Academia Española define la obligación como: “el cumplimiento de todo aquello que se está obligado a hacer, el vínculo que sujeta a hacer o abstenerse de hacer algo, establecido por precepto de ley, por voluntario otorgamiento o por derivación recta de ciertos actos”,<sup>4</sup> por tanto la obligación estatal de proteger a las

---

<sup>2</sup> [http://www.filosofia.net/materiales/sofiafilia/hf/soff\\_mo\\_16\\_c.html](http://www.filosofia.net/materiales/sofiafilia/hf/soff_mo_16_c.html) **Contrato social.** (Consultado: 15 de diciembre de 2015)

<sup>3</sup> Cortéz Rodas, Francisco. **El contrato social liberal: John Locke.** Pág. 110.

<sup>4</sup> Real Academia Española. **Diccionario de la Lengua Castellana.** Pág. 235.





personas se deriva de las leyes nacionales y del marco internacional de protección a la vida, motivo por el cual no puede excusarse de cumplir con su obligación e “implica que el Estado debe generar todas las acciones necesarias para proteger la vida y la integridad de las personas”.

Como se menciona, para proteger los derechos y garantizar a la ciudadanía el libre ejercicio de estos, el Estado promulga normas y políticas destinadas a garantizar los fines constitucionales. De acuerdo con lo establecido en los Artículos 1, 2 y de la Constitución Política de la República de Guatemala, “el Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común”, siendo “deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona”. Así mismo, el Estado “garantiza la vida desde su concepción, así como la integridad y seguridad de la persona”, a través de sus acciones.

En tal sentido, el Estado tiene la obligación de regular el transporte extraurbano de pasajeros, con el fin de garantizar a los usuarios de este transporte la vida, integridad y seguridad, así como la conservación de su propiedad privada, derechos afectados por los múltiples accidentes de tránsito donde se ven involucradas unidades de este tipo de transporte.

La obligación de regular y autorizar este tipo de transporte, se encuentra establecida en el Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, donde se

establece que la autoridad gubernamental debe extender la autorización de cualquier servicio de transporte nacional e internacional, toda vez se llenen los requisitos correspondientes. A través del artículo se reconoce la utilidad pública del transporte comercial, y por tanto, se establece que goza de la protección del Estado los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios.

Por tanto, el Estado de Guatemala, a través del Organismo Legislativo, debe promover la normativa necesaria que regule el transporte extraurbano de pasajeros.

### **1.1. Obligación estatal de garantizar la vida**

Como se menciona, la diligencia debida, “es la obligación del Estado de garantizar, mediante acciones positivas, el ejercicio de los derechos humanos entre particulares en el territorio de un Estado, siendo definida mediante la utilización de diferentes términos, como una obligación internacional, un principio general, un estándar de conducta, o un deber”.<sup>5</sup>

La obligación de proteger la vida, incluye el garantizar a las personas el vivir libres de violencia, vivir en condiciones dignas y brindarle a las personas condiciones para su desarrollo humano.

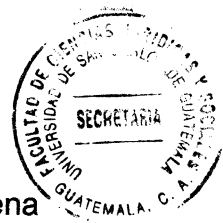
---

<sup>5</sup> García Elorrio. Magdalena. **Algunas consideraciones en torno a la naturaleza y alcance de la noción de diligencia debida en la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos.** Pág. 2.

La obligación de proteger la vida, “no solo presupone que ninguna persona sea privada de su vida arbitrariamente (obligación negativa), sino que además requiere que los Estados tomen todas las medidas apropiadas para proteger y preservar el derecho a la vida (obligación positiva), bajo su deber de garantizar el pleno y libre ejercicio de los derechos de todas las personas dentro de su jurisdicción”.

Por ende, el derecho a la vida es prerrequisito para el ejercicio, goce y disfrute de otros derechos humanos, ya que sin estos otros derechos carecen de sentido, por tanto no puede ser restringido y debe ser protegido. Se encuentra regulado en varios instrumentos internacionales de protección a los derechos humanos. En la Declaración Americana se tutela en el Artículo 1, donde se establece que todo ser humano tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.

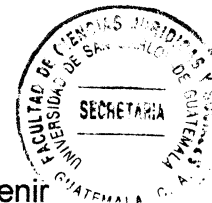
En la Convención Americana de Derechos Humanos, se encuentra protegido en el Artículo 4, desarrollando más ampliamente este derecho y reconociendo que, “(1) Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y, en general, a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente. (2) En los países que no han abolido la pena de muerte, ésta sólo podrá imponerse por los delitos más graves, en cumplimiento de sentencia ejecutoriada de tribunal competente y de conformidad con una ley que establezca tal pena, dictada con anterioridad a la comisión del delito. Tampoco se extenderá su aplicación a delitos a los cuales no se la aplique actualmente. (3) No se restablecerá la pena de muerte en los Estados que la han abolido. (4) En ningún caso se puede aplicar la pena de muerte



por delitos políticos ni comunes conexos con los políticos. (5) No se impondrá la pena de muerte a personas que, en el momento de la comisión del delito, tuvieran menos de dieciocho años de edad o más de setenta, ni se le aplicará a las mujeres en estado de gestación. (6) Toda persona condenada a muerte tiene derecho a solicitar la amnistía, el indulto o la conmutación de la pena, los cuales podrán ser concedidos en todos los casos. No se puede aplicar la pena de muerte mientras la solicitud esté pendiente de decisión ante autoridad competente”.

También se encuentra tutelado en otros instrumentos internacionales en materia de derechos humanos, por ejemplo, el Artículo 3 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, establece que todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona; en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, se encuentra en el Artículo 6 numeral 1 y en la Convención sobre los Derechos del Niño este derecho se tutela en el Artículo 6 numeral 1, entre otros instrumentos. Para el caso guatemalteco, como se menciona, se encuentra tutelado en los Artículos 1 y 2 de la Constitución Política de la República.

“Las obligaciones asumidas por los Estados en relación con la protección del derecho a la vida en la implementación de la política pública sobre seguridad, pueden incumplirse especialmente en dos tipos de situaciones: (1) cuando el Estado no adopta las medidas de protección eficaces frente a las acciones de particulares que pueden amenazar o vulnerar el derecho a la vida de las personas que habitan en su territorio; y (2) cuando sus fuerzas de seguridad utilizan la fuerza letal fuera de los parámetros



internacionalmente reconocidos, siendo una obligación de los Estados prevenir razonablemente, investigar y sancionar las actuaciones que puedan entrañar violación del derecho a la vida, incluyendo aquellas cometidas por agentes estatales o particulares”.<sup>6</sup>

Debido a ello, el Artículo 27 de la Convención Americana establece que el derecho a la vida no es un derecho derogable. En consecuencia, los Estados no pueden, ni siquiera en tiempo de guerra, de peligro público o de otra emergencia que amenace la independencia o seguridad del Estado, adoptar medidas que suspendan la protección del derecho a la vida.

En relación al derecho a la integridad personal, este se encuentra tutelado en los Artículos 1, 25 y 26 de la Declaración Americana de Derechos Humanos y en los Artículos 5 y 7 de la Convención Americana de Derechos Humanos.

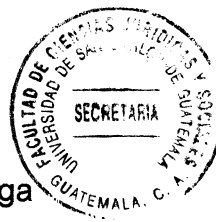
Declaración Americana:

“Artículo 1. Todo ser humano tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.

Artículo 25. Todo individuo que haya sido privado de su libertad tiene derecho a un tratamiento humano durante la privación de su libertad.

---

<sup>6</sup> Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH). **Informe sobre seguridad ciudadana y derechos humanos**. <http://www.cidh.org/countryrep/seguridad/seguridadv.sp.htm> (Consultado: 17 de diciembre de 2015)



Artículo 26. Toda persona acusada de delito tiene derecho a que no se le imponga penas crueles, infamantes o inusitadas”.

Convención Americana:

“Artículo 5. (1) Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral. (2) Nadie debe ser sometido a torturas ni a penas o tratos crueles, inhumanos o degradantes. Toda persona privada de libertad será tratada con el respeto debido a la dignidad inherente al ser humano. (3) La pena no puede trascender de la persona del delincuente. (4) Los procesados deben estar separados de los condenados, salvo en circunstancias excepcionales, y serán sometidos a un tratamiento adecuado a su condición de personas no condenadas. (5) Cuando los menores puedan ser procesados, deben ser separados de los adultos y llevados ante tribunales especializados, con la mayor celeridad posible, para su tratamiento. (6) Las penas privativas de la libertad tendrán como finalidad esencial la reforma y la readaptación social de los condenados.

Artículo 7 (1) Toda persona tiene derecho a la libertad y a la seguridad personales”.

Asimismo, este derecho está consagrado en los Artículos 3 y 5 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos; en los Artículos 7 y 9 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; en el Artículo 37 de la Convención sobre los Derechos del Niño; en los Artículos 1 y 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre la Tortura;

en el Artículo 7 del Estatuto de Roma; en los Artículos 14 y 15 de la Convención sobre los Derechos de Personas con Discapacidad; en los Artículos 1 y 2 de la Convención Interamericana para Prevenir y Sancionar la Tortura; y en los Artículos 3 y 4 de la Convención de Belém do Pará.

En tal sentido, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, “señaló oportunamente con relación al derecho a la vida, la vigencia del derecho a la integridad personal, en el marco de las obligaciones positivas y negativas asumidas por los Estados Miembros para garantizar y proteger los derechos humanos directamente relacionados con la seguridad ciudadana, puede analizarse desde dos puntos de vista. El primero de ellos tiene que ver con los efectos de los hechos de violencia o delincuencia cometidos por particulares. El segundo enfoque, lleva a considerar las acciones de los agentes del Estado que vulneran este derecho, en especial en aquellos casos que pueden tipificarse como torturas; tratos crueles, inhumanos o degradantes; o hipótesis de uso ilegítimo de la fuerza no letal”.<sup>7</sup>

El derecho a la integridad física, al igual que el derecho a la vida, debe ser protegido por los Estados de las posibles amenazas o afectación que estos derechos puedan sufrir, derivados de las acciones de los particulares, por lo cual deben implementar acciones destinadas a su protección.

Por ello, las medidas implementadas deben destinarse a evitar aquellas condiciones que ponen en grave riesgo y en vulnerabilidad el derecho a la vida y a la integridad

---

<sup>7</sup> Corte IDH **Op. Cit.** (Consultado: 17 de diciembre de 2015)



física, como lo son los hechos y accidentes de tránsito, debiendo no solo implementar acciones destinadas a prevenir su amenaza o vulneración, sino también medidas y mecanismos que garanticen la sanción de las acciones que vulneren estos derechos.

La obligación de proteger la vida y el derecho de las personas a la protección estatal implica tres tipos de deberes para el Estado: el deber de respeto, el deber de protección y el deber de garantía. El deber de respeto a los derechos de terceras personas es de carácter universal, debido a que vincula y obliga a toda la humanidad a respetar los derechos de cada persona, sin importar o realizar distinción alguna por el rol social que desempeñen, por lo cual cada persona está obligada a actuar respetuosamente frente a los derechos iguales de otros seres humanos.

El deber de protección, implica que el Estado debe regularizar la actuación de las personas individuales y jurídicas para garantizar que sus acciones no afectaran la vida, la libertad y la seguridad de las personas, incluida la protección contra la afectación del patrimonio, ya que de este depende en muchas ocasiones la estabilidad y desarrollo familiar, disponiendo de los procedimientos legales y las sanciones adecuadas cuando se afecte de manera sensible el patrimonio.

El deber de protección implica que el Estado no sólo tiene la obligación de abstenerse de vulnerar o amenazar, a través de sus agentes, los derechos reconocidos por las normas internas y por las normas internacionales, sino que se encuentra obligado a proteger, tutelar y salvaguardar la vida, la libertad, la seguridad y la propiedad privada de las personas.



Este deber también es una responsabilidad exclusiva del Estado, debido a que solo este posee la fuerza legítima y la competencia necesaria para asegurar a los titulares de esos derechos los mecanismos y las vías mediante los cuales sus bienes jurídicos estén a salvo de abusos, arbitrariedades, atropellos y otras conductas reprochables.

Sin embargo, este derecho ha sido comúnmente entendido como el simple hecho de estar vivo, pero este implica mucho más que la situación de que un ser humano se encuentre con vida, “se entiende que el mismo no solamente implica el hecho de estar vivo, sino de vivir en condiciones dignas”.

“El derecho a la vida puede ser entendido en tres dimensiones; la primera de ellas implica el derecho a vivir de una forma saludable, es decir, gozar de salud física y mental; la segunda dimensión es entendida como el derecho que tienen las personas de convivir en un medio social libre de violencia y de acciones que amenacen su integridad física y la vida en sí misma, y la tercera, a vivir y desarrollarse en un medio ambiente sano”.<sup>8</sup>

## **1.2. El derecho a la seguridad**

En el ámbito internacional de los derechos humanos no existe una definición específica de lo que debe entenderse por seguridad ciudadana, ni el derecho de la persona a la seguridad frente al delito y la violencia, a excepción de lo preceptuado en la

---

<sup>8</sup> Aranda, Verónica y María de la Luz Ramírez. **El derecho a vivir una vida libre de violencia en América Latina y el Caribe**. Pág. 72.

Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia Contra la Mujer, la cual consagra en su Artículo 3 el derecho de la mujer a vivir libre de violencia, “Toda mujer tiene derecho a una vida libre de violencia, tanto en el ámbito público como privado.”

Actualmente, este es un tema ampliamente discutido, debido a que no existe un consenso generalizado acerca de las implicaciones del concepto de seguridad ciudadana, atendiendo a que al mismo se le han asignado diversas funciones en lo social. Sin embargo, en opinión de muchos expertos, el tema de seguridad debe restringirse de forma exclusiva a la seguridad ciudadana entendida como la contención del delito y de la violencia para asegurar la paz social.

Al hablar de seguridad ciudadana es posible que el término tienda a ser confundido con la utilización de conceptos como seguridad humana, seguridad pública o seguridad democrática.

En atención a ello, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos expone que: “la seguridad ha sido desde siempre una de las funciones principales de los Estados. Indudablemente, con la evolución de los Estados autoritarios hacia los Estados democráticos ha ido evolucionando también el concepto de seguridad. El concepto de seguridad que se manejaba antes se preocupaba únicamente por garantizar el orden como una expresión de la fuerza y supremacía del poder del Estado.

En la actualidad, los Estados denominados democráticos promueven modelos policiales acordes con la participación de los habitantes, bajo el entendimiento de que la protección de los ciudadanos por parte de los agentes del orden debe darse en un marco de respeto de las instituciones, las leyes y los derechos fundamentales.

Desde esta perspectiva participativa con enfoque de derechos humanos, cuando se habla de seguridad ciudadana no podemos limitarnos a la lucha contra la delincuencia, sino de cómo crear un ambiente propicio y adecuado para la convivencia pacífica de las personas”.<sup>9</sup>

Atendiendo a lo expuesto por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (Comisión IDH) en su informe, el concepto de seguridad debe enfocarse en el desarrollo de las labores de prevención y control de los factores que generan violencia e inseguridad, y que amenazan la vida e integridad física de las personas, más que en tareas meramente represivas o reactivas ante hechos consumados.

De acuerdo a lo expuesto por la Comisión IDH, el concepto de seguridad ciudadana pareciera ser el más adecuado para el abordaje de la problemática que genera la criminalidad y la violencia, así como los factores que ponen en riesgo la vida y la integridad de las personas, debido a que a través de éste la persona humana es el centro de atención de las políticas de prevención, control y contención de la violencia.

---

<sup>9</sup> Comisión Interamericana de Derechos Humanos. **Informe sobre seguridad ciudadana y derechos humanos. Marco conceptual: La seguridad ciudadana.** Pág. 6

En este orden de ideas, la Comisión entiende pertinente recordar que la expresión seguridad ciudadana surgió, fundamentalmente, como un concepto en América Latina en el curso de las transiciones a la democracia, como medio para diferenciar la naturaleza de la seguridad en democracia frente a la seguridad en los regímenes autoritarios.

La seguridad ciudadana se refiere a la seguridad de todas las personas y grupos, tanto en las zonas urbanas como rurales. Por el contrario, la expresión seguridad pública, en América Latina hace referencia a un concepto diferente que alude a la seguridad construida desde el Estado o, en ocasiones, a la misma seguridad del Estado.

Entonces, la seguridad ciudadana podría definirse, de acuerdo a la Comisión, como: “la situación social en la que todas las personas pueden gozar libremente de sus derechos fundamentales, a la vez que las instituciones públicas tienen la suficiente capacidad, en el marco de un Estado de Derecho, para garantizar su libre ejercicio y para responder con eficacia cuando éstos derechos son vulnerados.”

La definición proporcionada por la Comisión implica que todas las personas tienen el derecho a gozar y ejercer libremente los derechos tutelados a nivel nacional e internacional, incluido el derecho a la vida en condiciones dignas, asignándole al Estado la obligación de tutelar y garantizar el libre ejercicio de los derechos, incluida la obligación de tomar acciones ante la amenaza o vulneración de los mismos.

### 1.3. La seguridad vial

La seguridad vial puede ser entendida como: “la suma de condiciones por las que las vías están libres de daños o riesgos causados por la movilidad de los vehículos. Está basada en normas y sistemas con las que se disminuyen las posibilidades de averías, choques y sus consecuencias. Su finalidad es proteger a las personas y bienes, mediante la eliminación o control de los factores de riesgo que permitan reducir la cantidad y severidad de los siniestros de tránsito”.<sup>10</sup>

Y también como, la movilización, el desplazamiento libre y exento de todo daño en la vía pública. Implica prevenir posibles siniestros o accidentes de tránsito que, en su mayoría, son evitables si se toman las precauciones necesarias.

La seguridad vial es una combinación de infraestructura y educación vial, siendo complementarias, a lo cual debe sumarse el necesario buen estado de los vehículos automotores.

#### a. Infraestructura vial

“La infraestructura vial es el conjunto de elementos que permite el desplazamiento de vehículos en forma confortable y segura desde un punto a otro.

---

<sup>10</sup> <http://pilotosporlaseguridadvial.com/educacion/que-es-la-seguridad-vial/#sthash.5QyTvqdE.dpuf> **Pilotos por la seguridad. ¿Qué es la seguridad vial?**. (Consultado: 21 de diciembre de 2015)

A nivel general, las vías se agrupan en dos categorías principales: vías urbanas y vías interurbanas. El primero de los tipos corresponde con las calles y el segundo está formado por las carreteras.

En las carreteras, la circulación es a motor, con nudos y accesos separados en el espacio y recorridos medios y largos, mientras que en las calles, la circulación es mixta, las intersecciones y accesos son frecuentes y los recorridos son generalmente cortos”.<sup>11</sup>

Dentro de la infraestructura también debe tenerse en cuenta la necesaria señalización de las carreteras y su alumbrado público, lo cual las complementa y facilita garantizar la seguridad vial.

La infraestructura vial se encuentra conformada por las autopistas, autovías, vías rápidas, carreteras convencionales alumbrado público y señalización.

- Autopistas

La Organización para la Cooperativa y el Desarrollo Económico define autopista como: “la carretera especialmente diseñada y construida para el tráfico motorizado”, el cual no sirve a las fincas que lindan con éste, y que:

---

<sup>11</sup> <http://pavimyvias77.blogspot.com/>  
(Consultado: 22 de diciembre de 2015)

(a) Está provisto, excepto en determinados puntos o temporalmente, de doble calzada separada para las dos direcciones del tráfico. Esta separación se hace por una banda por la que no se puede circular o por otros medios.

(b) No tiene carreteras que la cruzan al mismo nivel, ni vía de trenes, ni de tranvías ni pasos peatonales o caminos de cualquier tipo;

(c) Está especialmente señalizado como una autopista, y está reservada específicamente para una categoría de vehículos motorizados. Los carriles de entradas y salida están señalizados para ello. Las autopistas urbanas también se incluyen en la definición.

- Autovías

Estas son las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes.

- Vías rápidas

Carretera de una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes. Las vías rápidas no cruzarán a nivel ninguna otra senda, vía, línea de

ferrocarril o tranvía, ni serán cruzadas a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

- Carreteras convencionales

Son las que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías y vías rápidas.

- Alumbrado público

Este puede ser definido como el servicio público que brinda el Estado para la iluminación de las vías públicas, partes y demás lugares de libre circulación, especialmente a las carreteras donde circulan vehículos automotores con el fin de reducir los accidentes de tránsito. “Muchas veces, una correcta iluminación influye de forma indirecta en factores determinantes desde el punto de vista del tráfico, como son la velocidad de circulación, la capacidad de la vía o la seguridad de la misma. Por tanto, es conveniente disponer de una serie de nociones básicas acerca del tema para poder abordar la construcción de vías urbanas.

El objetivo principal de la iluminación de vías es proporcionar al conductor una mayor visibilidad, es decir, que pueda reconocer formas a mayor distancia”.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Bañón Blázquez, Luis y José F. Beviá García. **Manual de carreteras**. Pág. 388.



- Señalización

De acuerdo con Luis Bañón Blásquez, “la señalización surge por la necesidad de mantener informado al conductor del vehículo acerca de las características de la vía por la que circula y del entorno por el que esta discurre. En este sentido, la misión de la señalización vial se define en tres puntos:

- (a) Advertir de la existencia de peligros potenciales.
- (b) Informar de la vigencia de ciertas normas y reglamentaciones en un tramo determinado de vía.
- (c) Orientar al usuario mediante las oportunas indicaciones para que éste sepa en todo momento dónde está, hacia dónde va y qué dirección tomar para cambiar de destino.

Para llevar a cabo estos principios, la señalización debe cumplir una serie preceptos fundamentales sin los cuales su eficacia es más que dudosa:

- (a) Claridad: La información debe ser presentada de forma que llame la atención del usuario y en zonas en que no dé lugar a una mala interpretación de la misma.
- (b) Sencillez: El código empleado debe ser comprensible por cualquier usuario capacitado para la conducción. Además, no conviene densificar el contenido de

la información suministrada, ya que lo más seguro es que no se interprete correctamente.

- (c) **Precisión:** Es imprescindible que la información se suministre cuando el conductor la necesite, de forma que éste disponga de un tiempo de comprensión, decisión y reacción ante la advertencia visualizada. Tampoco debe suministrarse con demasiada antelación, ya que puede confundirlo.
- (d) **Universalidad:** La interpretación del código y la representación del mismo debe ser homogénea, de forma que todo usuario sea capaz de recibir la información independientemente de la zona, provincia, región o país donde se encuentre.

Una correcta señalización –que cumpla las reglas y objetivos anteriormente expuestos- mejorará las condiciones de capacidad y seguridad de la vía, por lo que es un aspecto que no debe subestimarse.

Un determinado porcentaje de accidentes se deben exclusivamente a la mala señalización de un tramo. Estas zonas, conocidas popularmente como puntos negros, añaden a un deficiente trazado o estado de conservación la inexistencia de una adecuada señalización que avise adecuada e incluso repetidamente de la peligrosidad endicha zona. Dejando aparte los semáforos y las indicaciones de los agentes de tráfico, pueden diferenciarse tres tipos de señales:

- Señalización vertical: Se sitúa en un plano perpendicular al eje de la vía.
- Señalización horizontal o marcas viales: Se localiza sobre la propia vía.
- Señales de balizamiento: Se encargan de encauzar o restringir el paso del flujo de vehículos.

b. Educación vial

La educación vial puede ser entendida como: "aprendizaje de conocimientos, hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y aceras; que permita a las personas dar una respuesta adecuada (segura y fluida), en las distintas situaciones de tráfico en las que se puedan ver inmersos, ya sea como peatones, pasajeros o conductores".<sup>13</sup>

La educación vial tiene como objetivo principal proteger la vida y la integridad física de las personas, a través de la facilitación de conocimientos y normas sobre cómo comportarse y conducir correctamente por la vía pública y durante la utilización de servicios de transporte.

Entre las características de una buena educación vial es posible mencionar:

- Conducir con seguridad aún en condiciones adversas
- Conducir de acuerdo con las normas del sistema de tránsito y transporte
- Conducir conociendo y respetando las señales

---

<sup>13</sup> Educación Vial Linares. **Educación Vial**. <http://www.educacionviallinares.es/> (Consultado: 22 de diciembre de 2015)



- Conducir con precaución
- Conducir según los caminos.

La educación vial es necesaria, no solo para los pilotos de vehículos automotores, sino para toda la población en general, debido a que les facilita conocimientos necesarios para su protección adecuada y su correcto comportamiento en carreteras.

#### 1.4. La Ley de Tránsito y su función en Guatemala

De acuerdo con el Doctor Julio Arango Escobar, “las funciones de las normas son básicamente tres: 1. Retribución, 2. Prevención general y 3. Prevención especial.”<sup>14</sup>

##### a. Función retributiva

La norma establece una pena que es considerada una retribución a la sociedad, entendida como el mal que se le hace al delincuente por el mal que él previamente causó a la víctima y a su familia.

Por formal que parezca, la retribución es la única función de la cual parecen preocuparse todavía nuestros jueces y los profesionales del derecho.

En relación a la Ley de Tránsito, su función retributiva consiste en la imposición de multas y sanciones de tipo administrativo, debido a que de incurrirse en una violación o

<sup>14</sup> Arango Escobar, Julio Eduardo. **Sanción penal o sanción pedagógica.** Pág. 23.

amenaza al derecho a la vida y la integridad física, debe aplicarse conjuntamente las disposiciones del Código Penal, materializándose entonces la retribución en el castigo por el uso de la cárcel.

#### b. Función de prevención general

En la función de prevención general, “la pena debe funcionar como un inhibidor a la tendencia criminal. Se habla de prevención general debido a que la regulación de los delitos es una amenaza hacia la colectividad, amenaza de que si los mismos se cometen el responsable recibirá el castigo regulado”.<sup>15</sup>

De acuerdo con la función de prevención general, la amenaza del castigo establecido en las normas debería ser suficiente para disuadir a potenciales delincuentes o transgresores de la violación a las normas establecidas, porque debieran tener miedo a la simple amenaza del castigo.

En este sentido, la Ley de Tránsito, al igual que el Código Penal cuando sanciona delitos de tránsito, contienen la amenaza de la imposición de una sanción a quien transgreda, ignore o irrespete sus disposiciones, amenazando ambas normas con la imposición de multas, sanciones administrativas y penas de prisión; sin embargo, atendiendo al elevado número de accidentes de tránsito, pareciera que la función de prevención general no funciona como debiera en el país.

---

<sup>15</sup> Arango Escobar. **Op. Cit.** Pág. 26.

Esta situación posiblemente obedezca a que la mayoría de hechos de tránsito donde se ven involucradas unidades de transporte extraurbano de personas no son sancionadas ni tratadas adecuadamente, y que la Ley de Tránsito no es aplicada como debiera ser en el país, por lo cual las personas tienen la sensación de que pueden transgredir estas normas sin ser sancionadas, lo cual ocasiona su irrespeto.

### c. Prevención especial

La tercera función, la de prevención especial, de acuerdo con la doctrina, debe cumplirse cuando la prevención general no ha logrado disuadir a potenciales transgresores y delincuentes de abstenerse de violar las normas.

La prevención especial implica que debe aplicarse un castigo al transgresor de la norma, para que se abstenga de volver a transgredirla en el futuro, la prevención especial no es más que la aplicación de una pena o de una sanción cuando se viola una norma.

Como es posible apreciar, la regulación de una sanción o castigo para quien incumpla con lo regulado o que violente las normas establecidas debiera ser suficiente para disuadir a las personas de transgredir las normas, y cuando esto falla el Estado debe imponer una sanción.

En tal sentido, la Ley de Tránsito y su reglamento, en un plano ideal deberían cumplir con las funciones anteriormente descritas, así como el Código Penal, cuando los accidentes y hechos de tránsito impliquen la comisión de un delito. Sin embargo, entre enero y mayo de 2016, el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil reportó un total de “3,463 hechos de tránsito, en los cuales fallecieron 900 personas y fueron lesionadas 4,322”,<sup>16</sup> cifras que superan en un 30% las reportadas para el mismo período durante 2015.

En relación a los vehículos, fueron sancionados 11.903, de los cuales el 7% (912), son buses utilizados para el transporte público de personas.

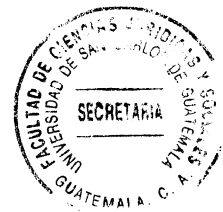
Atendiendo al número elevado de accidentes y hechos de tránsito reportados en Guatemala, los cuales en comparación al año 2015 se incrementaron en un 30%, es posible afirmar que las normas a las cuales se hace referencia no alcanzan a cumplir con los fines establecidos, por lo cual deben ser implementadas acciones que complementen dichas fines y que los hagan de cumplimiento efectivo, incluidas las reformas legislativas.

---

<sup>16</sup> Dirección General de la Policía Nacional Civil. **Boletín estadístico mayo 2016**. Pág. 15.







## CAPÍTULO II

### 2. Los accidentes y hechos de tránsito

Los accidentes de tránsito pueden ser entendidos como: la colisión en la que participa al menos un vehículo en movimiento, por un camino público o privado y que deja al menos una persona herida o muerta.

En esta definición se incluyen: las colisiones entre vehículos de carretera; entre vehículos de carretera y peatones; entre vehículos de carretera y animales u obstáculos fijos y las colisiones de un solo vehículo de carretera.

También incluye las colisiones entre vehículos de carretera y vehículos de raíles. Las colisiones con varios vehículos se contabilizan como un único accidente siempre que sean colisiones sucesivas en un breve periodo temporal.

De acuerdo con la Organización Panamericana de la Salud, el término accidente, el cual es ampliamente utilizado, “puede dar la impresión, probablemente no intencional, de que los accidentes son inevitables e impredecibles, es decir, sucesos imposibles de controlar”.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> OPS. Op. Cit. Pág. 9.

Por lo cual, en lugar del término accidente de tráfico, propone emplear el término colisión o choque, para denominar un suceso o serie de sucesos que cabe someter a un análisis racional y a la aplicación de medidas correctivas.

En la legislación nacional, se denomina hecho de tránsito a cualquier acontecimiento donde se involucre un vehículo automotor, en el cual intervengan las autoridades, tal y como lo establece el Artículo 264 BIS del Código Procesal Penal, donde se regula que se impondrá “arresto domiciliario en hechos de tránsito. Cuando se trate de hechos por accidentes de tránsito...”.

Por su parte, el Instituto Nacional de Estadística (INE), utiliza indistintamente las palabras hechos y accidentes de tránsito, para referirse a todo acontecimiento donde se involucre un vehículo automotor, en el cual intervengan las autoridades, existan daños a la propiedad o se afecte la vida e integridad de las personas.

Para la presente investigación, se utilizará para referirse a este tipo de acontecimientos, la palabra accidente de tránsito.

a. Clasificación de los accidentes de tránsito por su gravedad

Los accidentes y/o colisiones de tránsito, regularmente incluyen víctimas humanas, quienes pueden resultar heridas o fallecidas, por tanto, en función de su gravedad y de la afectación que provoquen en la vida e integridad física de la persona, por lo que

pueden clasificarse entre los que causan daños materiales únicamente, los que causan daños no mortales a las personas (lesiones) y aquellos que causan daños mortales (pérdida de la vida).

Los accidentes que causan daños materiales, se presentan cuando el resultado final del accidente es el daño a otros vehículos, o cuando se ocasionan daños a terceros, debido a que se provocan daños a la propiedad pública y/o privada.

En el caso de los accidentes de tránsito con lesionados, se presentan cuando el resultado final es lesiones en al menos una persona involucrada en el accidente. Y finalmente, encontramos los accidentes donde se producen daños mortales, es decir, accidentes con personas fallecidas. “Los accidentes de tránsito con muertos se presentan cuando el resultado final del accidente es la muerte de al menos una persona”.<sup>18</sup>

#### b. Clasificación de los accidentes de tránsito según su lugar de impacto

Por el lugar donde se produce el impacto, pueden clasificarse en frontales, laterales, por alcance por roce, atropello, volcamiento, caída del ocupante e incendio.

Los accidentes frontales se producen siempre y cuando una de las partes frontales del vehículo entra en contacto con el otro objeto; en el caso de los laterales, se producen

---

<sup>18</sup> <http://hechosdetransito.com/clasificacion-de-los-accidentes-de-transito/> **Hechos de Tránsito. Clasificación de los accidentes de tránsito.** (Consultado: 26 de diciembre de 2015)

siempre y cuando una de las partes laterales del vehículo entra en contacto con el otro objeto.

En el caso de los accidentes por alcance, se producen siempre y cuando la parte frontal de un vehículo entra en contacto con la parte trasera del otro vehículo; y cuando se da un accidente por roce, se dan cuando la parte lateral de un vehículo entra en contacto con la parte lateral del otro vehículo, y se dividen en positiva (sentido contrario) y negativa (mismo sentido).

Los accidentes de tránsito con atropellos se presentan cuando se produce un impacto entre un peatón y un vehículo; y con volcamiento, que son los que se presentan cuando las llantas de un vehículo dejan de estar en contacto con la superficie, por causas ajenas al conductor, estos pueden ser lateral y longitudinal.

Cuando en un accidente de tránsito, se produce la caída del ocupante o conductor, se dan en su mayoría por la pérdida del equilibrio en vehículos de dos ruedas, o en la caída de peatones o pasajeros cuando van a subir o bajar de un vehículo, o cuando este se encuentra en movimiento.

Finalmente, los incendios se producen en aquellos casos en que el vehículo se incendia sin que exista accidente previo.



## **2.1. Regulación legal de los hechos y accidentes de tránsito en Guatemala**

Para el caso guatemalteco, la Ley de Tránsito y su reglamento así como el Código Penal y Código Procesal Penal, utilizan indistintamente los términos hechos y accidentes de tránsito.

Sin embargo, ninguna de las leyes antes mencionadas brinda una definición de lo que debe entenderse por accidente o hecho de tránsito, únicamente exponen las acciones a realizarse en caso de un accidente o hecho de tránsito.

Tal es el caso de la Ley de Tránsito, que regula en el Artículo 35 la incautación de los vehículos y cosas, y el Capítulo XII del Reglamento de la Ley de Tránsito que regula en los Artículos del 95 al 98 el comportamiento que debe asumirse en accidentes y emergencias.

El Reglamento de la Ley de Tránsito también regula lo concerniente a las multas que deben ser impuestas a quienes no se comporten en la forma regulada en su Capítulo XII, al detener un vehículo por accidentes en el numeral 10 del Artículo 183.

Por su parte, el Código Penal regula lo concerniente a los delitos contra la seguridad del tránsito en su Capítulo VIII, en el Artículo 157 tipifica el delito de responsabilidad de conductores y en el Artículo 158 la responsabilidad de otras personas que pusieren en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos.

En el mismo sentido, el Artículo 264 Bis del Código Procesal Penal, como se menciona, la medida de arresto domiciliario en hechos de tránsito sin definir que se debe entender por accidente de tránsito.

## **2.2. Responsabilidades penales y civiles de los pilotos del transporte extraurbano de pasajeros en Guatemala**

En Guatemala existen dos tipos de responsabilidades, las penales y civiles. La responsabilidad penal se deriva de la comisión de un hecho tipificado en la ley como delito, siendo adjudicada al sujeto activo de la acción, generando responsabilidad penal todas aquellas acciones que pongan en riesgo o lesione un bien jurídicamente tutelado, como la vida, la integridad física de las personas o la propiedad.

Para el caso que nos ocupa, existe una responsabilidad penal de los pilotos del transporte extraurbano de pasajeros cuando ocurre un accidente, debido a que amenazan y/o lesionan bienes protegidos por la ley, como lo es la vida e integridad física de los pasajeros, la seguridad de otros pilotos y la propiedad privada, que puede ser bienes inmuebles propiedad del Estado o de particulares, vehículos automotores, o bien la propiedad que transportan las personas que se movilizan en este tipo de transporte.

Por tanto, al momento de darse un accidente de tránsito, los pilotos del transporte extraurbano de pasajeros incurren en responsabilidades penales, debido a que son

quienes tienen el deber de manejar con la debida precaución y de no hacerlo, recaen sobre ellos la responsabilidad por las transgresiones a las leyes penales ocasionadas por su imprudencia o impericia.

Para ello el Código Penal, como se menciona, regula esta responsabilidad de conductores en el Artículo 157, donde establece:

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

1. Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.
2. Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.

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

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

Cuando los buses son conducidos a extrema velocidad, esto implica la puesta en riesgo de la vida, integridad y la propiedad, de los pasajeros así como de terceras personas, lamentablemente es del dominio general que los accidentes de tránsito donde se ven involucradas unidades del transporte público de pasajeros son provocadas por el exceso de velocidad o por la impericia de los pilotos. De acuerdo a cifras reportadas por la Dirección General del Transporte, “del 01 de enero al 15 de mayo 2016, se registraron un total de 238 accidentes de tránsito que involucran unidades de transporte extraurbano de pasajeros”,<sup>19</sup> incurriendo estos pilotos en responsabilidad de conductores por conducirse a exceso de velocidad, y adicionalmente el Reglamento de la Ley de Tránsito dispone en su Artículo 57 la cancelación de la licencia en este tipo de casos.

En relación al último párrafo del Artículo 157 del Código Penal, deberá imponerse, por ejemplo, la sanción prevista para el delito de homicidio culposo o lesiones graves cuando se vulnera la vida y/o la integridad física de los pasajeros a consecuencia de una accidente de tránsito prevenible, tal y como lo establece la ley.

En el caso de la responsabilidad civil, es la obligación de reparar y resarcir a la víctima de un accidente de tránsito, por los daños y perjuicios que le hayan sido ocasionados, siendo exigible al autor de un delito o falta, aunque este haya sido eximido de la responsabilidad penal, tal y como lo establecen los Artículos del 1645 al 1648 del Código Civil, debido a que todo daño debe indemnizarse:

---

<sup>19</sup> <http://lahora.gt/dgt-238-accidentes-transporte-extraurbano-ocurrido-este-ano/> **DGT: 238 accidentes de transporte extraurbano ocurridos este año.** (Consultado: 03 de agosto de 2016)





“Artículo 1645. Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Artículo 1646. El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños o perjuicios que le haya causado.

Artículo 1647. 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.

Artículo 1648. La culpa se presume, pero esta presunción admite prueba en contrario. El perjudicado sólo está obligado a probar el daño o perjuicio sufrido”.

Adicionalmente a lo establecido en el Código Civil en relación a la obligación de reparar los daños y perjuicios, la reforma del Artículo 124 introducida al Código Penal a través del Decreto 1-2011, tutela también el derecho de las víctimas a la reparación digna de la siguiente forma:

“Artículo 124. Derecho a la reparación digna. La reparación a que tiene derecho la víctima comprende la restauración del derecho afectado por el hecho delictivo, que inicia desde reconocer a la víctima como persona con todas sus circunstancias como sujeto de derechos contra quien recayó la acción delictiva, hasta las alternativas

disponibles para su reincorporación social a fin de disfrutar o hacer uso lo más pronto posible del derecho afectado, en la medida que tal reparación sea humanamente posible y, en su caso, la indemnización de los daños y perjuicios derivados de la comisión del delito”; para el ejercicio de este derecho deben observarse las siguientes reglas:

1. La acción de reparación podrá ejercerse en el mismo proceso penal una vez dictada la sentencia condenatoria. El juez o tribunal que dicte la sentencia de condena, cuando exista víctima determinada, en el relato de la sentencia se convocará a los sujetos procesales y a la víctima o agraviado a la audiencia de reparación, la que se llevará a cabo al tercer día.
2. En la audiencia de reparación se deberá acreditar el monto de la indemnización, la restitución y, en su caso, los daños y perjuicios conforme a las reglas probatorias y, pronunciarse la decisión inmediatamente en la propia audiencia.
3. Con la decisión de reparación, y la previamente relatada responsabilidad penal y pena, se integra la sentencia escrita.
4. No obstante lo anterior, en cualquier momento del proceso penal, la víctima o agraviado podrán solicitar al juez o tribunal competente, la adopción de medidas cautelares que permitan asegurar los bienes suficientes para cubrir el monto de la reparación.
5. La declaración de responsabilidad civil será ejecutable cuando la sentencia condenatoria quede firme.

Si la acción reparadora no se hubiere ejercido en esta vía, queda a salvo el derecho de la víctima o agraviado a ejercerla en la vía civil.



La reforma se orienta a garantizar el derecho de las víctimas a la reparación de los daños y perjuicios sufridos sin necesidad de acudir a la rama civil, en razón de la economía procesal y de asegurar a las víctimas el ejercicio de sus derechos.

En tal sentido, es responsabilidad de los fiscales del Ministerio Público, cuantificar las pérdidas materiales y los daños ocasionados a las personas que se transportan en unidades del transporte extraurbano de pasajeros que se ven involucradas en accidentes de tránsito, para con ello realizar la reclamación correspondiente o asegurarse que de ser aplicada una salida judicial, estos se contemplen en dicho acuerdo.

Esto garantizará la reparación de los daños sin que las víctimas deban emprender una acción civil, evitándoles gastos innecesarios y garantizándose de esta forma la respuesta estatal adecuada.

Adicionalmente y con el fin de garantizar la reparación de los daños y perjuicios ocasionados, en 2001 se aprobó el Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, mediante el Acuerdo Gubernativo 265-2001, donde se establece la obligación de contratar y mantener vigente un seguro personal para todas las personas que viajen en un bus extraurbano, debiendo cancelarse a quienes resulten afectados los daños ocasionados.

### **2.3. Responsabilidades solidarias de los dueños del transporte extraurbano de pasajeros en caso de accidentes de tránsito**

En relación a la responsabilidad de los dueños de las unidades del transporte extraurbano de pasajeros en caso de accidentes de tránsito, la misma es de carácter penal y civil.

En el caso de la responsabilidad penal, deben ser responsabilizados por la amenaza o vulneración del derecho a la vida, a la integridad física y a la propiedad, cuando los accidentes de tránsito sean producto de fallas mecánicas en las unidades de transporte extraurbano de pasajeros, derivadas de la falta de mantenimiento, ya que es su responsabilidad velar por el buen funcionamiento de sus vehículos, tal y como lo establece la liberal b del el Artículo 18 de la Ley de Tránsito.

Por su parte, el Artículo 20 del Reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial, establece que previo a extender la autorización para la prestación del servicio público de pasajeros, "debe garantizarse el óptimo funcionamiento de los vehículos propuestos para este servicio", debiendo el dueño del mismo garantizar que mientras se encuentren en servicio deben funcionar adecuadamente, siendo su responsabilidad la realización de las revisiones periódicas y la reparación y mantenimiento de dichas unidades.



Así también, la literal b del Artículo 25 del mismo reglamento, establece que para renovar la licencia es necesario que la Dirección General de Transportes tenga en consideración “la seguridad, capacidad, estado físico y funcional de los vehículos utilizados por el potreador, mediante acta notarial de declaración jurada”, por lo que de producirse accidentes debido a fallas o desperfectos mecánicos originados de la falta de mantenimiento, el dueño/s de las unidades habrá mentido en la declaración realizada y por tanto es responsable de los daños y perjuicios ocasionados a las víctimas de accidentes de tránsito donde se vean involucradas sus unidades de transporte.

En estas circunstancias, los dueños de este tipo de transporte también serán responsables penalmente por omisión, ya que incumplen con la responsabilidad de mantener dichos vehículos en buen estado, y serán responsables civilmente tal y como lo establece el Artículo 1651 del Código Civil, ya que en estos casos los accidentes se derivan de la negligencia, debido a que se negaron a dar el mantenimiento adecuado a las unidades de transporte extraurbano de pasajeros.

“Artículo 1651. Las empresas o el dueño de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores y cómplices de los daños o perjuicios que causen las personas encargadas de los vehículos, aun cuando la persona que los cause no sea empleada de dichas empresas o del dueño del medio de transporte, siempre que el encargado de los vehículos se los haya encomendado, aunque fuere de manera transitoria”.

En relación a lo dispuesto en el Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, la obligación de contratar y mantener vigente un seguro para los usuarios, es responsabilidad del dueño del transporte.

En dicho reglamento se establece que el seguro de accidentes personales debe brindar cobertura por muerte por el monto equivalente a 50 salarios mínimos para actividades agrícolas por persona que pierda la vida en un accidente de tránsito, así como indemnización en caso de desmembración y reembolso en caso de lesiones, siendo estas obligaciones mínimas del asegurador, las cuales deben pactarse en el contrato respectivo, en el Artículo 1.

En relación a la indemnización en caso de desmembración, el Artículo 2 determina los montos a ser pagados; sin embargo, cuando este seguro no se encuentra vigente, o el mismo no cubre con los requerimientos establecidos en el reglamento, debe ser el propietario de la unidad del transporte, en forma solidaria con el piloto, quienes cubran los daños y perjuicios ocasionados, de acuerdo con lo legalmente estipulado.

El reglamento también debe ser la base para que el Ministerio Público exija la indemnización que debe ser otorgada a las víctimas.



### CAPÍTULO III

#### **3. Derechos de las personas usuarias del transporte extraurbano de pasajeros**

En Guatemala, los derechos de las personas usuarias del transporte urbano y extraurbano de pasajeros se violentan constantemente, motivo por el cual el Procurador de los Derechos Humanos creó la Defensoría de los Usuarios del Transporte Público, la cual tiene por objeto fiscalizar a las entidades responsables de velar de forma integral por los derechos de los usuarios del transporte público, tanto urbano como extraurbano, establecidos y garantizados por el ordenamiento jurídico del país.

Sus funciones específicas son las siguientes:

- 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.
- 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.

- Facilitar los procedimientos internos con el personal designado a su cargo, incluyendo gestiones con las Direcciones de la Institución.
- 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.
- 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.

De acuerdo a la Procuraduría de los Derechos Humanos, el servicio de transporte público de pasajeros “constituye uno de los servicios públicos esenciales, en tanto que facilita la movilización a una enorme cantidad de personas hacia sus centros de actividad laboral o educativa, o para realizar actividades que le permitan el goce de sus derechos (salud, recreación, visitas familiares, etc.)”.<sup>20</sup>

Debido a que el servicio de transporte urbano y extraurbano de pasajeros es reconocido como un servicio de utilidad pública, es de especial interés del Estado el garantizar a los usuarios del mismo un servicio adecuado y seguro.

---

<sup>20</sup> Procurador de los Derechos Humanos. **Informe anual circunstanciado 2013. Informe de situación.** Pág. 130.



Para ello, el Estado debe asegurar, en conjunto con empresarios y dueños de este tipo de transporte, derechos a las personas usuarias del mismo, atendiendo a su obligación de protección y a la debida diligencia. En relación a la debida diligencia Estado-Empresarios, los Principios Rectores sobre Empresas y Derechos Humanos, adoptados en junio de 2011 por el Consejo de Derechos Humanos de Naciones Unidas, “hacen especial énfasis en tres conceptos: prevención, respeto y reparación.

Así, mientras que los Estados están en la obligación de proteger los Derechos Humanos, las empresas tienen el deber de respetarlos y tanto unos como otros deben garantizar el acceso a los mecanismos de reparación si dichos derechos son vulnerados. En lo que respecta a la prevención, el principal mecanismo con el que cuentan las empresas es la debida diligencia. Este proceso debe llevarse a cabo con el fin de identificar, prevenir, mitigar y responder por las consecuencias negativas de sus actividades sobre los derechos humanos”.<sup>21</sup>

En el caso de los dueños de los servicios de transporte extraurbano de personas en Guatemala, la debida diligencia de sus acciones consiste en realizar un proceso de evaluación previa al inicio de sus actividades, acerca del impacto o las consecuencias negativas, reales o potenciales, que las actividades de las empresas pueden tener sobre los derechos humanos de los trabajadores, consumidores u otros grupos vulnerables como las minorías étnicas, el cual debe incluir: 1. Un compromiso político en el cual, desde el más alto nivel directivo de la empresa, se manifieste el respeto por

---

<sup>21</sup> <http://ridh.org/news-and-events/news-articles/la-debida-diligencia-empresas-y-derechos-humanos/RIDH>  
**La debida diligencia: empresas y derechos humanos.** (Consultado: 28 de diciembre de 2015)

los derechos humanos y su voluntad de protegerlos. 2. La evaluación propiamente dicha en la que se identifiquen los derechos que pueden ser vulnerados a raíz de la actividad de la empresa, y la elaboración de planes y medidas que permitan evitar, o reparar, las consecuencias negativas. El plan debe integrarse en las funciones de la empresa y en sus planes operativos. 3. La evaluación periódica de la puesta en práctica del plan. Es importante subrayar que en caso de que sea la empresa la que la lleve a cabo, este proceso debe garantizar la participación de los actores relevantes afectados. Si esto no es posible, deben adelantarse auditorías de expertos independientes u otros actores como defensores de derechos humanos. 4. La publicación de los resultados de la evaluación y/o auditoría.

Aunque los principios no son de aplicación obligatoria, constituyen una guía para los gobiernos y para la iniciativa privada, quienes en conjunto con el Estado deben velar por el respeto irrestricto a los derechos humanos.

### **3.1. El derecho a la vida de los usuarios del transporte público de pasajeros**

El derecho a la vida, el cual ha sido desarrollado en otro apartado, reviste de vital importancia cuando existen circunstancias que constituyen una amenaza constante al libre ejercicio de este derecho, las cuales pueden llegar a limitarlo.

Para el caso guatemalteco, es del dominio público que el transporte público de pasajeros, urbano y extraurbano, se ha convertido en el blanco de múltiples ataques

pro-grupos del crimen organizado, quienes exigen dinero a cambio de no atacar las unidades de servicio de transporte, a los pilotos e inclusive a los pasajeros. La inseguridad provocada por la delincuencia en relación al transporte de personas, representa una grave amenaza para la vida e integridad física de los usuarios del transporte extraurbano de pasajeros.

De acuerdo a la Defensoría de Usuarios del Transporte Público de la Procuraduría de Derechos Humanos, “en 2014 fueron asesinados 102 pilotos de buses urbanos y extraurbanos, 33 ayudantes, 42 pilotos de microbús, 75 pilotos de mototaxi, 35 taxistas, 102 usuarios, 16 presuntos asaltantes, seis policías privados, seis empresarios y un agente de la Policía Nacional Civil que viajaba en un bus.

En cuanto a las personas heridas, para el período se reportan 52 pilotos, 33 ayudantes, 13 pilotos de microbús, 10 pilotos de mototaxi, 11 taxistas, 285 usuarios, 28 presuntos delincuentes y dos empresarios con lesiones”.<sup>22</sup>

Cifras alarmantes que implican que el Estado incumple con su obligación de garantizar la vida, integridad y seguridad de las personas cuando estas hacen uso del transporte público de pasajeros. A esta situación se suman los hechos y accidentes de tránsito, provocados por imprudencia e impericia de los pilotos, quienes se conducen a excesiva velocidad o en estado de ebriedad, así como a las fallas mecánicas en los autobuses, provocadas por la falta de mantenimiento y reparaciones.

---

<sup>22</sup> Prensa Libre. **Muere primer piloto de 2015.** <http://www.prensalibre.com/noticias/Violencia-Piloto-asesinado-Transporte-Publico-0-1278472188> (Consultado: 02 de enero de 2016)

En relación al número de personas fallecidas por accidentes de tránsito, el Instituto Nacional de Estadística reporta: “para el año 2013 (último año reportado en la estadística del INE) un total de 769 personas fallecidas en accidentes de tránsito, y un número de 5,517 personas lesionadas en accidentes de tránsito”.<sup>23</sup>

De acuerdo a cifras proporcionadas por la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, “de enero a septiembre de 2014 se contabilizaron un total de 606 accidentes de tránsito en las carreteras del país, período durante el cual la Asociación de Usuarios del Transporte Urbano y Extraurbano reportan 65 muertes y 749 personas heridas en accidentes ocasionados por exceso de velocidad”.<sup>24</sup>

Según estadísticas del Instituto Nacional de Ciencias Forenses (Inacif), “durante el año 2013 fallecieron 3,243 personas por traumatismo y accidentes de tránsito, de las cuales 2,704 eran hombres y 559 mujeres, quienes perecieron traumatizados y por percances viales. En el año 2012, la estadística de muertes de tránsito fue de 3,302 personas, 2,737 hombres y 565 mujeres”.<sup>25</sup>

Ante estas cifras, es posible afirmar que el derecho a la vida y a la integridad física de las personas usuarias del transporte público de personas es constantemente vulnerado en Guatemala.

---

<sup>23</sup> Instituto Nacional de Estadística (INE) **Número de lesionados en accidentes de tránsito** <http://www.ine.gob.gt/index.php/estadisticas/tema-indicadores> (Consultado: 02 de enero de 2016)

<sup>24</sup> La Hora. **Provincial: 606 accidentes de tránsito ocurrieron en 2014** <http://lahora.gt/provial-606-accidentes-de-transito-ocurrieron-en-2014/> (Consultado: 05 de enero de 2016)

<sup>25</sup> Castañón, Mariela. **Inacif reporta 3 mil 243 muertes por accidentes de tránsito en 2013**. Guatemala: La Hora. 17/12/2013.



### **3.2. El derecho a la seguridad vial**

Los usuarios del transporte también tienen derecho a la seguridad vial, lo cual incluye carreteras en buen estado e iluminadas, así como seguridad ciudadana, es decir, controles policiales que garanticen que pilotos de vehículos particulares, del transporte de carga pesada y del transporte público de pasajeros respetarán la ley.

Sin embargo, este derecho también se encuentra violentado, atendiendo a las cifras y estadísticas presentadas en relación con los accidentes de tránsito, no siendo asegurada la seguridad vial en el país.

### **3.3. El derecho a la indemnización y a la reparación de los daños**

Este derecho se encuentra tutelado en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, en el cual se establece que todo propietario de un vehículo debe contar, como mínimo, con un seguro de responsabilidad civil contra terceros.

Así también, el Reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial establece la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano, de turismo, agrícola e industrial en su Artículo 68.

Atendiendo a la frecuencia de los accidentes viales, y a las consecuencias familiares, económicas y psicológicas que estos ocasionan en las víctimas y sus familiares, el Estado de Guatemala promulgó en 2001 el Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas. Dentro del mismo se regula la obligatoriedad del propietario del medio de transporte de personas, sea este urbano o extraurbano, de contratar y mantener vigente un seguro de accidentes personas para todas las personas que viajen en un vehículo que preste el servicio de transporte terrestre extraurbano de pasajeros, tal y como se menciona en el capítulo anterior.

Pese a existir esta obligación de asegurar a los usuarios del transporte, no existen estadística que reflejen el cumplimiento de esta obligación o el pago del seguro a usuarios, por lo que no se presentan en esta investigación, aunque es posible asegurar que el Estado de Guatemala a tutelado este derecho y a impuesto la obligación a los transportistas.

#### **3.4. Respuesta del Estado a las víctimas de accidentes de tránsito en Guatemala**

El Estado de Guatemala, como garante de los derechos de las personas usuarias del transporte extraurbano de pasajeros, tiene la obligación de brindar una respuesta ante la violación a sus derechos, procesando los casos dentro del sistema de administración de justicia.

De acuerdo con el Centro de Información, Desarrollo y Estadística Judicial del Organismo Judicial, en “2011 se registraron 3 mil 051 casos de responsabilidad de conductores.

En 2012, la cifra disminuyó a 2 mil 900, una reducción de 4.95%, pero en 2013 la cantidad aumentó a 3 mil 104, lo cual representa un aumento de 7.03% con relación al año anterior”.<sup>26</sup>

Entre enero 2010 y diciembre 2011, el Informador Estadístico del Organismo Judicial reporta la imposición de 2,384 sentencias condenatorias por el delito de responsabilidad de conductores, sin que sea posible individualizar las sentencias emitidas por homicidio o lesiones culposas por accidentes de tránsito.

Con la entrada en vigencia el 12 de julio de 2014 de la Ley Preventiva de Hechos de Tránsito, se delimita y establece la responsabilidad de pilotos y propietarios en hechos de tránsito que provoquen muertes o lesiones (homicidios y/o lesiones culposas), siendo obligación de los dueños del transporte extraurbano de pasajeros de contar con un seguro obligatorio para estas unidades.

Esta situación obedece a que en la mayoría de accidentes los conductores se fugan y existen obstáculos para su identificación, por lo que se la ley contempla las siguientes disposiciones:

---

<sup>26</sup> [http://www.oj.gob.gt/index.php?option=com\\_wrapper&view=wrapper&Itemid=271](http://www.oj.gob.gt/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=271) (Consultado: 08 de enero de 2016)



- a) “El conductor del vehículo que provoque un hecho de tránsito, causando homicidios y lesiones culposas, será puesto inmediatamente a disposición de la autoridad competente. Si el piloto se da a la fuga, el propietario tiene la obligación de identificar al piloto y su lugar de residencia en forma inmediata”.
- b) “El propietario está obligado a identificar el nombre completo del piloto y su dirección exacta ante el Ministerio Público en un máximo de 48 horas después de ocurrido el accidente de tránsito”. El expediente a presentar deberá incluir:
- Fotocopia legalizada de la licencia de conducir del piloto
  - Fotocopia legalizada del Documento Personal de Identificación (DPI) del piloto.
  - Constancia o declaración jurada de la residencia del piloto, actualizada anualmente.
- c) “Si el piloto no se presenta ante el Ministerio Público inmediatamente después de ocurrido el accidente de tránsito, se suspenderá inmediatamente de su licencia de conducir”.
- d) “Los propietarios son responsables del buen estado mecánico y mantenimiento de las unidades de carga y transporte de personas”.





Si ocurre un accidente de tránsito que causare homicidios y/o lesiones culposas, y éste es atribuible a la falta de mantenimiento y/o mal estado mecánico de la unidad, el propietario será responsable según esta ley.

En relación a estas disposiciones, es importante hacer notar que la póliza de Responsabilidad Civil para Pasajeros en las unidades de transporte urbano y extraurbano, no eximen al piloto o propietario de las responsabilidades penales o criminales, por lo cual estas deben ser deducidas de forma solidaria.



## CAPÍTULO IV

### **4. Necesidad de reformar los Artículos 20 y 109 de la Ley de Tránsito, Decreto 1032-89, para establecer mecanismos para regular los límites de velocidad del transporte extraurbano en Guatemala**

“Cada año, los accidentes de tránsito cobran 1.24 millones de vidas en todo el mundo, según estadísticas de la Organización Mundial de la Salud, lo cual equivale a eliminar a la mitad de la población de la Ciudad de Guatemala. El 50 por ciento de los muertos son personas vulnerables: motoristas, 23 por ciento; peatones, 22 por ciento; y ciclistas, 5 por ciento.

Las lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito son la octava causa mundial de muerte y la primera entre jóvenes entre 15 y 29 años. Si no se toman medidas urgentes para revertir esta tendencia, asegura la Organización Mundial de la Salud, para el 2030, los accidentes de tránsito se convertirán en la quinta causa de muerte a nivel mundial”.<sup>27</sup>

“Según la Organización Mundial de la Salud, los países de ingresos medios, como Guatemala, tienen mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito (20.1 por cada 100 mil) en comparación con los países de ingresos altos (8.7 por cada 100 mil) y los países con ingresos bajos (18.3 por cada 100 mil). El 80 por ciento de las muertes

---

<sup>27</sup> Organización Mundial de la Salud. **10 datos sobre la seguridad vial en el mundo.** <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/> (Consultado: 10 de enero de 2016)

de tránsito ocurren en países de ingresos medios, los cuales representan el 72 por ciento de la población mundial pero sólo tienen el 52 por ciento de los vehículos registrados.

Según el Banco Mundial, los accidentes de tránsito en América Latina cobran 130 mil vidas al año, más que la violencia y la criminalidad, lo cual la convierte en la región con los peores índices de seguridad vial en todo el mundo. Pero a diferencia de las muertes violentas, las pérdidas humanas que resultan de un accidente de tránsito se hacen invisibles, figuran en los medios de comunicación como noticias breves, y no generan polémicas ni políticas de Estado”.<sup>28</sup>

Motivo por el cual la Organización Mundial de la Salud declaró el Decenio de Acción Mundial para la Seguridad Vial (2011-2020) con el objetivo de visibilizar el problema, reducir la tendencia al aumento de las muertes y salvar vidas alrededor del mundo.

#### **4.1. Responsabilidad del Estado de garantizar la seguridad vial**

De acuerdo al informe El costo económico de la violencia en Guatemala, elaborado por Edgar Basells Conde para el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, “una parte importante de los costos directos de la violencia los absorbe el Estado por medio de las instituciones que tienen a su cargo actividades de prevención, combate a la delincuencia y de asistencia a la víctima.

---

<sup>28</sup>Reynolds, Louisa. **Un país de carritos locos**. <http://www.plazapublica.com.gt/content/un-pais-de-carritos-locos> (Consultado: 11 de enero de 2016)

En otras palabras, se trata de aquellas instituciones que tienen responsabilidad con aspectos legales, policíacos y de investigación o persecución. La otra parte de los costos directos está relacionada con los de atención médica y de hospitalización, que fueron considerados dentro del sector salud.

El mismo ha identificado que el gasto en actividades institucionales vinculadas con hechos violentos alcanza la suma de Q1,884 millones (US\$251.0 millones), lo cual en términos del PIB sólo representa el 0.77%, y en el nivel del costo total de los hechos violentos, representa el 11.1%.

Es un hecho que las fuerzas policiales son insuficientes. De 20,000 agentes de seguridad (un agente por cada 600 habitantes) realmente están prestando servicio de prevención y combate a la delincuencia alrededor de 6,000, pues un buen número están asignados a embajadas, otros no laboran por suspensión del IGSS, otros están en proceso de despido por actos anómalos, etc. Es tal la debilidad operativa de la PNC, que una alternativa ha sido el uso de fuerzas combinadas (agentes policíacos y militares) donde el aporte militar ha crecido en los últimos años implicando el incremento de costos para el Estado”.<sup>29</sup>

En atención a lo expuesto, la incidencia de accidentes de tránsito, la tramitación de procesos judiciales por la responsabilidad de los conductores y por los delitos producto de los mismos (homicidios culposos y lesiones culposas), implican un alto costo para el Estado de Guatemala, a lo cual se suma la inversión que las municipalidades y el

<sup>29</sup> Balsells Conde, Edgar Alfredo. **El costo económico de la violencia en Guatemala**. Pág. 31.

Ministerio de Gobernación realizan para la vigilancia y control de las carreteras y la red vial del país, lo que implica una inversión en personal, vehículos y su movilización.

En relación a los costos en salud, aunque el país no cuenta con estudios actuales que indiquen el costo económico real de los accidentes de tránsito, estimaciones hechas por expertos establecen que cada año el Estado e instituciones privadas gastan un promedio de Q1,200,000,000 solo en atenciones de salud a politraumatizados y por pago de daños a vehículos, a los que se suman los enormes gastos y pérdidas de cada accidentado.

En una entrevista proporcionada a la revista Mundo Motor por el director del Hospital Roosevelt, Doctor Oscar Morales, este expone: “la emergencia de ese nosocomio se ha convertido en un pabellón de traumas, pues un alto porcentaje de pacientes que llegan allí son producto de lesiones causadas por violencia y accidentes de tránsito”.<sup>30</sup>

De acuerdo al Doctor Morales, un paciente politraumatizado no complicado puede permanecer hospitalizado un promedio de uno a diez días. Sin embargo, aquellos que necesitan entrar a sala de operaciones y luego al intensivo con todos los tratamientos que amerite, pueden llegar a estar recluidos hasta 70 días.

De acuerdo a las estimaciones realizadas por este hospital, un día de hospitalización en la unidad de cuidados intensivos cuesta al hospital un promedio de ocho mil

<sup>30</sup> [http://www.mundomotor.com/No.161\\_0031\\_04\\_2011/mym\\_1113251163818.htm#.U-yb](http://www.mundomotor.com/No.161_0031_04_2011/mym_1113251163818.htm#.U-yb)

quetzales diarios, estimándose que cerca del 70 por ciento de encamamiento de diferentes unidades están ocupadas por pacientes producto de traumas.

Según las estadísticas del Hospital de Accidentes del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, “el costo promedio por egresado está entre los 8 mil y 22 mil quetzales, dependiendo de los día de hospitalización y los diversos tratamientos y estudios que se le practiquen. En cuanto a la rehabilitación, cada uno de los pacientes tiene un tratamiento especial. Puede necesitar de una hasta tres sesiones de terapia al día. De esa cuenta, un politraumatizado podría necesitar hasta un año, según lo que indique el médico fisiatra”.<sup>31</sup>

De acuerdo con cálculos realizados por Raúl Aguilar, presidente de la Asociación Guatemalteca de Instituciones de Seguros, AGIS, esta entidad pagó en 2009 un promedio de Q650 millones en concepto de accidentes viales.

Sin embargo, estas estimaciones solo obedecen a los costos en salud, debido a que la tramitación de estos casos en el sistema judicial también implica elevados costos para el Estado guatemalteco.

De acuerdo al informe publicado por la Asociación de Investigación y Estudios Sociales (Asies), cada proceso judicial ha tenido un costo de Q.300 mil, resolviéndose solo el 706% de los casos, lo cual incluye el pago de salarios de jueces, defensores, fiscales,

---

<sup>31</sup> Escobedo Quijivix, Julia María y Payam William Sebetian Layazali. **Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito urbano.** Pág. 62.

oficiales, costos de mantener privadas de libertad a las personas, entre otras. Esta situación implica que el Estado realiza una gran inversión de recursos en salud curativa y judicialización de casos, sin que a la fecha el índice de accidentes de tránsito que involucran unidades del transporte extraurbano de pasajeros se haya disminuido.

En atención a ello es necesario y urgente tomar medidas que contribuyan a prevenir estos accidentes, a través de la implementación de las normas vigentes y la realización de las reformas a leyes que sean necesarias, como el establecimiento de límites de velocidad.

#### **4.2. Acciones para prevenir accidentes de tránsito**

Como se menciona, ante el incremento de los hechos y accidentes de tránsito en el mundo, la Organización de las Naciones Unidas aprobó en 2011 el Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020.

El plan tiene como finalidad “servir de documento de orientación que facilite medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Ofrece un contexto que explica los antecedentes y las razones de la declaración del Decenio formulada por la Asamblea General de las Naciones Unidas.



Se considera útil para apoyar el desarrollo de planes de acción locales y nacionales, y al mismo tiempo, ya que ofrecerá un marco para favorecer actividades coordinadas a nivel mundial.

Está destinado a un amplio público integrado por representantes de los gobiernos locales y nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades al marco mundial en el próximo decenio”.<sup>32</sup>

El Plan tiene como finalidad general del decenio el estabilizar y, posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes del 2020.

El mismo se ha planteado como objetivos específicos:

- La formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles;
- La fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los accidentes de tránsito antes de 2020 basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas;

---

<sup>32</sup> Organización de las Naciones Unidas. **Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020**. Pág. 1.

- El reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial;
- El mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial;
- El seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial;
- El fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura viaria.

Estos objetivos deben ser aplicables en todos los países del mundo con el fin de reducir los accidentes de tránsito. Para el caso guatemalteco, las autoridades municipales y de la Policía Nacional Civil, implementan acciones destinadas a la prevención de accidentes de tránsito, como son los puestos de registro en las carreteras, la supervisión de las unidades de transporte público de pasajeros y pruebas de alcoholemia. Por su parte, la Procuraduría de Derechos Humanos recibe denuncias con respecto a violaciones a los derechos de los usuarios del transporte público y realiza supervisiones para que las unidades realicen los cobros debidos a los usuarios. Sin embargo, el Estado como tal carece de una política destinada a promover la seguridad vial en el país.

Así también, la Ley de Tránsito establece que solo podrán conducir un vehículo automotor quienes cuenten con una licencia de conducir vigente, y que esta puede ser suspendida a aquellas personas que hayan sido amonestadas administrativamente en más de cinco ocasiones, o bien que hayan sido multadas en más de tres ocasiones por infracciones de tránsito en un mismo año.

Sin embargo, esta disposición no se cumple a cabalidad, debido a que pese a ser multados varias veces, los pilotos del transporte extraurbano continúan cometiendo infracciones o bien, manejan sin licencia, con la licencia vencida o suspendida, no existiendo en estos casos otro tipo de sanción, habiéndose “capturado a 4878 personas durante 2015 por delitos contra el tránsito y 5724 por conducir en estado de ebriedad”,<sup>33</sup> lo cual implica, como se expone, elevados costos para el Estado.

Pese a que estas acciones debieran idealmente constituirse en un disuasivo y preventivo de accidentes y hechos de tránsito, entre enero y mayo de 2016, se capturaron 2,776 personas por conducir en estado de ebriedad, y 2353 por delitos contra el tránsito, situación que implica que las cifras del año anterior serán superadas, habiendo fallecido en este período 900 personas, encontrándose lesionadas 5,010.

En tal sentido, es necesario que el Estado de Guatemala articule una política integral de seguridad vial, mediante la cual sea posible ejercer controles efectivos sobre la circulación de vehículos en las carreteras y en centros urbanos, así como que permita la articulación de bases de datos actualizadas sobre pilotos, especialmente de aquellos

---

<sup>33</sup> Dirección General de la Policía Nacional Civil. *Op. Cit.* Pág. 26.



que manejan buses de transporte público de pasajeros, con el fin de garantizar que estos cuenten con las habilidades y características necesarias para ello.

Así también, debe establecerse límites legales de velocidad, y sanciones adecuadas para quienes irrespeten los mismos, para con ello garantizar la seguridad vial en el país, por lo que como parte del presente proceso de investigación, se propone adicionar a la Ley de Tránsito el Artículo 20 BIS, para establecer el límite máximo de velocidad al cual puedan conducirse buses de transporte extraurbano de pasajeros en 80 kilómetros por hora, lo cual favorecerá la disminución de accidentes de tránsito que involucran a este tipo de transporte.

Así también, se propone que se sancione el sobrepasar este límite con la suspensión de la licencia de conducir por un mínimo de tres y un máximo de seis meses, por conducirse a excesiva velocidad, lo cual busca que quienes sean sancionados se abstengan de conducir a altas velocidades.



### 4.3. Propuesta de reforma

**DECRETO NÚMERO**  
**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**

**CONSIDERANDO**

Que el Estado se organiza para brindar protección a las personas por medio de todas sus organizaciones y recursos, en defensa de la persona y la familia, teniendo como fin supremo el bien común, garantizando así la vida, libertad, seguridad, justicia, paz y desarrollo integral de los habitantes.

**CONSIDERANDO:**

Que es deber del Estado garantizar la seguridad de las personas, debiendo para ello dictar las disposiciones legales correspondientes que permitan mejorar el desarrollo social y la seguridad ciudadana.

**CONSIDERANDO:**

Que a la fecha, el Estado de Guatemala ha incumplido con su obligación de protección de la persona al carecer de límites legalmente establecidos para la velocidad de las unidades del transporte extraurbano de pasajeros.



## CONSIDERANDO

Que la Ley de Tránsito y su Reglamento, así como otras normativas que regulan el servicio de transporte extraurbano de pasajeros, no establecen un límite de legal de velocidad máxima para las unidades de transporte extraurbano público de pasajeros, impidiendo al Estado garantizar satisfactoriamente la protección a la vida y la seguridad de las personas usuarias de este servicio

## POR TANTO

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el Artículo 171 literal a) de la Constitución Política de la República de Guatemala.

## DECRETA:

### LA REFORMA A LA LEY DE TRÁNSITO, DECRETO NÚMERO 132-96 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

Artículo 1. Se adiciona el Artículo 20 BIS a la Ley de Tránsito, Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, el cual quedará redactado así:

Artículo 20 BIS. Límite de velocidad. Se establece como límite máximo de velocidad para el servicio de transporte extraurbano público de pasajeros los 80 kilómetros por hora.



Los pilotos que transgredan esta disposición legal, serán puestos a disposición de las autoridades correspondientes por la puesta en riesgo de la vida e integridad de las personas, debiendo ser sancionados con la suspensión de la licencia de conducir por un mínimo de tres y un máximo de seis meses.

Artículo 2. Vigencia. El presente Decreto entrará en vigencia el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial.

REMÍTASE AL ORGANISMO EJECUTIVO PARA SU SANCIÓN, PROMULGACIÓN Y PUBLICACIÓN.

EMITIDO EN EL PALACIO DEL ORGANISMO LEGISLATIVO, EN LA CIUDAD DE  
GUATEMALA, EL \_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE DOS MIL \_\_\_\_\_







## CONCLUSIÓN DISCURSIVA

El deber de protección del Estado de Guatemala para garantizar la vida, integridad física y la propiedad de las personas usuarias del transporte extraurbano de pasajeros, requiere dotar al Estado de herramientas legales que le faciliten limitar la actuación de los particulares, específicamente, para regular la actuación de los pilotos de buses del servicio extraurbano de pasajeros, a fin de limitar la velocidad a la cual estos pueden conducirse en carretera, atendiendo a la incidencia de accidentes de tránsito, en los cuales anualmente pierden la vida más de 1,500 personas y más de 5,000 resultan lesionadas, lo cual implica el incremento en los costos por la tramitación de procedimientos judiciales, la atención de la salud de estas personas, y el pago de seguros por los accidentes viales, a lo cual se suma el duelo y el dolor que este tipo de hechos ocasiona en miles de familias guatemaltecas.

En atención a ello, es necesario que el Estado de Guatemala establezca y regule legalmente los límites máximos de velocidad a los cuales este tipo de transporte puede desplazarse, para evitar que por imprudencia e impericia se produzcan accidentes de tránsito que impliquen la pérdida de vidas humanas, la afectación grave de la integridad física de las personas y la pérdida de su propiedad privada, sancionándose adecuadamente a quienes se conduzcan a altas velocidades, con el fin de que se abstengan de transgredir las normas de tránsito y con ello se prevenga la pérdida de vidas humanas en el país.





## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR CUEVAS, Magdalena. **Tres generaciones de derechos humanos.** [www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/derhum/cont/30/.../pr20.pdf](http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/derhum/cont/30/.../pr20.pdf) (Consultado: 16 de diciembre de octubre de 2015)
- ARANDA, Verónica y María de la Luz Ramírez. **El derecho a vivir una vida libre de violencia en América Latina y el Caribe.** (s.l.): Fondo de Naciones Unidas para la Infancia (Unicef). 2008.
- ARANGO ESCOBAR, Julio Eduardo. **Sanción penal o sanción pedagógica.** Guatemala: (s.e.). 2006.
- BALSELLS CONDE, Edgar Alfredo. **El costo económico de la violencia en Guatemala.** Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Guatemala. 2006.
- BAÑÓN BLÁZQUEZ, Luis y José F. Beviá García. **Manual de carreteras.** España: Universidad de Alicante. 2000.
- CASTAÑÓN, Mariela. **Inacif reporta 3 mil 243 muertes por accidentes de tránsito en 2013.** Guatemala: La Hora. 17/12/2013.
- Centro para el Fomento de la Educación y Salud de los Operarios del Transporte Público de la Ciudad de México. **Curso para operarias y operarios del transporte público de la ciudad de México .**México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México. (s.f.)
- Comisión Interamericana de Derechos Humanos. **Informe sobre seguridad ciudadana y derechos humanos. Marco conceptual: La seguridad ciudadana.** Washington, D.C.: Comisión interamericana de derechos humanos. 2009.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH). **Informe sobre seguridad ciudadana y derechos humanos.** <http://www.cidh.org/countryrep/seguridad/seguridadv.sp.htm> (Consultado: 17 de diciembre de 2015)
- CORTÉZ RODAS, Francisco. **El contrato social liberal: John Locke.** Colombia: Universidad Eafit. 2010.
- Dirección General de la Policía Nacional Civil. **Boletín estadístico mayo 2016.** Guatemala: Ministerio de Gobernación. 2016.
- Educación Vial Linares. Educación Vial.** <http://www.educacionviallinares.es/> (Consultado: 22 de diciembre de 2015)



- ESCOBEDO QUIJIVIX, Julia María y Payam William Sebetian Layazali. **Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito urbano.** Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala. 2011.
- GARCÍA ARANGO, Gustavo Adolfo. **Derecho a la vida digna. El concepto jurídico del dolor desde el derecho constitucional.** Colombia: Ed. Opinión Jurídica. 2007.
- GARCÍA ELORRIO. Magdalena. **Algunas consideraciones en torno a la naturaleza y alcance de la noción de diligencia debida en la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos.** España: Revista Electrónica Cordobesa de Derecho Internacional Público. 2011.
- <http://hechosdetransito.com/clasificacion-de-los-accidentes-de-transito/> **Hechos de Tránsito. Clasificación de los accidentes de tránsito.** (Consultado: 26 de diciembre de 2015)
- <http://lahora.gt/dgt-238-accidentes-transporte-extraurbano-ocurrido-este-ano/> **DGT: 238 accidentes de transporte extraurbano ocurridos este año.** (Consultado: 03 de agosto de 2016)
- <http://pavimyvias77.blogspot.com/> **Infraestructura vial y pavimentos. Infraestructura vial.** (Consultado: 22 de diciembre de 2015)
- <http://pilotosporlaseguridadvial.com/educacion/que-es-seguridadvial/#sthash.5QyTvqde.dpuf> **Pilotos por la seguridad. ¿Qué es la seguridad vial?** (Consultado: 21 de diciembre de 2015)
- <http://ridh.org/news-and-events/newsarticles/la-debida-diligencia-empresas-y-derechos-humanos/> **RIDH La debida diligencia: empresas y derechos humanos.** (Consultado: 28 de diciembre de 2015)
- [http://www.carreteros.org/normativas/trazados/3\\_1ic/apartados/anexo.html](http://www.carreteros.org/normativas/trazados/3_1ic/apartados/anexo.html) **Carreteros. Definiciones.** (Consultado: 22 de diciembre de 2015)
- [http://www.filosofia.net/materiales/sofiafilia/hf/soff\\_mo\\_16\\_c.html](http://www.filosofia.net/materiales/sofiafilia/hf/soff_mo_16_c.html) **Contrato social.** (Consultado: 15 de diciembre de 2015)
- [http://www.mundoyomotor.com/No.161\\_0031\\_04\\_2011/mym\\_1113251163818.htm#Uyb](http://www.mundoyomotor.com/No.161_0031_04_2011/mym_1113251163818.htm#Uyb) **¿Cuánto cuestan los accidentes?** (Consultado: 13 de enero de 2016)
- <http://www.oj.gob.gt/es/QueEsOJ/EstructuraOJ/UnidadesAdministrativas/CentroAnalisisDocumentacionJudicial/infoestadistico/InfoEstadistico%20034.pdf> **Documentación Judicial.** (Consultado: 08 de enero de 2016)

- <https://prezi.com/i4xhutpea0va/causas-de-los-accidentes-de-transito/> **Causas de los accidentes de tránsito.** (Consultado: 12 de enero de 2016)
- HUERTAS DÍAZ, Omar y otros. **El derecho a la vida desde la perspectiva del Sistema Interamericano de Derechos Humanos.** México: Revista de temas constitucionales de la Universidad Autónoma de México. 2008.
- Instituto Nacional de Estadística (INE). **Número de fallecidos en accidentes de tránsito**<http://www.ine.gob.gt/index.php/estadisticas/temaindicadores>(Consultado: 03 de enero de 2016)
- Instituto Nacional de Estadística (INE). **Número de lesionados en accidentes de tránsito**<http://www.ine.gob.gt/index.php/estadisticas/temaindicadores>(Consultado: 02 de enero de 2016)
- La Hora. **Provincial: 606 accidentes de tránsito ocurrieron en 2014**<http://lahora.gt/provincial-606-accidentes-de-transito-ocurrieron-en-2014/>(Consultado: 05 de enero de 2016)
- OCAÑA, Ignacio. **El origen de las normas sociales.**<http://ignaciood.blogspot.com/2012/01/elorigendelasnormasjuridicas.html>(Consultado: 12 de diciembre de 2015)
- Organización de las Naciones Unidas. **Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020.** Washington, D.C.: Organización de las Naciones Unidas (ONU). 2011.
- Organización Mundial de la Salud. **10 datos sobre la seguridad vial en el mundo.**<http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/> (Consultado: 10 de enero de 2016)
- Organización Panamericana de la Salud (OPS). **Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito.** Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud. 2004.
- Organización para la Cooperativa y el Desarrollo Económico. **Autopista.**<http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4008> (Consultado: 22 de diciembre de 2015)
- Prensa Libre. **Muere primer piloto de 2015.**<http://www.prensalibre.com/noticias/Violencia-Piloto-asesinado-TransportePublico-0-1278472188> (Consultado: 02 de enero de 2016)
- Procurador de los Derechos Humanos. **Informe anual circunstanciado 2013. Informe de situación.** Guatemala: Oficina del Procurador de los Derechos Humanos. 2014.



Real Academia Española. **Diccionario de la Lengua Castellana**. Segunda Edición. España: Real Academia Española. 1998.

REYNOLDS, Louisa. **Un país de carritos locos**. Plaza Pública (Guatemala). <http://www.plazapublica.com.gt/content/un-pais-de-carritos-locos> (Consultado: 11 de enero de 05 de 2016)

RODRÍGUEZ, Manuel. **ASIES: Solo el 7.6% de conflictos se resuelve en los tribunales de justicia**. <http://lahora.gt/asies-solo-el-7-6-de-conflictos-seresuelveenlostribunalesdejusticia/> (Consultado: 04 de agosto de 2016)

TORMO LANCERO, Teresa y Mauricio Chisvert Perales. **Concepto de accidente de circulación**. España: Dirección General de Tránsito del Ministerio del Interior. 2011.

### **Legislación:**

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

**Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre**. Organización de Estados Americanos. 1948.

**Declaración Universal de los Derechos Humanos**. Organización de las Naciones Unidas. 1948.

**Convención Interamericana sobre los Derechos Humanos**. Organización de Estados Americanos. 1969.

**Convención sobre los Derechos del Niño**. Organización de las Naciones Unidas. 1989.

**Convención de las Naciones Unidas sobre la Tortura**. Organización de las Naciones Unidas. 1984.

**Convención Interamericana para Prevenir y Sancionar la Tortura**. Organización de Estados Americanos. 1987.

**Código Civil**. Decreto Ley 106 del Jefe de gobierno de la República. 1964.

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

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

**Estatuto de Roma**. Organización de las Naciones Unidas. 1998.



**Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.** Organización de las Naciones Unidas. 1966.

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

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

**Reglamento de la Ley de Tránsito.** Acuerdo Gubernativo Número 273-1998 del Presidente de la República de Guatemala. 1998.

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

**Reglamento para la Prestación del Servicio Público 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 de Guatemala. 2012.