

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

**APLICACIÓN DE LA LEY PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS DE TRÁNSITO  
COMO MEDIO PARA PREVENIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO PROVOCADOS  
POR VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA EN GUATEMALA**

**EDSON SEBASTIAN ALVARIZAES AVILA**

**GUATEMALA, OCTUBRE DE 2017**

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

**APLICACIÓN DE LA LEY PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS DE TRÁNSITO  
COMO MEDIO PARA PREVENIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO PROVOCADOS  
POR VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA EN GUATEMALA.**



**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**EDSON SEBASTIAN ALVARIZAES AVILA**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Guatemala, Octubre 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

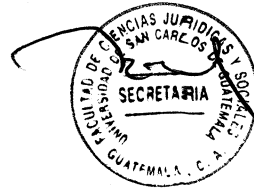
VOCAL III: Lic. Juan José Bolaños Mejía

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,  
 02 de junio de 2016.

Atentamente pase al (a) Profesional, ERICK ROLANDO HUITZ ENRÍQUEZ  
 \_\_\_\_\_, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante  
EDSON SEBASTIAN ALVARIZAES AVILA, con carné 201022414,  
 intitulado APLICACIÓN DE LA LEY PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS DE TRÁNSITO COMO MEDIO PARA  
PREVENIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO PROVOCADOS POR VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA  
PESADA EN GUATEMALA.

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.

**M.A. WILLIAM ENRIQUE LÓPEZ MORATAYA**  
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción 17 / 02 / 2017.

Asesor(a)  
 (Firma y Sello)





Guatemala, 19 de julio de 2017

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



Respetable Licenciado:

Respetuosamente con el nombramiento de fecha dos de junio de dos mil dieciséis, en el cual se me nombra como **ASESOR DE TESIS** del bachiller **EDSON SEBASTIAN ALVARIZAES AVILA**, para su graduación profesional la cual se intitula "**APLICACIÓN DE LA LEY PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS DE TRÁNSITO COMO MEDIO PARA PREVENIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO PROVOCADOS POR VEHÍCULOS DE TRASPORTE DE CARGA PESADA EN GUATEMALA**", procedí a asesorar dicho trabajo, por lo que me complace informarle sobre los aspectos siguientes:

1. Contenido científico y técnico de la tesis: La temática abordada en el trabajo de tesis reviste una gran importancia para la sociedad guatemalteca, ya que señala y analiza aspectos muy importantes y definitivos para prevenir los accidentes de tránsito, resalta en el trabajo la intención de aplicar justicia en el caso que se plantea.
2. Metodología y técnicas de investigación: durante la elaboración de la tesis, el sustentante demostró desempeño, interés, seriedad mediante la utilización de los métodos y técnicas de investigación científicos acordes y necesarios para su trabajo de tesis, utilizando como base los métodos analítico, sintético, deductivo, inductivo y científico. Dentro de las técnicas en la presente tesis se pueden encontrar: el documental, la observación, la encuesta, el bibliográfico, para recopilar adecuadamente el material de investigación, ya que a través de estos métodos se pudo comprobar la hipótesis planteada, estableciendo los objetivos generales y específicos con el objeto de establecer cómo debe resolverse este problema en la práctica y


qué reformas legales deben efectuarse.

3. Redacción: el sustentante tuvo cuidado de redactarla con el vocabulario propio de un trabajo de este nivel, haciendo uso y consultando para ese extremo los diccionarios jurídicos necesarios.
4. Contribución: considero muy interesante el trabajo de tesis, siendo los objetivos que señala puntuales y acordes con la realidad de la sociedad guatemalteca.
5. Conclusión discursiva: considero que es adecuada y ha sido elaborada congruentemente al guardar relación entre sí y con el tema propuesto.
6. Bibliografía: se estima que es suficiente y que ha sido debidamente seleccionada lo que enriquece la investigación, que se adapta perfectamente al tema de la tesis, que se llevaron a cabo las correcciones sugeridas al sustentante durante la asesoría de la misma, y que la realizó acorde a lo indicado.

En virtud de lo anterior, considero que la tesis satisface los requisitos contemplados en el artículo 32 del Normativo para la Elaboración de tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, además considero pertinente indicar que no existe grado de parentesco entre el bachiller y mi persona. Por lo anterior, informo a usted que APRUEBO ampliamente la investigación realizada, por lo que emito DICTAMEN FAVORABLE, para que continúe el trámite respectivo y sea evaluado por el Tribunal Examinador oportunamente.

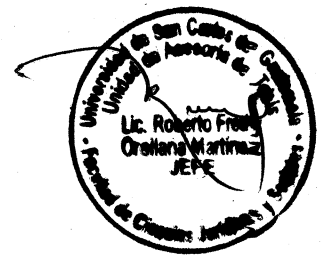
Atentamente



  
Lic. Erick Rolando Huitz Enriquez  
Abogado y Notario  
Colegiado 7188  
Asesor de Tesis



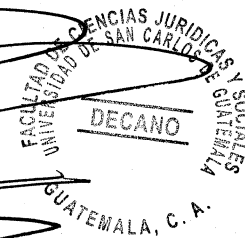
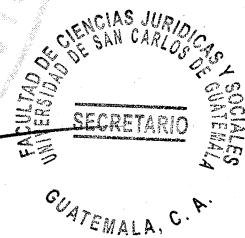
**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
Universidad de San Carlos de Guatemala

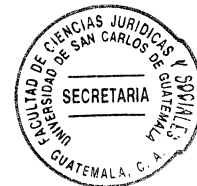


DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 11 de septiembre de 2017.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante EDSON SEBASTIAN ALVARIZAES AVILA, titulado APLICACIÓN DE LA LEY PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS DE TRÁNSITO COMO MEDIO PARA PREVENIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO PROVOCADOS POR VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA EN GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

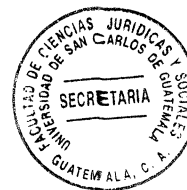
RFOM/srrs.





## DEDICATORIA

- A DIOS:** Por darme la vida, bendecirme con sus bondades, por darme la sabiduría necesaria y darme la oportunidad de alcanzar mi primera meta profesional.
- A MIS PADRES:** Victor Gonzalo Alvarizaes Monterroso y Sulma Aurora Avila del Águila, por su amor, apoyo incondicional y sabios consejos ya que sin ellos no hubiera sido posible este logro.
- A MI ESPOSA:** Waleska Aguilar, por su amor, comprensión y apoyo incondicional durante todo este tiempo de estudio.
- A MI HIJO:** Sebastian Alvarizaes, quien es la fuente de mi inspiración y motivación para culminar mi preparación profesional.
- A MIS HERMANOS:** Andrea Fernanda, Byron Gonzalo y Melanie Jimena, con especial cariño; gracias por su apoyo.
- A MI TÍA:** Eva Judith; por su cariño, consejos y apoyo incondicional.
- A MIS PRIMOS:** Por su apoyo y cariño, ya que han sido para mí como mis hermanos mayores.
- A MIS ABUELITAS:** Zenaida Monterroso y Aurora del Águila, por sus consejos, cuidados y su inmenso cariño.



**A MIS MAESTROS:**

Quienes en esta etapa de mi vida, influyeron y generaron con sus lecciones y experiencias que me formara como una persona competente y preparada para los retos que me depara la vida; a todos y a cada uno de ellos mi cariño, admiración y agradecimiento por compartir el pan del saber.

**A MIS PADRINOS:**

Por su valiosa amistad, enseñanzas y apoyo incondicional.

**A MI ASESOR:**

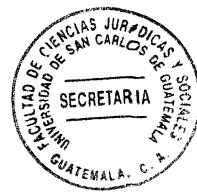
Por su paciencia y dedicación en el desarrollo de esta investigación.

**A:**

A mi querida Universidad de San Carlos de Guatemala, por permitirme culminar mis estudios superiores.

**A:**

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, mi eterno agradecimiento por ser parte de mi formación profesional.



## PRESENTACIÓN

Esta tesis tiene el propósito de proponer acciones, a ser implementadas por el Estado de Guatemala a corto y mediano plazo, que complementen la Ley Preventiva de Hechos de Tránsito y faciliten la prevención de estos hechos en el país.

La investigación pertenece a la rama del derecho público, debido a que en éste se analiza el derecho a la vida y a la seguridad vial de la población guatemalteca; frente a los crecientes índices de accidentes de tránsito donde se ven involucradas unidades del transporte pesado de vehículos, unidades del transporte urbano y extraurbano de pasajeros, así como vehículos particulares, los cuales han cobrado la vida de cientos de guatemaltecos.

Su realización abarcó un período de cinco años, teniendo como objeto de estudio la Ley Preventiva de Hechos de Tránsito y el marco de seguridad vial en el país, representando un aporte jurídico y académico para la seguridad vial en Guatemala.

Podemos constatar que la simple aprobación de la Ley Preventiva de Hechos de Tránsito no garantiza su respectiva aplicación, ya que la cual estando vigente, aun se logra observar la cantidad de accidentes de tránsito en el transporte pesado.

Por lo cual es necesaria la implementación de diversas estrategias por parte del Estado para que se facilite la prevención de dichos hechos de tránsito.



## HIPÓTESIS

La hipótesis planteada en este estudio se basa en que, la inoperancia y falta de aplicación de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, incide en el número de accidentes provocados por vehículos de transporte de carga pesada en Guatemala.

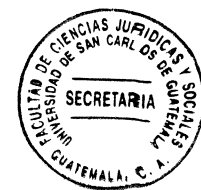


## COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Mediante la realización de esta investigación fue posible comprobar que, inoperancia y falta de aplicación de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, incide en el número de accidentes provocados por vehículos de transporte de carga pesada en Guatemala.

La comprobación de la hipótesis fue realizada mediante la implementación de los métodos analítico, deductivo y sintético; los cuales hicieron posible detectar, identificar e individualizar la problemática que justifica la necesaria y oportuna reforma a la Ley Preventiva de Hechos de Tránsito.





## ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i
<b>CAPÍTULO I</b>	
1. El deber de protección del Estado .....	1
1.1. El derecho a la vida .....	9
1.2. Obligación del Estado de proteger la vida .....	13
1.3. El cumplimiento de la vida por parte del Estado Guatemalteco .....	20
1.4. E derecho a la vida y los hechos de tránsito en Guatemala .....	24
<b>CAPÍTULO II</b>	
2. Seguridad vial .....	27
2.1. El derecho a la seguridad de las personas .....	27
2.2. Obligación estatal de garantizar la seguridad .....	31
2.3. Seguridad vial .....	34
2.4. Elementos fundamentales de la seguridad vial y su relación con la obligación estatal de garantizar la seguridad de las personas .....	35
<b>CAPÍTULO III</b>	
3. Regulación legal en Guatemala de la seguridad vial .....	43
3.1. Ley de tránsito y su reglamento .....	43
3.2. La función de los agentes encargados de hacer cumplir la ley en relación a la seguridad vial .....	47
3.3. Las obligaciones de los pilotos y dueños de transporte .....	49
3.4. Implicaciones de la aplicación de la Ley Preventiva de Hechos de Tránsito .....	55
<b>CAPÍTULO IV</b>	
4. Propuestas de estrategias y acciones que faciliten la aplicación de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito en Guatemala .....	59
4.1. Justificación de la necesidad de diseñar estrategias y acciones que faciliten la aplicación de la Ley .....	59
4.2. Recomendaciones internacionales .....	60
4.3. Acciones de prevención .....	62



	<b>Pág.</b>
4.4. Acciones de educación vial .....	65
4.5. Propuesta de adecuaciones normativas .....	66
<b>CONCLUSIÓN DISCURSIVA .....</b>	<b>69</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>71</b>



## INTRODUCCIÓN

En este estudio se analiza la problemática relacionada con la inseguridad vial y sus consecuencias para la vida e integridad física de las personas que utilizan vehículos automotores en Guatemala.

En la actualidad, los accidentes de tránsito y sus consecuencias mortales continúan siendo una constante en el país, al punto de que en un período de 10 años han resultado lesionadas más de 60 mil personas y han perdido la vida 8,967 por lo cual es necesario un abordaje de esta problemática en el nivel social y legal.

La hipótesis planteada en este estudio se basa en que, la inoperancia y falta de aplicación de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, incide en el número de accidentes provocados por vehículos de transporte de carga pesada en Guatemala.

A través de la elaboración de este estudio se alcanzaron los objetivos planteados en el plan de investigación; puesto a que se realiza la propuesta de acciones de parte del Estado de Guatemala a corto y mediano plazo que complementen la Ley Preventiva de Hechos de Tránsito y faciliten la prevención de estos hechos en el país.

El alcance de los objetivos mediante la elaboración del informe final permitió la comprobación de la hipótesis, consistente en que la aprobación de la Ley Preventiva de Hechos de Tránsito no garantiza su aplicación, lo cual se evidencia con el número de accidentes provocados por vehículos de transporte de carga pesada en Guatemala, haciendo necesario contar con estrategias a ser implementadas por el Estado a corto y



mediano plazo, las cuales complementen la ley y faciliten la prevención de estos hechos en el país.

La investigación se fundamenta en el derecho de las personas a la vida e integridad física y a la seguridad vial. Para su elaboración se emplearon los métodos analítico, sintético, deductivo e inductivo; los que facilitaron el análisis de la información utilizada; asimismo se aplicaron las técnicas bibliográfica y documental, las cuales fueron de utilidad para recopilar y seleccionar el material base para la elaboración de este informe.

El informe se encuentra integrado por cuatro capítulos: en el primero se desarrolla el deber de protección del Estado con respecto a las personas, desarrollando lo concerniente al derecho a la vida y su relación con los hechos de tránsito en Guatemala; en el segundo se expone la seguridad vial y sus implicaciones, definiendo la seguridad vial y resaltando la obligación estatal de proveerla y enumerando los elementos fundamentales de la seguridad vial; en el tercero se analiza la regulación legal de la seguridad vial en Guatemala, abordando la Ley de Tránsito y las obligaciones de los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley; y, finalmente el capítulo cuarto presentan las propuestas de estrategias y acciones que faciliten la aplicación de la Ley Preventiva de Hechos de Tránsito en Guatemala, las cuales incluyen una propuesta de reforma a la ley actual para fortalecer su implementación y dotar de herramientas prácticas a los responsables de su implementación.



Esta investigación es una contribución al mejoramiento de la seguridad vial en el país, para preservar la vida y garantizar la integridad física de las personas que se conducen en vehículos automotores.



## CAPÍTULO I

### 1. El deber de protección del Estado

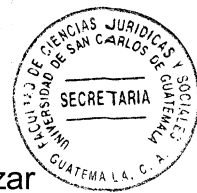
El Estado como ente rector de las políticas públicas en el país, es el principal obligado a garantizar la protección de todos los habitantes de la república, obligación establecida a través de los Artículos 1 y 2 de la Constitución Política de la República de Guatemala, donde se regula:

“Artículo 1. Protección a la Persona. El Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común.

Artículo 2. Deberes del Estado. Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona”.

Como puede apreciarse, el deber de protección es de tal importancia que los legisladores lo establecieron y tutelaron en los dos primeros artículos de la Constitución, el cual es aplicable a todas las personas sin distinción alguna de sexo, orientación e identidad sexual, edad, origen étnico, creencias religiosas y/o espirituales, opinión política o cualquier otra circunstancia.

Los deberes del Estado, establecidos y tutelados constitucionalmente, implican obligaciones para todas y cada una de las autoridades de Estado, por ende, todos los



funcionarios públicos tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos.

Siendo el Estado el sujeto obligado en los Artículos 1 y 2 de nuestra Constitución, sus deberes y obligaciones deben ser entendidas como acciones de hacer o no hacer, en beneficio de la población guatemalteca.

En relación a la obligación de promover los derechos, esta implica que el Estado debe contar con mecanismos idóneos que permitan a la población conocer sus derechos, la forma de ejercerlos y la forma de protegerlos, lo cual también conlleva el contar con herramientas que permitan a la población acceder a mecanismos que permitan exigir el cumplimiento de los mismos.

Para ello, el Estado de Guatemala debe dar a conocer a la población sus derechos, de una forma que le sean comprensibles, es decir, en su propio idioma y de forma pedagógicamente comprensibles; por ejemplo, debe dar a conocer a la población que tiene derecho que le sean reparados los daños que le han sido ocasionados por un accidente de tránsito; sin embargo, a la fecha no se conoce de campañas de formación e información que divulguen este derecho, así como otros derechos fundamentales como lo es la salud y la educación.

“La educación sobre los derechos humanos es una parte esencial de las obligaciones relacionadas con estos derechos. Los Estados están obligados a promover la cultura de los derechos humanos y a cuestionar las creencias que se oponen a estos derechos

por medio de la educación, las campañas de concientización pública y otros medios, así como de asegurar el mayor acceso posible a la información sobre los estándares y principios de los derechos humanos”.<sup>1</sup>

En tal sentido, el Estado debe:

- a. Asegurar que todas las personas tengan acceso a información básica sobre sus derechos; esta información tiene que estar fácilmente disponible y accesible en bibliotecas, escuelas, oficinas gubernamentales y otras instituciones públicas.
- b. Los Estados deben participar activamente en programas destinados a informar sobre los derechos de la mujer a la propiedad, a la tierra y a un empleo justo.
- c. Los Estados deben incluir en los planes de estudio la importancia de promover la información sobre los derechos económicos, sociales y culturales”.<sup>2</sup>

La obligación de promover los derechos, constituye para la población guatemalteca el derecho a la información.

En lo que se refiere a la obligación de respetar, “significa que el Estado —lo que incluye a todos sus organismos y agentes, sea cual sea el nivel de gobierno en el que se encuentren y sea cual sea la forma de organización administrativa que adopten— debe abstenerse de hacer cualquier cosa que viole la integridad de los individuos, de los grupos sociales o que ponga en riesgo sus libertades y sus derechos; lo anterior incluye

---

<sup>1</sup> <https://www.esqr-net.org/es/recursos/obligacion-promover> Red Internacional para los Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Red-DESC). **La obligación de promover**. (Consultado el 03 de enero de 2016)

<sup>2</sup> **Ibid.**





el respeto del Estado hacia el uso de los recursos disponibles para que los sujetos de los derechos puedan satisfacer estos derechos por los medios que consideren más adecuados”.<sup>3</sup>

El deber de respetar los derechos humanos, se expresa en que el Estado y sus funcionarios, deben abstenerse de incurrir en conductas que puedan amenazar o vulnerar los derechos de las personas, lo cual principalmente implica que el Estado debe contar con mecanismos que limiten el uso de la fuerza por parte de los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley, debido a que el uso excesivo de la fuerza constituye la principal forma en la cual los Estados violan los derechos humanos.

Así también, debe contar con mecanismos legales que impidan el uso del sistema de administración de justicia de forma arbitraria, lo cual puede ocasionar la violación a los derechos humanos cuando este es mal utilizado.

“Respetar constituye la obligación más inmediata y básica de los derechos humanos, en tanto implica no interferir con o poner en peligro los derechos. Se trata de una obligación tendiente a mantener el goce del derecho, y su cumplimiento es inmediatamente exigible, cualquiera que sea la naturaleza del derecho.

---

<sup>3</sup> Barradas Hernández, Austria Paola. **Obligaciones del Estado frente a los derechos humanos**. Pág. 24.

Ninguno de los órganos pertenecientes al Estado, en cualquiera de sus niveles (local o municipal) e independientemente de sus funciones (ejecutivo, legislativo y judicial) debe violentar los derechos humanos por sus acciones.

Esta obligación se cumple por parte del Estado por medio de abstenciones y se violenta a través de acciones. El Estado debe abstenerse de, por ejemplo, torturar o privar ilegalmente de la libertad, si lleva a cabo la acción de tortura o privación ilegal de la libertad entonces violenta los derechos de integridad y libertad personales. Sin embargo, sería un error considerar que esta obligación sólo aplica a los derechos civiles. El Estado también debe abstenerse de interferir en el derecho de acceso a la salud o a la educación, o al goce de cualquier otro derecho”.<sup>4</sup>

En relación al deber de protección, “el Estado es el garante de los derechos, como condición para el ejercicio legítimo del poder, no tan sólo porque el ejercicio del poder no debe menoscabar de manera arbitraria el efectivo goce de los derechos humanos, sino porque, dentro del constitucionalismo democrático, el norte de la actividad gubernativa debe estar enderezado hacia la preservación de los derechos humanos de todos. El Estado es el garante de los derechos humanos, tanto en la esfera doméstica como frente al derecho internacional”;<sup>5</sup> los cuales hacen referencia a los derechos inherentes a toda persona humana, pero principalmente el derecho a la vida, a la integridad física, a recibir protección contra la violencia y el delito, que también puede

---

<sup>4</sup> Serrano, Sandra. **Los derechos humanos en acción: operacionalización de los estándares internacionales de los derechos humanos.** Pág. 44.

<sup>5</sup> Nikken, Pedro. **La protección de los derechos humanos: haciendo efectiva la progresividad de los derechos económicos, sociales y culturales.** Pág. 73.



ser entendido como el derecho a la seguridad, así como todos aquellos derechos que garantizan a las personas una vida digna, como lo es el derecho a la salud, alimentación adecuada, vivienda en condiciones de habitabilidad, educación y un trabajo que le permita a las personas el acceso a un salario justo.

“El papel del Estado frente a los abusos de los que pueda ser víctima una persona sujeta a su jurisdicción y que se originen en acciones atribuidas a particulares es parte de la labor fundamental del Estado para proteger a las personas. Es muy amplia la gama de situaciones en que un cuadro donde se violenten derechos puede configurarse, pero en cualquier escenario la respuesta ha de ser siempre la misma: el Estado es el garante de la legalidad y el exclusivo depositario de la coacción.

Es el custodio de los bienes sociales fundamentales, entre los cuales está la integridad de los atributos inherentes a la dignidad humana. Sólo a él corresponde proteger esos atributos, investigar y reprimir, si fuera el caso, los actos que los mancillen y disponer las reparaciones adecuada para las víctimas. Esa es una función indeclinable del Estado de Derecho al cual se corresponde, al menos parcialmente, uno de los derechos humanos universalmente reconocidos”,<sup>6</sup> como lo es el derecho a la vida y a la seguridad.

Debido a ello, el Estado tiene la obligación de proteger a las personas contra cualquier amenaza o violación a sus derechos, sin importar quien representa la amenaza o realiza la violación, el cual puede ser un particular (empresa o persona individual) o si

---

<sup>6</sup> **Ibid.** Pág. 75.

esta amenaza o violación es realizada por cualquier agente estatal, de tal forma que debe impedir o hacer todo lo posible para proteger a las personas contra cualquier amenaza o violación a sus derechos en el territorio nacional, por cualquier persona, pública o privada, jurídico individual o colectiva Jurídica.

El deber de protección se hace efectivo mediante la adopción de medidas de prevención frente a potenciales situaciones que vulneren los derechos de las personas, debiendo el Estado promulgar medidas adecuadas, ya sea a través de normas o políticas, para enfrentar las amenazas o violaciones a los derechos.

La obligación de garantizar o de cumplir, se refiere a que el Estado debe dotar de los medios a la población para acceder a las garantías básicas tuteladas constitucionalmente, es decir, dotar de medios para garantizar la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona, tal y como lo establece el Artículo 2 de la Constitución Guatemalteca.

Este deber implica que se debe garantizar el acceso a recursos básicos, pero también que se debe garantizar que cuando se da una violación a los derechos básicos de las personas, esta violación debe cesar inmediatamente y el derecho violentado debe ser restituido, lo cual acarrea la obligación estatal de investigar, perseguir y sancionar las violaciones y velar por la adecuada restitución o reparación a las personas afectadas.

Adicionalmente, es importante señalar que los deberes y obligaciones del Estado tutelados y reconocidos en los Artículos 1 y 2 de la Constitución Guatemalteca,

constituyen derechos para todos los habitantes de la República de Guatemala, derechos que son universales, interdependientes e indivisibles y progresivos.

Cuando se habla de universalidad, se hace referencia a que los derechos corresponden de manera igualitaria a todas las personas, sin discriminación alguna, por lo tanto, estos pueden hacerse valer frente a cualquier jurisdicción y frente a cualquier persona.

La interdependencia e indivisibilidad, se refiere a que los derechos tutelados y reconocidos en los Artículos 1 y 2 de la Constitución Guatemalteca, “no admiten desmembraciones ni jerarquías entre ellos, de modo que no puede afirmarse que alguno sea no substancial o de importancia menor. Tampoco es admisible, en el plano conceptual y de principios, que se respeten unos derechos, mientras se vulneran otros: no cabe hacer distinciones entre las fuentes de ofensa a la dignidad humana, que es el bien esencial que forma el objeto de los derechos humanos. Ellos son, por el contrario, interdependientes, porque la violación de uno acarrea a menudo la violación de otros, como ocurre, por ejemplo, con el derecho a la vida si no son satisfechos el derecho a la salud o a la alimentación”.<sup>7</sup>

También es importante señalar que estos derechos no pueden prescribir cuando son inherentes a la persona humana.

En cuanto a la progresividad, debido a que los derechos en mención “son inherentes a la persona y su existencia no depende del reconocimiento de un Estado, siempre es

---

<sup>7</sup> Nikken, Pedro. **Ob. Cit.** Pág. 72.

posible extender el ámbito de la protección a derechos que anteriormente no gozaban de la misma”.<sup>8</sup>

### 1.1. El derecho a la vida

El derecho a la vida es el principal derecho humano tutelado a nivel nacional e internacional. En el plano nacional, su tutela la encontramos en el Artículo 3 de la Constitución Política de la República de Guatemala, donde se establece:

“Artículo 3. Derecho a la vida. El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de la persona”.

El derecho a la vida es el derecho humano por excelencia, siendo el derecho primordial a ser protegido por el Estado, y tutelado con prioridad en los instrumentos internacionales de derechos humanos, ya que sin este derecho todos los demás carecen de sentido.

En la Declaración Universal de los Derechos Humanos, este se encuentra tutelado en el Artículo 3, el cual se complementa con el Artículo 2:

“Artículo 2

1. Toda persona tiene los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de

---

<sup>8</sup> **Ibid.** Pág. 71.

cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición.

2. Además, no se hará distinción alguna fundada en la condición política, jurídica o internacional del país o territorio de cuya jurisdicción dependa una persona, tanto si se trata de un país independiente, como de un territorio bajo administración fiduciaria, no autónoma o sometida a cualquier otra limitación de soberanía.

### Artículo 3

Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”.

Por su parte, la Convención Americana sobre Derechos Humanos, tutela el derecho a la vida en el Artículo 4:

#### “Artículo 4. Derecho a la Vida

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, tuvieren menos de dieciocho años de edad o más de setenta, ni se le aplicará a las mujeres en estado de gravidez.
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”.

El derecho a la vida, implica también el derecho a la integridad física y el derecho a la seguridad, debido a que se encuentran íntimamente relacionados; en tal sentido, dentro del derecho internacional de los derechos humanos, existe el denominado principio de progresividad,

El principio de progresividad de los derechos humanos, “implica la gradualidad como el progreso de los derechos humanos. La gradualidad se refiere a que la efectividad de los derechos no va a lograrse de una vez y para siempre, sino que se trata de un proceso que supone definir metas a corto, mediano y largo plazo. El progreso patentiza que el disfrute de los derechos siempre debe mejorar. La progresividad requiere del diseño de planes para avanzar hacia el mejoramiento de las condiciones de los derechos mediante el cumplimiento de dichos planes”.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Vásquez, Luis Daniel y Sandra Serrano. **Los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, Apuntes para su aplicación práctica.** Pág. 159.



En atención al principio de progresividad de los derechos humanos, la concepción del derecho a la vida a tenido una evolución progresiva, es decir, que cada vez deben asegurarse más elementos por parte del Estado y con el respeto de los particulares, para garantizar este derecho a toda la población.

En tal sentido, el derecho a la vida, como derecho humano, ha evolucionado progresivamente, nutriéndose de otros elementos que van más allá del hecho de que las personas estén vivas.

De tal forma y durante la progresión del derecho a la vida, se han presentado distintas concepciones del mismo que lo han ido nutriendo y desarrollando, “la primera de ellas sostiene que el derecho a la vida consiste en el derecho a vivir, a permanecer con vida, la segunda sugiere que este derecho consiste en el derecho a vivir bien, o vivir con dignidad. Una tercera propone entender que el derecho a la vida consiste en el derecho a recibir todo lo mínimamente necesario para no morir en lo inmediato, la cuarta concepción propone entender el derecho a la vida simplemente como el derecho a que no nos maten, y finalmente, una quinta postura suscribe la idea de que este derecho consiste en que no nos maten arbitrariamente”.<sup>10</sup>

De las posiciones existentes, para el presente estudio entenderá que el derecho a la vida comprende no solo el derecho de todo ser humano de no ser privado de la vida arbitrariamente, sino también el derecho a que no se le impida el acceso a las condiciones que le garanticen una existencia digna.

---

<sup>10</sup> Figueroa García-Huidobro, Rodolfo. **Concepto de derecho a la vida**. Pág. 262.

## 1.2. Obligación estatal de proteger la vida

Como se menciona, el Estado tiene la obligación de proteger a todas las personas contra amenazas, ataques o violaciones a sus derechos humanos, principalmente contra aquellas que atenten contra la vida.

### a. Deber estatal de adoptar medidas para proteger la vida

El Estado, como garante del derecho a la vida, debe promulgar las disposiciones normativas y de toda índole, para garantizar el goce del derecho a la vida y para protegerlo contra cualquier actuación que resulte en una amenaza a este derecho.

En este sentido, el Código Penal guatemalteco contiene una serie de prohibiciones con respecto a las acciones de terceros que pueden implicar una amenaza contra la vida, incluida la integridad física de las personas.

Entre las conductas que han sido tipificadas como delitos y que representan una amenaza contra la vida es posible mencionar: el asesinato, homicidio, homicidio culposo, femicidio, parricidio, ya sea que estas acciones se hayan consumado o sean cometidas en grado de tentativa.

En relación al tema que nos ocupa, los legisladores crearon la figura de la Responsabilidad de Conductores, a través del Artículo 157 del Código Penal, donde se 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:

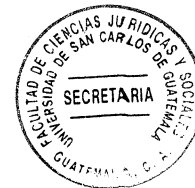
1. Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.
2. Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas,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

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.

Serán sancionados con el doble de la pena prevista, si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionadas con los incisos primero y segundo del párrafo primero del presente artículo”.

Así mismo, para garantizar la seguridad de las personas y su integridad física cuando estas se conducen en vehículos automotores, el Estado de Guatemala creó:



1. Ley de tránsito. Decreto Número 132-96.
2. Ley de prevención de hechos de tránsito. Decreto Número 15-2014.
3. Reglamento de la Ley de Tránsito. Acuerdo Gubernativo Número 273-1998.
4. Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas. Acuerdo Gubernativo 535-2013.
5. 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.

Idealmente, la promulgación de estas normas debiera regular la actuación de las personas cuando se conducen en vehículos automotores, sin embargo, a la fecha aún existe una gran cantidad de accidentes de tránsito, tal y como será desarrollado más adelante.

- b. Deber estatal de proteger a las personas contra la actuación de sus agentes

Por ser los funcionarios públicos los depositarios de la ley y los principales obligados a cumplirla y hacerla cumplir, el Estado tiene una especial responsabilidad al definir claramente cuáles son las obligaciones de sus agentes, principalmente de aquellos encargados de hacer cumplir la ley.

Esta regulación debe atender a que el uso de la fuerza siempre debe ser el último recurso a utilizar como respuesta a un conflicto.

En tal sentido, los agentes encargados de hacer cumplir la ley deben por sobre todo utilizar el diálogo para la resolución de controversias, sin acudir al uso de la fuerza.

Cuando el diálogo no sea la respuesta adecuada, debido a que las partes no están dispuestas a negociar y debe utilizarse la fuerza, esta debe ser proporcional a los medios utilizados por las personas a quienes se trata de controlar; por ejemplo, si la policía se enfrenta con personas armadas con piedras y palos, no le está permitido usar armas de fuego para repelerlas, debido a que el uso de la fuerza en este caso sería desproporcional.

Para evitar este tipo de riesgos en el uso de la fuerza, el Estado debe establecer claramente cuáles son las formas de fuerza que pueden ser utilizadas por sus agentes y en que circunstancias.

Sin embargo, a la fecha el Estado de Guatemala carece de este tipo de regulación, lo cual ha ocasionado que agentes estatales se excedan en el uso de la fuerza en varias ocasiones, como por ejemplo en el caso de los 48 cantones de Totonicapán, donde resultaron fallecidas ocho personas que se encontraban en una manifestación.

c. Deber estatal de proteger contra la actuación de terceras personas

Este deber puede ser dividido en dos partes: la responsabilidad de prevenir actos de particulares que atenten contra los derechos humanos y, la responsabilidad por tolerar o ser cómplice con particulares en la violación a derechos humanos.



Cuando hablamos del deber de proteger contra la actuación de terceras personas, implica que el Estado debe tomar medidas, legales, administrativas y de cualquier otra índole, para evitar que las personas realicen conductas dañinas a los derechos de otras y se refiere a evitar agresiones de personas contra personas.

El mejor ejemplo de este deber se encuentra en la protección de la vida, por ser este el principal derecho y bien jurídico a tutelar, que a su vez implica una obligación del Estado de evitar actos que atenten contra la vida y la integridad física de las personas.

Cuando el Estado cuenta con una política de prevención de la violencia, leyes que prohíben la comisión de conductas consideradas delitos, programas para la atención de personas que violan las leyes penales, se encuentra implementando acciones para proteger a las personas de agresiones de otras personas.

Esto se debiera traducirse en que no existieran delitos contra la vida como los asesinatos, homicidios, femicidios y cualquier otra acción que atentare contra la vida y la integridad, y que en el caso de que estos ocurrieren, el Estado responsabilizara a los actores de la comisión de tales hechos, para con ello garantiza que los mismos no continúen produciéndose ante la certeza de que quien cometa un hecho contra la vida será sancionado.

Sin embargo, el Estado guatemalteco aún no es capaz de prevenir la comisión de hechos violentos, como los asesinatos y los homicidios, incumpliendo con su obligación de proteger la vida.

Esta incapacidad, puede estar relacionada con una serie de factores, como lo es la mala formación para la investigación criminal, o la corrupción que genera impunidad en delitos contra la vida; sea cual fuere la razón, el Estado incumple con su función.

En lo referente a la responsabilidad por tolerar o ser cómplice con particulares en la violación a derechos humanos, implica que el Estado debe controlar la actuación de los funcionarios públicos para evitar que por acción u omisión se de la comisión de un hecho que atente contra la vida y la integridad de las personas.

Esto puede darse cuando los agentes estatales conocen de hechos que atentan contra la vida y no actúan para prevenirlos, investigarlos, juzgarlos y/o sancionarlos, adquiriendo una responsabilidad por no hacer, o bien participan en complicidad con particulares para su comisión.

Por ejemplo, cuando una persona o grupo de personas asesinan a un individuo porque se dedicaba a la comisión de un hecho delictivo, pero la privación de la vida se da con la complicidad de un agente estatal, el Estado incumple con su obligación de proteger la vida, situación que se agrava porque participa, de forma directa o indirecta, quien debía garantizar que el hecho no ocurriera.

En estas circunstancias el funcionario público que tuviere conocimiento o que hubiere actuado en complicidad con los autores materiales del hecho, debe ser sancionado de forma más severa, porque su actuación es contraria a su función, siendo la sanción adecuada para este tipo de hechos el castigo por una ejecución extrajudicial y no por un asesinato, ya que la privación de la vida la cometió o permitió un agente estatal responsable de su protección.

De allí la importancia de que el Estado cuente con mecanismos efectivos que garanticen el control sobre la actuación de sus funcionarios públicos, con el fin de garantizar que sus acciones u omisiones no impliquen la violación a los derechos de los particulares.

Adicionalmente, también implica que el Estado cuente con los mecanismos adecuados y apropiados para la investigación y sanción de este tipo de conductas, cuando sean cometidas por funcionarios públicos en el ejercicio de sus cargos.

d. El deber estatal de garantizar el cese de las violaciones

Este deber se expresa en la responsabilidad que tiene el Estado de proteger a las personas ante la violación manifiesta a su derecho a la vida.

Por ejemplo, cuando se tiene conocimiento, de oficio o por medio de una denuncia, de un caso de violencia intrafamiliar o de violencia contra la mujer, el Estado, a través de



sus agentes (Policía, Ministerio Público, Jueces, Procuraduría General de la Nación), debe implementar acciones tendientes a garantizar el cese de las agresiones.

### **1.3. El cumplimiento de la vida por parte del Estado de Guatemala**

Como se menciona, el derecho a la vida es el principal derecho a ser protegido, debido a que sin este derecho todos los otros carecen de sentido.

Durante el año 2015, de acuerdo a cifras proporcionadas por el Instituto Nacional de Ciencias Forenses (Inacif), en el país murieron de forma violenta, por causas asociadas a hechos criminales que se encuentran en investigación, 5718 personas, lo cual implica que el Estado falló en su deber de proteger la vida.

Pero no solo el hecho de estar vivo comprende el derecho a la vida, sino el derecho de vivir en condiciones dignas que permitan el desarrollo humano de la persona.

En tal sentido, el Estado debe garantizar el derecho a la alimentación adecuada, a la salud, al agua potable, a condiciones de saneamiento y a la vivienda digna, como condiciones mínimas para garantizar la vida.

Pese a que Guatemala es un país rico en recursos naturales, en el cual el progreso de la industria es evidente; sin embargo, la población guatemalteca sobrevive en condiciones de pobreza y pobreza extrema que impiden su desarrollo.

De acuerdo al informe elaborado por la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia, en relación al cumplimiento de los Objetivos del Milenio, “en el país el 52.8% de la población vive bajo el umbral de pobreza y el 29.1% en extrema pobreza, siendo la pobreza mayoritariamente indígena”.<sup>11</sup> “El 74% de la población pobre es indígena frente a un 36.2% no indígena, viviendo en extrema pobreza el 27.2%”.<sup>12</sup>

Sin embargo, de acuerdo con la Encuesta Nacional de Condiciones de Vida 2014, la situación es aún más grave. El informe estima que “la pobreza del país se disparó y alcanzó al 59.3% de la población”,<sup>13</sup> lo cual implica que 9.6 millones de personas viven en pobreza.

La Encovi también reporta que de los 22 departamentos, 18 aumentaron su porcentaje de pobreza entre 2006-2014 y solo cuatro lo disminuyeron, presentando Alta Verapaz y Sololá porcentajes de pobreza por encima del 80% y, Totonicapán, Quiché, Huehuetenango y Chiquimula, porcentajes que oscilan entre el 70 y 79%.<sup>14</sup>

De acuerdo al Banco Mundial, “Guatemala es uno de los pocos países de la región que ha experimentado un aumento en la pobreza en los últimos años, pasando de 51% en 2006 a 59.3% en 2014; la situación es particularmente difícil en casi la mitad de los

---

<sup>11</sup> Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (Segeplan). **Informe final de cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio**. Pág. 52.

<sup>12</sup> Consejo de los Pueblos Indígenas (CPO). **El derecho de consulta de los pueblos indígenas en Guatemala**. Pág. 1.

<sup>13</sup> Instituto Nacional de Estadística (INE). **Encuesta Nacional de Condiciones de Vida 2014** Pág. 3.

<sup>14</sup> **Ibid.** Pág. 7.

municipios rurales, donde ocho de cada 10 personas son pobres, según los Mapas de Pobreza Rural de 2011”.<sup>15</sup>

Otra de las situaciones que incide en los altos niveles de pobreza y en las precarias condiciones de acceso a la salud y al saneamiento, es el poco o inexistente acceso a la educación, el cual se expresa en el analfabetismo aún existente, mismo que se concentra en el área rural, donde al menos “el 61% corresponde a la población indígena situada principalmente en los departamentos de El Quiché, Alta Verapaz, Huehuetenango, San Marcos, Totonicapán, Baja Verapaz y Sololá. En el caso de las mujeres indígenas, el 87.5% de éstas son analfabetas y de quienes acceden a la escuela, solo el 43% logra culminar el nivel primario”.<sup>16</sup>

Los datos sistematizados por el Sistema Nacional de Epidemiología del Ministerio de Salud, reportan un incremento de los casos de desnutrición crónica infantil entre 2012 y 2014: “en 2012 se reportaron 14.020 casos de desnutrición aguda infantil, en 2013 esta cifra subió a 18.093 casos; y en 2014, se reportaron 15.441 casos de desnutrición aguda infantil”,<sup>17</sup> datos que se contradicen con los reportados en el tercer informe de gobierno del Partido Patriota, en los cuales se reportaba una baja de 2884 casos en 2014.

---

<sup>15</sup> <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2013/04/30/mapa-de-pobreza> Banco Mundial. **Guatemala: en 44% de los municipios rurales, tres de cada cuatro personas viven en pobreza.** (Consultado el 02 de mayo de 2016)

<sup>16</sup> Comité para la eliminación de la discriminación racial. **Examen de los informes presentados partes de conformidad con el Artículo 9 de la Convención. Guatemala.** Pág. 6.

<sup>17</sup> <https://www.plazapublica.com.gt/content/las-cifras-de-desnutricion-y-mortalidad-infantil-del-gobierno-son-falsas> Plaza Pública. **Las cifras de desnutrición y mortalidad del Gobierno son falsas.** (Consultado el 15 de enero de 2016)

En este sentido, la VI Encuesta Nacional de Salud Materno Infantil 2014-2015, reporta que “el 46.5% de los niños menores de 5 años presentan desnutrición crónica y un 12.6% desnutrición global”;<sup>18</sup> esto es, que cuatro de cada diez niños y niñas menores de cinco años padece desnutrición en el país.

En relación a la provisión de agua potable, “pese a que Guatemala es el país de Centroamérica con mayor recurso hídrico, el 77% de este recurso es utilizado para la agricultura, el 7% para la industria y solo un 16% se destina al consumo humano. El agua para el consumo humano esta racionada y es escasa existiendo una demanda insatisfecha que sigue aumentando conforme crece la población, no solo se afecta la cantidad sino la calidad del servicio, lo que provoca altos índices de morbilidad y mortalidad, especialmente en niños y niñas”.<sup>19</sup>

En relación al acceso a la vivienda, de acuerdo a la Asociación para el Desarrollo Integral Guatemalteco (ADIG), “el déficit de soluciones habitacionales en Guatemala es de más de 1.500.000 viviendas, y se estima que debido al crecimiento demográfico de Guatemala en el 2015 el déficit habitacional es de casi 2.000.000 de viviendas”.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> Instituto Nacional de Estadística (INE). **Encuesta Nacional de Salud Materno Infantil 2014-2015**. Pág. 9.

<sup>19</sup> Procurador de los Derechos Humanos (PDH). **El acceso al agua potable como un derecho humano en Guatemala**. Pág. 4.

<sup>20</sup> <http://adig.org.gt/vivienda> Asociación para el Desarrollo Integral Guatemalteco (ADIG). **Vivienda**. (Consultado el 22 de enero de 2016)

#### 1.4. El derecho a la vida y los hechos de tránsito en Guatemala

Como es posible apreciar a través de la información expuesta a lo largo de este capítulo, el Estado de Guatemala carece de mecanismos efectivos que garanticen el derecho a la vida en condiciones dignas en el país.

A esta situación se suma la constante vulneración ocasionada a través de los accidentes y hechos de tránsito reportados por el Instituto Nacional de Estadística (INE).

De acuerdo a las cifras del INE, durante 2014 se reportaron un total de 5651 accidentes de tránsito, en los cuales se vieron involucrados 7904 vehículos.<sup>21</sup>

En estos accidentes, se reporta un total de 8990 víctimas, 6358 hombres y 2632 mujeres, de la cuales fallecieron 1455 personas (1231 hombres y 224 mujeres).

Las estadísticas hacen una diferencia entre las víctimas lesionadas en accidentes de tránsito y las víctimas atropelladas por vehículos automotores. En relación a esta diferencia, “para el año 2014 se reporta un total de 7535 personas lesionadas en accidentes de tránsito, y un total de 1854 personas atropelladas”.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Instituto Nacional de Estadística (INE). **Accidentes de tránsito ocurridos en la República de Guatemala 2005-2015**. Pág. 19.

<sup>22</sup> **Ibid.** Pág. 43.

Los accidentes de tránsito, implican una serie de gastos para el Estado y los particulares, debido a que las víctimas requieren de hospitalización que se traduce en una inversión económica en medicinas y horas de trabajo de médicos y enfermeras, inversión que no hubieren sido necesaria si el hecho no ocurre o si el afectado contara con un seguros para cubrir los gastos ocasionados.

Otro de los gastos en los cuales debe invertir el Estado, se presenta cuando la infraestructura vial es dañada, en este sentido es posible identificar dentro de los accidentes de tránsito, aquellos donde los vehículos automotores colisionan contra postes del alumbrado público, pasarelas, arriates, barras de contención, edificios públicos, paradas de buses, entre otros.

En tal sentido, “la municipalidad de Guatemala estima que el costo de un poste del alumbrado público asciende a Q.30.000.00”,<sup>23</sup> aunque el costo puede elevarse dependiendo si se dañó por ejemplo una banqueta o cualquier otro bien público, a lo cual debe sumarse el gasto en el salario de las personas que serán responsables de la reparación de los daños ocasionados.

De acuerdo al señor Amílcar Montejo, intendente de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala (Emetra), “un choque donde solo se produzcan daños cuesta no menos de Q3 mil y Q5 mil”.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> <http://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/chocar-con-un-poste-puede-costar-de-q35-mil-a-mas> (Consultado el 27 de mayo de 2017)

<sup>24</sup> **Ibid.**

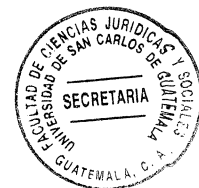


Pero los gastos no sólo son en el área de salud y de infraestructura vial, también implican costos legales, debido a que los involucrados deberán ser procesados ante el sistema de administración de justicia, invirtiendo los jueces, defensores y fiscales tiempo en la tramitación de los casos, y cuando estos son detenidos, también implica gastos para el sistema penitenciario.

De acuerdo a la Asociación de Investigación y Estudios Sociales (Asies), “en Guatemala cada proceso judicial un costo aproximado de 300 mil quetzales, costo que puede llegar a incrementarse o reducirse, de acuerdo al tiempo que tarde en resolverse el proceso”.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Asociación de Investigación y Estudios Sociales. **La mediación en Guatemala.** Pág. 32.



## CAPÍTULO II

### 2. Seguridad vial

La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamentos y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

#### 2.1. El derecho a la seguridad de las personas

El derecho a la seguridad, asiste a todas las personas, al igual que otros derechos humanos. El Instituto Interamericano de Derechos Humanos (IIDH) define a la seguridad ciudadana como “aquella situación política y social en la que las personas tienen legal y efectivamente garantizado el goce pleno de sus derechos humanos y en la que existen mecanismos institucionales eficientes para prevenir y controlar las amenazas o coerciones ilegítimas que pueden lesionar tales derechos.

El derecho a la seguridad ciudadana en un Estado Democrático y de Derecho, consiste en el conjunto de garantías que debe brindar el Estado a sus habitantes para el libre ejercicio de todos sus derechos”.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). **Informe sobre desarrollo humano para América Central, IDHAC, 2009-1010: Abrir espacios para la seguridad ciudadana y el desarrollo humano.** Pág. 30.



Algunas definiciones de la seguridad ciudadana asocian el concepto únicamente con la ausencia del delito y de la violencia que amenaza la vida humana, sin embargo, actualmente se discute en una definición más amplia de la seguridad ciudadana, aquella que incluye la seguridad de las personas en relación expresar sus ideas y pensamientos en libertad, sin represalias o amenazas, o aquella que implica el acceso a los recursos básicos, de tal forma que el termino abarca otras dimensiones más allá de la ausencia de criminalidad y su relación con el orden público.

La seguridad ciudadana debe garantizar a las personas la vida, integridad, libertad y el acceso a la justicia, lo cual se encuentra establecido en el Artículo 1 y 2 de la Constitución, como se menciona.

Para garantizar el orden público la integridad de las personas, el Estado cuenta instituciones públicas destinadas a garantizar la seguridad y a asegurar que cuando los derechos son violados estos sean restituidos.

“Hasta hoy han sido normales las discusiones sobre si la seguridad debe ser más un asunto de fuerza pública, es decir de coerción, o de índole socio-económico, es decir de prevención; una política de seguridad urbana exitosa debe contemplar una estrategia integral de prevención y coerción. Una concepción que permita anticipar los riesgos de seguridad y convivencia en la ciudad, basada en la protección del ciudadano y la garantía de derechos debe rodear la estrategia integral de prevención y coerción”.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> Alcaldía Mayor de Bogotá. **Libro blanco de la seguridad ciudadana y la convivencia de Bogotá.** Pág. 29.



Para lograr la seguridad ciudadana, deben existir elementos de prevención, de reacción y de coerción, que articulados permitan garantizar la libertad, integridad y seguridad de las personas, que conformen una política pública de seguridad ciudadana.

Para la autora Claudia Patricia Gómez, “una política de seguridad ciudadana es un conjunto organizado y estructurado de acciones, que buscan generar situaciones, bienes y servicios públicos para satisfacer las demandas de los ciudadanos, transformar condiciones de vida, modificar comportamientos, generar valores o actitudes que se correspondan con la ley, la moral y la cultura propios de una comunidad.

En este sentido toda política pública de seguridad ciudadana debe por principio responder a los problemas de inseguridad ciudadana, violencia, delincuencia y crimen que afectan a una comunidad, entendiendo éstos como problemas públicos, que como tal demandan una intervención desde el espacio público. Intervención que requieren de la toma de decisiones por parte de un gran número de actores que deben decidir que existe un problema, que deben resolverlo, de la mejor manera posible y con los instrumentos adecuados (recursos humanos, físicos, económicos, y legislación, entre otros)”.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Gómez Rojas, Claudia Patricia. **Elementos para la construcción de políticas públicas de seguridad ciudadana.** Pág. 12.

En atención a ello, una política pública de seguridad ciudadana que responda a los problemas de inseguridad, también debe contar con acciones destinadas a la prevención e investigación criminal de los hechos de tránsito, atendiendo a que estos ocasionan violencia e inseguridad para las personas, debido a que existe zozobra y miedo de conducir, por ejemplo, en horas donde el transporte pesado circula por la ciudad, lo cual causa zozobra e inseguridad vial.

Y en el caso de la violencia contra las personas, durante primer semestre de 2017 se han reportado dos casos en los cuales vehículos automotores fueron utilizados como armas que atentaron contra la vida y la integridad física de las personas.

El primero de estos casos, es el protagonizado por un piloto que atropelló a varias estudiantes que protestaban en la vía pública, a causa de lo cual una de ellas falleció y otras cuatro quedaron gravemente heridas, hecho cubierto por medios nacionales e internacionales. Por este hecho, el autor material “el juez suplente del Juzgado Séptimo, resolvió imputarle los tres delitos al detenido con base en la descripción de los hechos que presentó el Ministerio Público (MP)”.<sup>29</sup>

El otro hecho al cual se hace referencia, es el “protagonizado por un conductor mexicano que atropelló a dos personas en la zona uno de la ciudad capital, y cuando se dio a la fuga, embistió a cuatro motoristas más, dos de ellos miembros de Emetra”,<sup>30</sup> quien también ha sido ligado a un proceso judicial.

<sup>29</sup> <http://www.prensalibre.com/guatemala/justicia/estudiantes-atropellados-jabes-meda-ligado-proceso-homicidio> (Consultado el 28 de mayo de 2017)

<sup>30</sup> <https://elperiodico.com.gt/nacion/2017/05/29/no-me-ayuden-dejenme-morir-clama-piloto-que-atropella-a-dos-policias-varios-civiles-y-luego-se-corta-en-el-cuello/> (Consultado el 28 de mayo de 2017)

## 2.2. Obligación estatal de garantizar la seguridad

La seguridad es un servicio esencial y de competencia exclusiva del Estado, y para tal fin debe contar con una política estructurada destinada a garantizar la seguridad de las personas.

Para cumplir con esta obligación, de acuerdo con Claudia Patricia Gómez, el Estado debe tener en cuenta cuatro elementos esenciales:

- “1. Tener un acercamiento teórico y práctico a la seguridad ciudadana,
2. Diseñar un modelo de gestión de la conflictividad social,
3. Ampliar el espectro de la seguridad ciudadana más allá del manejo de la delincuencia, y
4. Contar con respuestas adecuadas a las problemáticas de inseguridad”.<sup>31</sup>

En relación al primer aspecto, el Estado debe definir qué tipo de seguridad implementará, la cual más que reactiva debe ser preventiva. Al hablar de seguridad preventiva implica incrementar la investigación criminal y la sanción de aquellas personas que transgreden la ley, con lo cual las leyes serán respetadas ante la posibilidad real de recibir un castigo por su transgresión.

Lo referente a la gestión de la conflictividad, conlleva el diseño de mecanismos que permitan solucionar los problemas que se presentan en la cotidianidad sin necesidad de

---

<sup>31</sup> **Ibid.** Pág. 15.

acudir al sistema de justicia, sino a través de soluciones alternativas que brinden una respuesta efectiva a los problemas de fondo, con lo cual se evitará el crecimiento de los conflictos.

Este modelo de gestión favorece la resolución de cualquier tipo de conflicto, como los de tipo agrario, o doméstico, sin que intervenga el Estado desde el sistema de justicia, lo cual permite al sistema enfocarse en delitos de gravedad que deben ser investigados y esclarecidos, como lo son los delitos contra la vida.

Sobre el tercer aspecto, “es necesario superar las falsas premisas que por muchos años determinaron la forma de actuar de la mayoría de las autoridades en el tema; para esto se hace necesario reconocer desde un principio que:

1. La seguridad ciudadana no se limita a un problema de estadísticas de los delitos de mayor impacto, puesto que ésta no puede definir sólo en función de la criminalidad y el delito.
2. Trabajar en pro de la seguridad ciudadana no se limita a un aumento del pie de fuerza de la agencias de seguridad, defensa, inteligencia y justicia del Estado.
3. Realizar acciones en pro de la seguridad ciudadana no es una misión exclusiva de la fuerza pública, representada en las agencias de policía, defensa, e inteligencia de cada Estado.

El cuarto aspecto a tener en cuenta es que: gestionar respuestas por parte del Estado a las problemáticas de violencia, delincuencia, crimen e inseguridad que se presentan en

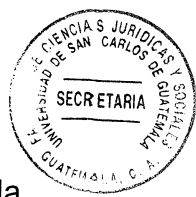
una jurisdicción, necesariamente implica reconocer que la gestión pública en este ámbito no se limita a un problema de inversión de recursos bajo los parámetros de eficiencia y eficacia como lo proponen algunas corrientes desde la administración pública, tal es el caso de la Reinventing Government, puesto que se estarían desconociendo algunos factores que también determinan los niveles de inseguridad ciudadana y violencia que se presentan en una comunidad, tal es el caso de: las normas y patrones de convivencia determinados por el grado de capital social, las instituciones formales e informales presentes en la misma, la historia, la tradición y la cultura, los antecedentes que existen en la comunidad en lo que a violencia y delincuencia se refiere, entre otros factores.

Aspectos que aunque para ser trabajados requieren de recursos e indicadores no se transforman fácilmente. Superar la visión según la cual la mejor manera de trabajar en pro de la seguridad ciudadana es invertir en tecnología para las agencias de inteligencia, defensa, y seguridad del Estado es desconocer que la modificación consciente, socialmente visible y aceptada, de hábitos y creencias colectivas que influyen negativamente en la convivencia y la seguridad ciudadana de una comunidad se puede volver un componente crucial de la gestión pública y de la agenda común del gobierno y sociedad civil”.<sup>32</sup>

Como puede apreciarse, es necesaria la integralidad en la respuesta del Estado ante la conflictividad social, sea esta de índole penal o no, por lo que es necesario contar con

---

<sup>32</sup> Gómez Rojas. **Ob. Cit.** Pág. 15.



una política que dé respuesta a las diferentes expresiones de la conflictividad y la violencia, y no solo a la delincuencia y el crimen que genera inseguridad.

En tal sentido, es parte integral de la seguridad ciudadana la seguridad vial, debido a la conflictividad que esta puede llegar a generar entre las personas a través de los accidentes de tránsito, y por la afectación a la vida y la integridad física de las personas que esta produce.

### **2.3. Seguridad vial**

La seguridad vial, de acuerdo con el Instituto de Seguridad y Educación Vial de la Argentina, puede ser entendida como “la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito”.<sup>33</sup>

Otra forma de entender la seguridad vial es la propuesta por la organización Pilotos por la Seguridad, para quienes la seguridad vial “es 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,

---

<sup>33</sup> Instituto de Seguridad y Educación Vial. **Bases para el entendimiento de la problemática del tránsito y la seguridad vial.** Pág. 6.

mediante la eliminación o control de los factores de riesgo que permitan reducir la cantidad y severidad de los siniestros de tránsito”.<sup>34</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”.<sup>35</sup>

Para la Fundación Mapfre, “la seguridad vial es la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. La seguridad se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Así pues, la definición de seguridad vial es sinónimo de prevención de accidentes de tráfico. La seguridad vial tiene especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la vida y la salud de las personas”.<sup>36</sup>

#### **2.4. Elementos fundamentales de la seguridad vial y su relación con la obligación estatal de garantizar la seguridad de las personas**

Entre los elementos de la seguridad vial se encuentran los relacionados directamente con el vehículo automotor, así como las normas que regulan el tránsito, que junto a la responsabilidad de los conductores al moverse en sus vehículos, son la base de la seguridad vial.

---

<sup>34</sup><http://pilotosporlaseguridadvial.com/educacion/que-es-la-seguridad-vial/#sthash.5QyTvqdE.dpuf> Pilotos por la seguridad. **¿Qué es la seguridad vial?**.(Consultado el 25 de febrero de 2016).

<sup>35</sup> **Ibid.**

<sup>36</sup> <http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/definicion-seguridad-vial.jsp> Fundación Mapfre. **Definición de seguridad vial.** (Consultado el 02 de febrero de 2016)



En este apartado se abordarán los tipos de seguridad en el vehículo, que también forman parte de la seguridad vial, y que pueden dividirse en: primaria o activa, que incluye los sistemas que tratan de evitar accidentes; secundaria o pasiva, formada por aquellos elementos destinados a minimizar sus consecuencias; terciaria que implica los elementos que actúan tras un accidente de tránsito para conseguir que su gravedad sea la menor posible; y una cuarta sobre la Seguridad vial y el mejoramiento de la infraestructura.

a. Seguridad vial primaria o activa

“Por seguridad primaria se entienden todas aquellas características de un vehículo que ayudan al conductor a evitar los accidentes. Esto engloba todo lo referente a seguridad de marcha, seguridad de mantenimiento del estado del vehículo y seguridad de percepción o de manejo”.<sup>37</sup> La seguridad activa o primaria contribuye a evitar accidentes.

Entre los sistemas de “seguridad vial o activa que se conocen actualmente se encuentran el sistema de frenos antibloqueo, el control electrónico de estabilidad, el sistema de alerta de cambio de carril involuntario, el sistema de control de velocidad de cruce adaptativo y el sistema de visión nocturna”.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> Instituto de Investigación sobre Vehículos. **Sistemas de seguridad vial**. Pág. 1.

<sup>38</sup> <http://www.supermotor.com/revista/seguridad-vial/274493/sistemas-seguridad-activa-pasiva-centro-zaragoza.html> Super Motor. **Sistemas de seguridad primeria, lo primero es lo primero**. (Consultado el 07 de febrero de 2016)

#### 1) Sistema de frenos antibloqueo

Es uno de los pioneros sistemas de seguridad primaria en el vehículo. La principal función del ABS es permitir la direccionalidad del vehículo en caso de frenada intensa, y asegurar al mismo tiempo su estabilidad en el sentido de marcha.

#### 2) Control electrónico de estabilidad

Se denomina como ESC (Electronic Stability Control) y puede ayudar a prevenir la pérdida de control de un vehículo o el deslizamiento durante la realización de maniobras bruscas o sobre pavimentos deslizantes, controlando el vehículo de forma automática, comparando las acciones sobre la dirección y los frenos que son ejercidas por el conductor con la trayectoria que realmente está siguiendo el vehículo.

#### 3) Sistema de alerta de cambio de carril involuntario

Avisa al conductor las salidas de carril no intencionadas, es decir, en el caso de un cambio de carril imprevisto, sin el uso necesario del intermitente (precisamente ante la ausencia de señalización de intermitente, el sistema interpreta que el cambio es involuntario).

#### 4) Control de velocidad de crucero adaptativo

Ayuda al conductor en las tareas de conducción que pueden ser rutinarias, y puede evitar colisiones por alcance, ya que mantiene la distancia de seguridad con el vehículo precedente.

## 5) Sistemas de visión nocturna

El sistema de visión nocturna proporciona un aumento de la visibilidad del conductor en la oscuridad y en condiciones de baja visibilidad. Este sistema muestra la situación de la carretera en tiempo real en una pantalla integrada en el tablero de instrumentos o bien proyecta la imagen en el propio parabrisas.

### b. Seguridad vial secundaria o pasiva

“Son aquellos que tienen como objetivo reducir las consecuencias en el momento en el que se produce un accidente. En este apartado podemos citar las bolsas de aire, los cinturones de seguridad, las zonas de deformación programada, el diseño de la carrocería, los reposacabezas, las sillitas de bebé o las barras antivuelco que incorporan los descapotables”.<sup>39</sup>

También puede ser entendida como “el conjunto de características técnicas de los vehículos cuyo objetivo es evitar o minimizar los daños producidos a las personas que viajan en él, en caso de colisión, así como a oponentes y usuarios vulnerables de las vías”. Este tipo de seguridad contribuye a evitar o reducir daños”.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> <http://blog.pepecar.com/para-tu-coche-sobre-tu-coche/mantenimiento/seguridad-activa-pasiva-y-terciaria-como-distinguirlos/> **Seguridad activa, pasiva y terciaria, cómo distinguirlos.** (Consultado el 09 de febrero de 2016)

<sup>40</sup> Páez, Javier. **Seguridad pasiva.** Pág. 2.

Entre los sistemas de seguridad vial secundaria o pasiva se encuentran el chasis y la carrocería del vehículo, el cinturón de seguridad, las bolsas de aire, el apoya cabezas, el caso cuando se utilizan vehículos de dos ruedas.

También puede considerarse como parte de esta categoría, las acciones implementadas para el buen mantenimiento del vehículo, así como las mejoras que puedan realizarse en materia de seguridad.

c. Seguridad vial terciaria

“La seguridad terciaria se encarga de minimizar las consecuencias negativas de un accidente después de que éste se haya producido; por ejemplo, realizando una llamada automática a un centro de emergencia”.<sup>41</sup>

Algunos de los sistemas de seguridad terciaria tratan de evitar que tras un accidente pueda originarse un incendio. Para ello se han diseñado depósitos de combustible que evitan que los diferentes líquidos del vehículo lleguen a derramarse tras la producción de un accidente o dispositivos que cierran la inyección de combustible al detectar un impacto.

Otros sistemas evitan que el vehículo se convierta en una trampa mortal para sus ocupantes tras el accidente. Los nuevos diseños en los automóviles permiten que las puertas se abran sin dificultad tras un accidente. Al mismo tiempo, las hebillas de los

---

<sup>41</sup> Instituto de Investigación sobre Vehículos. **Ob. Cit.** Pág. 2.

cinturones deben permitir una fácil y rápida apertura para evitar que los ocupantes del vehículo queden atrapados en su interior.

d. La seguridad vial y el mejoramiento de la infraestructura

Otro de los elementos que conforman la seguridad vial se constituye por la infraestructura vial, debido a que la combinación de un vehículo en buen estado, una buena carretera y un piloto responsable, es una combinación necesaria para garantizar la seguridad vial.

La infraestructura vial se compone de las carreteras, el alumbrado público, la señalización y puede ser definida como “el conjunto de elementos que permiten el desplazamiento de vehículos en forma confortable y segura desde un punto a otro”.<sup>42</sup>

La construcción y el mantenimiento de la infraestructura vial es una responsabilidad del Estado, por tanto debe adoptar medidas para garantizar que esta se encuentre en buen estado.

Sin embargo, en Guatemala solo unas pocas carreteras en el país se encuentran en buen estado, como lo es la autopista Palín-Escuintla, la cual no está a cargo del Estado sino de una empresa privada a través de la concesión de un usufructo.

---

<sup>42</sup> <http://pavimyvias77.blogspot.com/> **Infraestructura vial y pavimentos.** (Consultado el 10 de febrero de 2016)



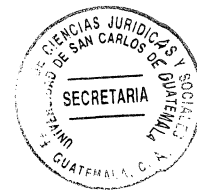
Pese a que el Estado cuenta con una unidad ejecutora de conservación vial, COVIAL, la situación de deterioro de la infraestructura vial se hace evidente año con año, a través de los múltiples derrumbes que se producen, principalmente en las carreteras del occidente del país a raíz de las lluvias invernales.

También es común escuchar sobre hundimientos causados por la mala construcción de las carreteras o la utilización de materiales no adecuados, desborde de ríos que dañan las carreteras y obstaculizan la circulación de vehículos, así como obras sin terminar a raíz de que el Estado no cumple con el pago de los contratos contraídos para la construcción y/o mantenimiento de la red vial del país.

Esta situación afecta la economía de los guatemaltecos, debido a que el mal estado de las carreteras daña los vehículos, ocasiona retrasos a las personas en su movilización e implica el no poder viajar de noche, debido a la falta de señalización e iluminación en las carreteras.

El mal estado de la infraestructura vial también puede llegar a ser un condicionante para los accidentes de tránsito, por lo que esto conlleva también una responsabilidad para el Estado.





## CAPÍTULO III

### 3. Regulación legal en Guatemala de la seguridad vial

En la legislación guatemalteca cuando nos referimos a la seguridad vial, es necesario referirnos a la Ley de Tránsito; por medio de la cual el Estado adquirió la obligación de fortalecer las unidades que a nivel nacional tienen la responsabilidad de la misma, especialmente en cuanto a la planeación, regulación y control vial se refiere.

#### 3.1. Ley de tránsito y su reglamento

La Ley de Transito vigente fue aprobada en 1996, a través del Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, con el fin de garantizar la seguridad de las personas, la cual incluye entre otras medidas, lo relativo a la circulación de vehículos y personas en la vía pública.

La Ley de Tránsito, tiene como fin normar todas las actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas; siendo sus disposiciones aplicables a toda persona y vehículo que se encuentre en el territorio nacional.



Entre sus disposiciones, la Ley de Tránsito establece la responsabilidad de las personas, sean estos conductores de vehículos, peatones, nadadores o pasajeros, regulando que deben cumplir con las normas que en materia de tránsito establece la ley.

La Ley establece que la autoridad competente para su aplicación al Ministerio de Gobernación por medio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, las cuales pueden y deben ser ejercidas en conjunto con la competencia asignada a las municipalidades para la administración del tránsito en sus respectivas jurisdicciones.

De conformidad con la Ley, le corresponde al Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil del Ministerio de Gobernación:

- a. Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional;

En la actualidad, algunas municipalidades, como la de Guatemala, Escuintla, Cobán y Chimaltenango, entre otras, han creado sus propias policías municipales de tránsito, las cuales coordinan sus acciones con la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

- b. Organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito; lo cual debería incluir a las policías municipales de tránsito creadas en el país.

Esta función también corresponde a las municipalidades, de conformidad con lo establecido en el numeral v) del Artículo 35 del Código Municipal, por lo que varias municipalidades han optado por crear sus propias policías municipales de tránsito, actuando en coordinación con la Dirección General de la Policía Nacional Civil, como es el caso de la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala y otras que cuentan con sus propios cuerpos para el control vehicular.

c. Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir;

Para ello, la Dirección General de la Policía Nacional Civil cuenta a la fecha con once agencias, cuatro ubicadas en la ciudad capital y seis en distintos puntos del país, con el fin de facilitar el acceso a las personas que necesitan realizar algún trámite vinculado con su licencia de conducir.

d. Organizar, llevar y actualizar el registro de conductores;

Como parte del ordenamiento vial, esta disposición permite a la Dirección General de la Policía Nacional Civil, el poder ubicar un conductor y su registro no importando el lugar en el cual se ubique, lo cual facilita el acceder de forma inmediata a su información y expediente personal, en caso necesario.



- e. Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos;

Al igual que el registro de conductores, este registro permite ubicar al dueño registrado del vehículo, en caso de que el propietario no sea quien lo conduce y se presente algún hecho de tránsito. Así también, permite verificar si el vehículo se encuentra al día, si existen multas pendientes o cualquier otra situación que merezca especial atención.

- f. Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos;

Esta función facilita la prevención de hechos y accidentes de tránsito, ya que promueve el ordenamiento vial, proveyendo a los conductores las indicaciones necesarias y la guía para conducirse de forma adecuada en las vías y carreteras del país.

- g. Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley disponer de ellos conforme a la misma; aunque esta recaudación ahora es compartida con las municipalidades,

La recaudación de fondos, es una forma de asegurar el mantenimiento de la seguridad vial y el control de vehículos en el país, debido a que provee tanto a las municipalidades como a la Dirección General de la Policía Nacional Civil, fondos para coadyuvar al desempeño de sus funciones.

- h. Aplicar las sanciones previstas en la ley, conjuntamente con los jueces municipales; y

Lo cual se orienta hacia promover que los conductores respeten la leyes de tránsito ante la imposición de las multas, reforzando mediante la sanción de las conductas inadecuadas el correcto manejo vehicular.

- i. Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial; y,

Guatemala cuenta con una Política Nacional de Seguridad Vial aprobada por el gobierno central en julio de 2011, la cual se orienta hacia la efectivización de la aplicación y observancia de la Ley de Tránsito y otras leyes aplicables en materia vial, asignando su a las municipalidades que cuenten con una policía municipal de tránsito y a la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

### **3.2. La función de los agentes encargados de hacer cumplir la ley en relación a la seguridad vial**

Previo a la aprobación de la Ley de Tránsito, la función de regular el transporte en el país le correspondía a la Policía Nacional de Tránsito, dependiente de la Policía Nacional.

Posterior a la emisión de la Ley de Tránsito, se especifica en su Artículo 4, que compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la



Dirección General de la Policía Nacional Civil, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública y por ende, le asigna funciones a través del Artículo 5; y mediante la emisión del Acuerdo Gubernativo 273-.98 Reglamento de Tránsito.

En la actualidad, el Departamento de Tránsito depende estructuralmente de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil (Decreto 11-97, de fecha 04 de febrero de 1997, del Congreso de la República).

Sin embargo, existen también otras instituciones responsables de la seguridad vial y la implementación de la Ley de Tránsito en el país. Actualmente, muchas de las municipalidades del país cuentan con una Policía Municipal de Tránsito, responsable de regular el tránsito dentro de sus jurisdicciones. El traslado de estas funciones a las municipalidades no comprende, en ningún caso, las facultades para reglamentar los temas relativos a licencias de conducir, placas de circulación, seguros, registros de conductores y de vehículos y los otros asuntos de observancia general. En consecuencia, las municipalidades a las que se les delegue esta función únicamente podrán emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción.

Las policías municipales de tránsito y la Dirección General de Tránsito, son las responsables de implementar las normas y disposiciones reglamentarias en materia de seguridad vial en el país.

### **3.3. Las obligaciones de pilotos y dueños de transporte**

En relación a la seguridad vial, los pilotos y dueños del transporte colectivo de personas tiene responsabilidades y obligaciones que cumplir para garantizar la seguridad vial en las carreteras del país, tanto a otros conductores como a los peatones, así como a las personas usuarias del transporte.

#### **a. Obligación de dar mantenimiento a las unidades**

El Reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia, Acuerdo COM-42-2009, de la Municipalidad de Guatemala, establece en su Artículo 14 literal e) que “los prestadores de servicios de transporte público colectivo urbano deben cumplir con dar mantenimiento a las unidades, reposición de parte y demás requerimientos establecidos para garantizar la calidad de la prestación de los servicios en condiciones mínimas o iguales a las exigidas por los fabricantes de las unidades de transporte.

Para el efecto, el prestador del Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano deberá realizar los mantenimientos preventivos y correctivos de las unidades del servicio de transporte de acuerdo con las especificaciones del fabricante, y mantener vigente con el fabricante o con la persona autorizada por éste, un contrato de mantenimiento para las unidades del servicio de transporte”.

Esta obligación garantiza a los usuarios que las unidades en las cuales se transportan se encuentran en buen estado, es decir, deben mantener en buen estado todo el sistema mecánico de los vehículos y la carrocería, incluidos los asientos, pisos y ventanas.

Pese a que el Estado entrega un subsidio a los transportistas y dueños de buses urbanos, no solo para mantener el precio del pasaje sino para el mantenimiento de las unidades, los buses utilizados para el transporte de personas se encuentran en mal estado. “El Estado de Guatemala a través del Ministerio de Comunicaciones le entrega anualmente a la Asociación de Empresarios de Autobuses Urbanos –AEAU-, Q86,304.00 por bus en calidad de subsidio, es decir Q7,192.00 al mes. Actualmente existen 2,926 unidades circulando por todo el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala.

A partir del 2009, a la cifra subsidiaria se le ha sumado la cifra por subsidio al adulto mayor que oscila entre Q25, 000,000.00 y Q29, 000,000.00. Durante ese año mediante el Acuerdo Gubernativo No. 103-2009, se delega al Ministerio de Finanzas Públicas otorgar un aporte económico de inversión, de treinta y cinco millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 35, 000,000.00) a favor de la AEAU para la compra del equipo para el servicio prepago del Transurbano; y para el año 2013 la cifra estimada de subsidio es de Q245, 000,000.00 que salen de los Ingresos Ordinarios de la Nación”.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> <https://piches.wordpress.com/tag/problematika-del-transporte-urbano-de-guatemala/> (Consultado el 31 de mayo de 2017)

Sin embargo y pese a contar con un subsidio, de acuerdo a la Procuraduría de los Derechos Humanos, “la mayoría de unidades del transporte urbano se encuentran en mal estado, sin vidrios y hasta sin asientos, y en el caso del transporte extraurbano, el cual no es subsidiado, la situación es similar, aunque si bien los buses tienen mejores condiciones, el mantenimiento integral del bus no se da, lo que ocasiona accidentes”.<sup>44</sup>

**b. Obligación de capacitar constantemente a los pilotos**

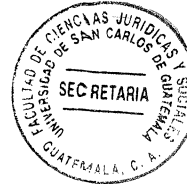
Los dueños de las unidades de transporte colectivo de pasajeros deben velar porque estos se capaciten adecuadamente para brindar el servicio. Para el efecto, la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano de la ciudad de Guatemala, cuenta con un curso de capacitación, el cual es un requisito para que los pilotos puedan ser inscritos en el registro de conductores y ser autorizados por la Municipalidad de Guatemala para conducir este tipo de transporte. Esta obligación incluye no solo aprobar el curso para ser inscrito y autorizado, sino participar periódicamente en las capacitaciones de manejo y seguridad vial que imparte la Superintendencia.

En base a este aspecto son las Policías Municipales de Tránsito a nivel nacional por instrucciones de la Dirección General de Transito (DGT) las que imparten cursos para pilotos. El departamento de tránsito como tal realizó una capacitación específica sobre profesionalización de transporte colectivo de pasajeros y realizó un manual, dicho curso fue impartido por el Instituto Técnico de Capacitación y Productividad (INTECAP) se

---

<sup>44</sup> <http://lahora.gt/hemeroteca-lh/buses-en-mal-estado-y-mal-servicio-el-reflejo-de-favores-de-campana-y-desvio-fondos/> Consultado el 31 de mayo de 2017





distribuyó en físico y también en digital para realizar curso de 20 horas a pilotos, además el año pasado se realizó la campaña “PONLE FRENO A UNA MUERTE” a nivel nacional dirigida a este tipo de pilotos. Está dividido en tres etapas, y los conductores que ya cumplieron con dicho requerimiento únicamente se les da una retro alimentación.

Este curso es más dirigida al transporte extraurbano, así lo establece el reglamento de transportes y de igual forma es obligatoria para cada piloto, en dicho reglamento se excluye la palabra piloto y se le llamara de ahora en adelante “Conductor”.

**c. Obligación de los pilotos de tener el debido cuidado**

En relación a esta obligación, el Artículo 40 del Reglamento a la Ley de Tránsito establece como una obligación que los conductores o pilotos deben conducirse con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía pública.

Los conductores o pilotos del transporte público deben cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de la carga transportada para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos.

En atención a ello, les queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias, para la seguridad de los mismos. Especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes, u otras personas minusválidas.

También les queda prohibido conducir utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Asimismo está prohibido el uso de teléfonos, radios comunicadores u otros aparatos similares mientras el vehículo esté en marcha, a no ser que para operarlos no sea necesario utilizar las manos.

Otra de las obligaciones que establece la Ley de Transito es la de portar licencia de conducir vigente que permita identificar al conductor, la cual también se encuentra establecida en el Artículo 80 del Reglamento respectivo.

Sin embargo, de acuerdo a la Dirección General del Transporte (DGT), durante 2016 se registraron un total de 238 accidentes de tránsito en el transporte extraurbano<sup>45</sup> y “un total de mil 500 accidentes de buses que involucran transporte colectivo en las principales carreteras del país, siendo el principal problema el exceso de velocidad, principalmente en las curvas”.<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> <http://lahora.gt/dgt-238-accidentes-transporte-extraurbano-ocurrido-este-ano/> (Consultado el 01 de junio de 2017)

<sup>46</sup> <http://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/accidentes-colectivos-dejan-huella-en-carreteras> (Consultado el 01 de junio de 2017)

Todo ello pese a los esfuerzos del gobierno central y los municipales por evitar este tipo de hechos, en detrimento de la población, de allí la necesidad de contar con mayores y mejores controles sobre el transporte pesado, así como sobre el transporte público urbano y extraurbano.

**d. Obligación de contar con seguro**

Esta obligación se establece en el Artículo 29 de la Ley de Transito, en el cual se establece:

“Artículo 29. Del seguro. Todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública, deberá contratar, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes conforme las disposiciones reglamentarias de esta ley.

El Ministerio de Gobernación podrá acordar la obligatoriedad de cualquier otro seguro para los conductores o los vehículos; así como para el transporte urbano y extraurbano”.

En atención a lo regulado en este Artículo, en 2001 se promulgó el Acuerdo Gubernativo 265-2001, Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, donde se establece esta obligación para los vehículos que se dedican al transporte de personas fuera de la Ciudad Capital.

### **3.4. Implicaciones de la aplicación de la Ley Preventiva de Hechos de Tránsito**

La Ley Preventiva de Hechos de Tránsito, Decreto Número 15-2014, delimita y establece la responsabilidad de pilotos y propietarios en hechos de tránsito que provoquen Homicidios y/o Lesiones Culposas.

Los vehículos que deben cumplir con los requisitos de esta ley son:

- Vehículos de carga de más de 3.5 toneladas
- Transporte escolar
- Transporte colectivo
- Transporte Urbano
- Transporte Extraurbano

La promulgación de la Ley obedece principalmente a la fuga de los conductores y la falta de controles para su identificación, prueba de capacidad y localización por parte de los propietarios de las unidades.

Los puntos más importantes a considerar en esta ley son:

- a. El conductor del vehículo que provoque un hecho de tránsito, causando Homicidios y Lesiones culposas, será puesto inmediatamente a disposición de la autoridad competente. Si el piloto se da a la fuga, el propietario tiene la obligación de identificar al piloto y su lugar de residencia en forma inmediata.

- b. El propietario está obligado a identificar el nombre completo del piloto y su dirección exacta ante el Ministerio Público en un máximo de 48 horas después de ocurrido el accidente de tránsito. El expediente a presentar deberá incluir:
- 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.
- e. Los vehículos llevarán en forma visible el número de placa de circulación, pintado con números en blanco, no menores de 15 cm de largo por 10 cm de ancho en la parte superior delantera y en la parte superior trasera del vehículo. De lo contrario se dará lugar a la inmovilización obligada del vehículo.
- f. A partir de julio 017, para adquirir licencia tipo A y B, se requerirá como mínimo 3er año primaria y a partir del año 2019 sexto primaria.

- g. Los aspirantes a obtener licencias tipo A y B deberán recibir cursos de educación vial y de relaciones humanas, especialmente de atención al público, los cuales serán impartidos por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil o la Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Es importante tomar en cuenta las siguientes situaciones en caso de responsabilidades civiles para los dueños y pilotos:

- a. La fuga del conductor está excluida, en lo referente a los daños propios al vehículo asegurado, no así para la responsabilidad civil ante terceras personas.
- b. Las lesiones de los ocupantes que no viajen en los lugares destinados para pasajeros están excluidos.
- c. Las pólizas de seguros solo cubren las responsabilidades civiles, no así las penales o criminales.
- d. 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.

Como puede apreciarse, las disposiciones legales establecidas en la esta Ley, obligan directamente a dueños y pilotos, complementando las disposiciones establecidas en otras leyes y facilitando la persecución penal de los pilotos que ocasionen accidentes de tránsito donde pierdan la vida los usuarios del transporte.



## CAPÍTULO IV

### **4. Propuestas de estrategias y acciones que faciliten la aplicación de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito en Guatemala**

Ante el incremento de accidentes y víctimas mortales por sucesos de tránsito se deben implementar estrategias con bases sólidas así como acciones preventivas que ayuden a la disminución de dichos hechos.

#### **4.1. Justificación de la necesidad de diseñar estrategias y acciones que faciliten la aplicación de la Ley**

En Guatemala, como se menciona, las muertes de personas por accidentes y hechos de tránsito es un saldo lamentable de este tipo de percances, así como las personas que resultan lesionadas en los accidentes.

En relación a las muertes, entre 2005 y 2014 fallecieron un total de 8967 personas, lo cual implica muchas familias se quedaron sin el sustento económico, debido a que las personas que fallecen en su mayoría son quienes trabajan para el mantenimiento de los hogares.

Las muertes, además, ocasionan gastos imprevistos para las familias para la cobertura de funerales y entierros, y representan gastos para el Estado, quien debe intervenir para deducir responsabilidades.



Entre 2005 a 2014, resultaron lesionadas en accidentes de tránsito un total de 60.475 personas, las cuales en su mayoría fueron atendidas por cuerpos de socorro públicos y servicios públicos de salud, representando esta situación una carga económica para el Estado, la cual es fácilmente prevenible con la correcta aplicación de la ley.

Las lesiones producidas a las personas, impiden que estas se desarrollen normalmente, debido a que deben someterse a tratamientos de recuperación, o pueda ser que queden imposibilitadas de laborar porque las lesiones les impiden moverse, ya sea porque hayan quedado inválidas o porque hayan perdido algún miembro.

En atención a la obligación estatal de proteger la vida, es necesario que el Estado cuente con mecanismos efectivos para implementar las leyes de tránsito vigentes en el país, en atención a lo cual se elaboran las siguientes propuestas.

#### **4.2. Recomendaciones internacionales**

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, ya que ofrece 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>47</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:

- a. La formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles;
- b. 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;
- c. El reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial;

---

Organización de las Naciones Unidas (ONU). **Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020**. Pág. 1.

- d. El mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial;
- e. El seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial;
- f. 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 y de dar cumplimiento al deber de protección del Estado, por lo que estas recomendaciones deben ser adoptadas por el Estado de Guatemala.

#### **4.3. Acciones de prevención**

En la mayoría de las ocasiones, se considera que “el accidente de tránsito es inevitable, provocado por la fatalidad, lo cual genera un sentimiento de resignación e impotencia frente a las causas reales de los mismos.

Los accidentes tienen causas específicas que les dan origen. En un altísimo porcentaje, obedecen a errores humanos, sólo en menor proporción intervienen cuestiones mecánicas (propias del vehículo) o de la vía.

Generalmente, se suele asociar la prevención de accidentes a cuestiones técnicas cuyo manejo y responsabilidad está en manos del Estado, o de especialistas que poseen las herramientas necesarias, desde su formación específica, para brindar las soluciones apropiadas.

Esto es cierto sólo en parte, debemos ser conscientes de que la prevención de Accidentes es un tema que pertenece a todos, independientemente de la actividad que desarrollemos o el rol que desempeñemos”.<sup>48</sup>

Entre las acciones de prevención se proponen:

**a. Revisión periódica de los vehículos**

Se recomienda que las municipalidades, en coordinación con el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, realicen anualmente una revisión de los vehículos destinados al transporte público de personas, y soliciten a los vehículos particulares, una certificación de encontrarse en buen estado, extendida por un taller mecánico legalmente establecido, para autorizar la circulación de estos vehículos anualmente.

Esto permitirá a las autoridades cerciorarse del buen estado de la maquinaria del vehículo, como el estado del motor y los frenos, y asegurarse que las luces se encuentren funcionando, y que se cuente con cinturones de seguridad para garantizar la seguridad de los pasajeros.

---

<sup>48</sup> [http://www.lenguas.unc.edu.ar/higieneyseguiridad/8-Prevencion\\_Transito.pdf](http://www.lenguas.unc.edu.ar/higieneyseguiridad/8-Prevencion_Transito.pdf)  
**accidentes de tránsito.** (Consultado el 01 de marzo de 2016)

**b. Mantenimiento de carreteras**

El Estado de Guatemala, a través de la COVIAL, debe realizar un diagnóstico del estado de las carreteras a nivel nacional, priorizando la reparación y mantenimiento de aquellas que se encuentren en mal estado y donde se reporte un mayor número de accidentes viales debido a la infraestructura.

También debe implementarse un plan nacional que a corto plazo (cinco años), garantice el alumbrado adecuado y la señalización de las carreteras en el país.

Estas mejoras a la infraestructura vial contribuirán a que en el largo plazo se reduzcan los accidentes de tránsito en Guatemala.

**c. Campañas de formación e información**

Para garantizar los derechos de los usuarios del transporte público de pasajeros, es necesario que las personas conozcan los derechos que les asisten, como por ejemplo que tienen derecho a un seguro en caso de accidentes, o que tienen derecho a que las unidades se encuentren en buen estado y que los pilotos deben manejarse adecuadamente para garantizar la seguridad.

También es necesario que las personas conozcan los mecanismos existentes para la protección de sus derechos, como los mecanismos de denuncia que garanticen que los pilotos que incumplan con las disposiciones normativas sean sancionados.

En atención a ello, es importante que el Estado de Guatemala realice campañas de formación e información, dirigidas a la ciudadanía en general, que les permitan conocer sus derechos y la forma de ejercerlos, así como los mecanismos de denuncia y las responsabilidades de la Policía Nacional Civil y las Policías Municipales de Transito en relación a la protección de estos.

#### **4.4. Acciones de educación vial**

Es necesario que todas las municipalidades cuenten con programas de educación vial destinados a la atención a pilotos del transporte público de pasajeros, los cuales sean de asistencia obligatoria para garantizar su formación y conocimiento de las leyes.

También es recomendable que la capacitación anual sea obligatoria para todos los pilotos, con el fin de asegurar que conocen sus derechos y obligaciones con respecto a los usuarios del transporte público de pasajeros, así como las consecuencias legales que existen por la transgresión a las normas de transito en Guatemala.



#### **4.5. Propuesta de adecuaciones normativas**

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

**CONSIDERANDO**

Que el Estado se organiza para brindar protección a las personas, lo cual incluye garantizar la vida, integridad y seguridad cuando se transportan en vehículos automotores.

**CONSIDERANDO:**

Que a la fecha, el Estado de Guatemala no ha garantizado a cabalidad la seguridad de las personas en las carreteras del país, principalmente por el incumplimiento a las disposiciones normativas establecidas en Guatemala.

**CONSIDERANDO**

Que es necesario incluir disposiciones normativas que garanticen la prevención de hechos de tránsito en Guatemala.



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 PREVENTIVA DE HECHOS DE TRÁNSITO, DECRETO 15-2014 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

Artículo 1. Se adiciona un segundo párrafo al Artículo 4 de la Ley Preventiva de Hechos de Transito, Decreto 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, el cual quedará redactado así:

“Las municipalidades de todo el país deberán revisar anualmente el estado de los vehículos destinados al transporte público de pasajeros y carga pesada, para autorizar su circulación. En relación al resto de vehículos, estos deberán presentar un certificado de encontrarse en buen estado, extendido por un taller mecánico legalmente autorizado, para asegurar su buen funcionamiento”.

Artículo 2. Se adiciona un segundo párrafo al Artículo 7 de la Ley Preventiva de Hechos de Transito, Decreto 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, el cual quedará redactado así:





“Las municipalidades de todo el país, deberán crear e institucionalizar un programa de educación y actualización vial, que cuente con cursos sobre seguridad vial e implicaciones legales de los accidentes de tránsito, el cual deberán cursar obligatoriamente todos los pilotos que presten sus servicios en el transporte público de pasajeros y carga pesada”.

Artículo 3. 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

A pesar de ser una ley vigente en Guatemala, la inoperancia y falta de aplicabilidad de la Ley de Hechos Colectivos de Tránsito ha originado que la estadística de accidentes viales, provocados por vehículos de transporte de carga pesada aumente cada vez más; y, por ende, víctimas mortales; ya sea por negligencia de los conductores o por el mal estado de las unidades de transporte.

Para garantizar la prevención de accidentes de tránsito en el país, y con ello evitar la pérdida de vidas humanas y propiedades materiales, el Estado de Guatemala debe implementar acciones tendientes a mejorar la infraestructura vial del país, así como a asegurar la adecuada formación de los conductores y pilotos para que estos conozcan de las disposiciones legales aplicables al tránsito de vehículos automotores.

En el mismo sentido, es necesario también que el Estado de Guatemala cuente con mecanismos legales que le permitan ejercer un control sobre la condición de los vehículos y las capacidades de los conductores o pilotos, por lo cual debe reformarse la Ley Preventiva de Hechos de Tránsito para asegurar tales extremos.





## BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía Mayor de Bogotá. **Libro blanco de la seguridad ciudadana y la convivencia de Bogotá**. Colombia: Alcaldía Mayor de Bogotá. 2008.

Asociación de Investigación y Estudios Sociales. **La mediación en Guatemala**. Guatemala: Asociación de Investigación y Estudios Sociales. 2014.

BARRADAS HERNÁNDEZ, Austria Paola. **Obligaciones del Estado frente a los derechos humanos**. México: Universidad de Xalapa. 2010.

Comité para la eliminación de la discriminación racial. **Examen de los informes presentados partes de conformidad con el Artículo 9 de la Convención. Guatemala**. (s.l.i.): Comité para la eliminación de la discriminación racial. 2010.

Consejo de los Pueblos Indígenas (CPO). **El derecho de consulta de los pueblos indígenas en Guatemala**. Guatemala: Consejo de los Pueblos Indígenas (CPO). 2010.

FIGUEROA GARCÍA-HUIDOBRO, Rodolfo. **Concepto de derecho a la vida**. Colombia: Revista Ius Et Praxis. 2008.

GÓMEZ ROJAS, Claudia Patricia. **Elementos para la construcción de políticas públicas de seguridad ciudadana**. Colombia: Ponencia presentada en el congreso Casuística Policial Bogotá. 2007.

<http://adig.org.gt/vivienda> Asociación para el Desarrollo Integral Guatemalteco (ADIG). **Vivienda**. (Consultado el 22 de enero de 2015 a las 19:00 hrs.)

<http://blog.pepecar.com/para-tu-coche-sobre-tu-coche/mantenimiento/seguridad-activa-pasiva-y-terciaria-como-distinguiras/> **Seguridad activa, pasiva y terciaria, cómo distinguirlas**. (Consultado el 09 de febrero de 2016 a las 07:00 hrs.)

<http://lahora.gt/dgt-238-accidentes-transporte-extraurbano-ocurrido-este-ano/> (Consultado el 01 de junio de 2017)

<http://lahora.gt/hemeroteca-lh/buses-en-mal-estado-y-mal-servicio-el-reflejo-de-favores-de-campana-y-desvio-fondos/> (Consultado el 31 de mayo de 2017)



<http://pavimyvias77.blogspot.com/> **Infraestructura vial y pavimentos.** (Consultado el 10 de febrero de 2016)

<http://pilotosporlaseguridadvial.com/educacion/que-es-la-seguridad-vial/#sthash.5QyTvqdE.dpuf> **Pilotos por la seguridad. ¿Qué es la seguridad vial?**.(Consultado el 25 de febrero de 2016)

<http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2013/04/30/mapa-de-pobreza>  
Banco Mundial. **Guatemala: en 44% de los municipios rurales, tres de cada cuatro personas viven en pobreza.** (Consultado el 02 de mayo de 2016)

[http://www.lenguas.unc.edu.ar/higieneyseguridad/8-Prevencion\\_Transito.pdf](http://www.lenguas.unc.edu.ar/higieneyseguridad/8-Prevencion_Transito.pdf)  
**Prevención de accidentes de tránsito.** (Consultado el 01 de marzo de 2016)

<http://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/accidentes-colectivos-dejan-huella-en-carreteras> (Consultado el 01 de junio de 2017)

<http://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/chocar-con-un-poste-puede-costar-de-q35-mil-a-mas> (Consultado el 27 de mayo de 2017)

<http://www.prensalibre.com/guatemala/justicia/estudiantes-atropellados-jabes-medaligado-proceso-homicidio> (Consultado el 28 de mayo de 2017)

<http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/definicion-seguridad-vial.jsp> Fundación Mapfre.  
**Definición de seguridad vial.** (Consultado el 02 de febrero de 2016)

<http://www.supermotor.com/revista/seguridad-vial/274493/sistemas-seguridad-activa-pasiva-centro-zaragoza.html> Super Motor. **Sistemas de seguridad primaria, lo primero es lo primero.** (Consultado el 07 de febrero de 2016)

<https://elperiodico.com.gt/nacion/2017/05/29/no-me-ayuden-dejenme-morir-clama-piloto-que-atropella-a-dos-policias-varios-civiles-y-luego-se-corta-en-el-cuello/>  
Consultado el 28 de mayo de 2017

<https://piches.wordpress.com/tag/problematika-del-transporte-urbano-de-guatemala/>  
(Consultado el 31 de mayo de 2017)

<https://www.escri-net.org/es/recursos/obligacion-promover> Red Internacional para los Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Red-DESC). **La obligación de promover.** (Consultado el 03 de enero de 2016)

<https://www.plazapublica.com.gt/content/las-cifras-de-desnutricion-y-mortalidad-infantil-del-gobierno-son-falsas> Plaza Pública. **Las cifras de desnutrición y mortalidad del Gobierno son falsas.** (Consultado el 15 de enero de 2016)

Instituto de Investigación sobre Vehículos. **Sistemas de seguridad vial.** España: Revista Técnica CZ No. 40. 2009.

Instituto de Seguridad y Educación Vial. **Bases para el entendimiento de la problemática del tránsito y la seguridad vial.** Argentina: Instituto de Seguridad y Educación Vial. 2008.

Instituto Nacional de Estadística (INE). **Accidentes de tránsito ocurridos en la República de Guatemala 2005-2015.** Guatemala: Instituto Nacional de Estadística (INE). 2015.

Instituto Nacional de Estadística (INE). **Encuesta Nacional de Condiciones de Vida 2014** Guatemala: Instituto Nacional de Estadística (INE). 2015.

Instituto Nacional de Estadística (INE). **Encuesta Nacional de Salud Materno Infantil 2014-2015.** Guatemala: Instituto Nacional de Estadística (INE). 2015.

NIKKEN, Pedro. **La protección de los derechos humanos: haciendo efectiva la progresividad de los derechos económicos, sociales y culturales.** Costa Rica: Revista del Instituto Interamericano de Derechos Humanos (IIDH). 2010.

Organización de las Naciones Unidas (ONU). **Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020.** Washington: Organización de las Naciones Unidas (ONU). 2011.

PÁEZ, Javier. **Seguridad pasiva.** España: Instituto Universitario de Investigación del Automóvil. 2011.

Procurador de los Derechos Humanos (PDH). **El acceso al agua potable como un derecho humano en Guatemala.** Guatemala: Procurador de los Derechos Humanos (PDH). 2014.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). **Informe sobre desarrollo humano para América Central, IDHAC, 2009-2010: Abrir espacios para la seguridad ciudadana y el desarrollo humano.** (s.l.i.): Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD. 2009.



Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (Segeplan). **Informe final de cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.** Guatemala: Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia. 2015.

VÁSQUEZ, Luis Daniel y Sandra Serrano. **Los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, Apuntes para su aplicación práctica.** México: Universidad Autónoma de México. 2005.

SERRANO, Sandra. **Los derechos humanos en acción: operacionalización de los estándares internacionales de los derecho humanos.** México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso). (s.f.).

### **LEGISLACIÓN:**

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

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

**Código Municipal.** Decreto 12-2012 del Congreso de la República de Guatemala. 2012

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

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

**Reglamento de la Ley de Tránsito.** Acuerdo Gubernativo 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 535-2013 del Presidente de la República de Guatemala. 2013

**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

**Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia.** Acuerdo COM-42-2009 del Consejo de la Municipalidad de Guatemala. 2009