

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

**DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO DE UN
VEHÍCULO AUTOMOTOR EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

AURA ZENAIDA JUCUB COC

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2018

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

**DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO DE UN
VEHÍCULO AUTOMOTOR EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

AURA ZENaida JUCUB COC

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, octubre de 2018

**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:	Lic.	Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL III:	Lic.	Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br.	Jhonathan Josué Mayorga Urrutia
VOCAL V:	Br.	Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO:	Lic.	Fernando Antonio Chacón Urizar

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



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
05 de julio de 2018.**

Atentamente pase al (a) Profesional, **OTTO RENE ARENAS HERNÁNDEZ**
_____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
AURA ZENaida JUCUB COC, con carné **200111026**,
intitulado **DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO**
AUTOMOTOR EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

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.


LIC. ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ
Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción 06 / 07 / 2018.

f)


LIC. OTTO RENE ARENAS HERNÁNDEZ
ABOGADO Y NOTARIO

Asesor(a)
(Firma y Sello)

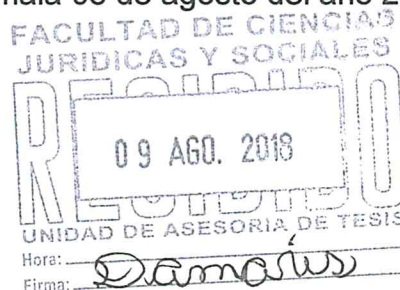


Lic. Otto Rene Arenas Hernández
Abogado y Notario
Colegiado 3805



Guatemala 08 de agosto del año 2018

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



Licenciado Orellana Martínez:

Le informo que de conformidad con el nombramiento emitido por el despacho a su cargo de fecha cinco de julio del año dos mil dieciocho, procedí a la asesoría del trabajo de tesis de la alumna **AURA ZENaida JUCUB COC**, que se denomina: **“DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**. Después de la asesoría encomendada, le doy a conocer lo siguiente:

1. El contenido de la tesis es científico y técnico, además la ponente utilizó la legislación y doctrina acordes, redactando la misma de forma adecuada, empleando un lenguaje apropiado y se desarrollaron de manera sucesiva los distintos pasos correspondientes al proceso investigativo.
2. Los métodos que se emplearon fueron: analítico, con el que se señaló la responsabilidad civil; el sintético, indicó la responsabilidad civil de los propietarios de vehículos; el inductivo, dio a conocer la problemática actual, y el deductivo, estableció su regulación legal. Se utilizaron las siguientes técnicas de investigación: fichas bibliográficas y documental.
3. La redacción utilizada es la adecuada. Además, los objetivos fueron alcanzados. La hipótesis formulada fue comprobada, dando a conocer los fundamentos jurídicos que informan la responsabilidad civil del propietario de un vehículo automotor en accidentes de tránsito.
4. El tema de la tesis es una contribución científica y de útil consulta tanto para profesionales como para estudiantes, en donde la ponente señala un amplio contenido relacionado con el tema investigado.
5. En relación a la conclusión discursiva, la misma se redactó de manera clara y sencilla. Se empleó la bibliografía adecuada y de actualidad. A la sustentante le sugerí diversas enmiendas a su introducción y capítulos, encontrándose conforme en su realización, siempre bajo el respeto de su posición ideológica. Se hace la aclaración que entre la sustentante y el asesor no existe parentesco alguno de los grados de ley.

Lic. Otto Rene Arenas Hernández
Abogado y Notario
Colegiado 3805



La tesis que se desarrolló por la sustentante efectivamente cumple con los requisitos que establece el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo que emito **DICTAMEN FAVORABLE**, para que pueda continuar con el trámite correspondiente, para evaluarse posteriormente por el Tribunal Examinador en el Examen Público de Tesis, previo a optar al grado académico de Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Atentamente.



Lic. Otto René Arenas Hernández
Asesor de Tesis
Colegiado 3,805



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 04 de septiembre de 2018.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante AURA ZENAIDA JUCUB COC, titulado DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO. 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/cpchp.





DEDICATORIA

A DIOS:

Por darme la oportunidad de perseverar y por estar conmigo en cada paso que doy, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido mi soporte y me impulsaron a culminar con mis estudios.

A MIS PADRES:

Marta Coc y Luis Jucub, por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, en toda mi educación, tanto académica como de la vida, por su incondicional apoyo perfectamente mantenido a través del tiempo. Todo esto es posible gracias a ellos.

A MI HERMANO:

Hector Jucub, por estar conmigo y apoyarme siempre. Por su amor y cariño hacia mi familia.

A MI ESPOSO:

Marvin Silva, por su apoyo en mi formación profesional. Te quiero.

A MIS HIJOS:

Cristopher y Adriana Silva, que han sido esa fuerza de energía para salir adelante. Mi tesoro máspreciado mi familia.

A MIS SUEGROS:

Marlene y Manolo Herrarte y mis cuñados Mónica y Douglas Silva, por el apoyo que siempre me han brindado contribuyendo incondicionalmente a lograr mis objetivos propuestos.



PRESENTACIÓN

La tesis se enmarca dentro del derecho público y en las investigaciones cualitativas y busca contribuir a la determinación de los responsables civilmente en los accidentes de tránsito, enfocándose a la vez en un estudio sobre la seguridad vial en Guatemala, analizando para el efecto los accidentes de tránsito como un problema en el país, conociendo la percepción ciudadana, reconociendo la connotación social de la problemática y su impacto, así como también proponiendo una conclusión discursiva relacionada con la accidentalidad.

La tesis se desarrolló tomando como ámbito geográfico la ciudad capital de Guatemala y la delimitación temporal se determinó para los años: 2013-2016.

El objeto de la tesis dio a conocer que los accidentes de tránsito ocupan las principales causas de muerte en todo el mundo, siendo fundamental el reforzamiento de una visión que señale la problemática de actualidad. El sujeto en estudio fue el responsable civilmente en los accidentes de tránsito. El aporte académico dio a conocer lo fundamental de la determinación de la responsabilidad civil del propietario de un vehículo automotor en los accidentes de tránsito en la sociedad guatemalteca.



HIPÓTESIS

No existe un estudio profundo en relación a la determinación de la responsabilidad civil del propietario de un vehículo automotor en los accidentes de tránsito, siendo la misma la forma de que se responda por los actos en caso de que de manera dolosa o sin intención se llegue a ocasionar un perjuicio contra otra persona.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Se procedió a la recopilación de fuentes primarias y secundarias existentes en torno al estudio y se redactó un marco jurídico relacionado con la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito en base a normas, reglamentos y Decretos nacionales sobre el tema llegándose a la comprobación de la hipótesis formulada.

Respecto a la utilización de fuentes se emplearon las documentales, destacando para el efecto fuentes oficiales que registraron la magnitud de la accidentalidad de tránsito y la importancia de la determinación de la responsabilidad civil en el país.

ÍNDICE



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

CAPÍTULO I

1. Responsabilidad civil.....	1
1.1. Reseña histórica.....	2
1.2. Conceptualización.....	7
1.3. Finalidad de la responsabilidad civil.....	8
1.4. El daño.....	9
1.5. Clases.....	9
1.6. Presupuestos.....	10
1.7. Reparación del daño.....	15

CAPÍTULO II

2. La propiedad.....	17
2.1. Objeto.....	20
2.2. Teoría de la propiedad.....	21
2.3. Fundamento.....	23
2.4. Caracteres del derecho de propiedad.....	24
2.5. Concepto unitario de propiedad.....	26
2.6. División.....	27
2.7. Modos de adquirir la propiedad.....	27
2.8. Modos de transmisión.....	28

CAPÍTULO III

3. Seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.....	31
3.1. Seguridad vial activa.....	37
3.2. Seguridad vial pasiva.....	40
3.3. Prevención de siniestros.....	42



3.4. Ámbitos de desarrollo.....	
3.5. Diversas clases de vehículos.....	44

CAPÍTULO IV

4. La determinación de la responsabilidad civil del propietario de un vehículo automotor en los accidentes de tránsito en Guatemala.....	49
4.1. Conceptualización.....	52
4.2. Clases de accidentes de tránsito.....	53
4.3. Causas.....	54
4.4. Consecuencias de los siniestros viales.....	56
4.5. Diversos gastos.....	57
4.6. Estudio de la determinación de la responsabilidad civil del propietario de un vehículo automotor en los accidentes de tránsito.....	59
 CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	 65
BIBLIOGRAFÍA.....	67



INTRODUCCIÓN

El tema fue elegido para dar a conocer la importancia de la determinación de la responsabilidad civil del propietario de un vehículo automotor en los accidentes de tránsito. Los mismos, son un fenómeno que durante los últimos años ha descendido en gran parte por las innovaciones tecnológicas, mecánicas y de seguridad en los vehículos. La prevención de los accidentes de tránsito, se encuentra enfocada hacia las modificaciones vehiculares haciendo día tras días automotores y vías mayormente seguras, siendo un aspecto descuidado la modificación de la conducta y el comportamiento riesgoso de los actores en las vías.

Accidente de tránsito es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, condiciones de clima, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y de lesiones, así como de secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros.

Los objetivos establecieron que los accidentes de tránsito constituyen uno de los mayores problemas de la ciudad, tanto desde el punto de vista de la salud pública como de la medicina legal. Existen, sin embargo variaciones con las características de estos accidentes en los países desarrollados y en los países en vías de desarrollo.

Los accidentes en mención constituyen el evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento que ocasiona daño a personas y bienes involucrados e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar dentro de la zona o influencia del hecho. Además, el sencillo hecho de circular permite la existencia de accidentes de tránsito que se deben a factores humanos. Los mismos, pueden ser por violaciones intencionales. Las mujeres tienden a accidentarse más por errores de percepción o juicio, mientras el género masculino se accidenta más por violaciones.



La conducción cuando ha sido adquirida con suficiente experiencia, es en su mayor parte automática. Pero, situaciones nuevas o imprevistas pueden interrumpir este proceso y requerir atención. Con fundamento en un meta-análisis, el factor más consistentemente asociado con la accidentalidad es la atención selectiva.

Cualquier distracción puede tener influencia sobre la capacidad de atención. Por ejemplo, el teléfono celular aumenta la carga mental y el tiempo que sea necesario de reacción y así, incrementa el riesgo de un accidente.

Hasta el día de hoy se han ido tratando de forma independiente las lesiones fatales y no fatales olvidando que suceden en similares circunstancias y medidas por los mismos factores, pero, existen varios aspectos de los cuales va a depender el desenlace fatal o no de una víctima en un accidente de tránsito.

La hipótesis se comprobó e indicó que es fundamental la determinación de la responsabilidad civil de un propietario automotor en los accidentes de tránsito. Los métodos utilizados fueron el analítico, sintético, inductivo y deductivo, así como la técnica documental.

Los capítulos fueron divididos de la siguiente forma: en el primer capítulo, se indica la responsabilidad civil, reseña histórica, conceptualización, finalidad, el daño, clases, presupuestos y reparación del daño; en el segundo capítulo, se establece la propiedad, objeto, teoría de la propiedad, caracteres, concepto unitario, división, modos de adquirir la propiedad y de transmisión; en el tercer capítulo, se establece la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tránsito, seguridad vial activa y pasiva, prevención de siniestros, ámbitos de desarrollo y diversas clases de vehículos; y en el cuarto capítulo, se estudia la importancia de la determinación civil del propietario de un vehículo automotor en los accidentes de tránsito.



CAPÍTULO I

1. Responsabilidad civil

El ser humano, como ser de relación, dentro del desarrollo de su conducta intersubjetiva, se encuentra de forma permanente en la posibilidad de incurrir en responsabilidad, la que; por ello, es inherente a la vida social.

Esa responsabilidad se tiene que traducir en la obligación de indemnizar el daño que su conducta puede irrogar. De esa manera, el daño, en su significado más lato, consiste en el factor determinante y fundamental de la responsabilidad civil.

La misma, consiste en el compromiso que surge a partir de una eventual equivocación o de una falta que comete una persona. Su conceptualización, también hace referencia a la obligación de reparación y compensación del daño ocasionado.

Dentro del ámbito del derecho se comprende la responsabilidad como aquella capacidad de un sujeto para el reconocimiento y admisión de los efectos de una acción que llevó a cabo con libertad. A partir de dicha capacidad, el ser humano puede ser juzgado y condenado cuando su conducta implica un delito.

“La noción de responsabilidad civil hace referencia a la obligación de un sujeto de reparar mediante una compensación monetaria, un daño que le haya provocado a otra persona.



Lo habitual consiste en que la responsabilidad civil obligue al responsable del daño a pagar una indemnización por los perjuicios ocasionados”.¹

La responsabilidad civil puede tener diversos orígenes. En algunos casos, supone la violación de un contrato y la falta puede ser efectivamente demostrable. De conformidad con la doctrina, cuando se incumple una obligación, no únicamente se observan los daños y perjuicios directos, sino que también surge una serie de complicaciones que derivan de los mismos a causa de lo que la legislación denomina cúmulo de responsabilidades.

Esas responsabilidades son excedentes de los límites, debido a que se desprenden naturalmente por asuntos lógicos, que no es necesario hacer mención, como la obligación de mantener un contacto frecuente.

1.1. Reseña histórica

Como bien lo indica todo estudio de la responsabilidad civil, su visión histórica, como fenómeno jurídico, se remonta a las primeras manifestaciones relacionadas con la actividad del ser humano, y por ello, al origen mismo del derecho.

Con esa visión histórica, los estudios de la responsabilidad civil señalan su evolución de un daño, siendo esta etapa la de la venganza privada, para posteriormente pasar a la etapa

¹ Jaramillo López, Carlos Ignacio. **Responsabilidad civil**. Pág. 18.



de la venganza privada, y por último a la composición o resarcimiento de la reparación del daño, cuando en la organización social inicia el Estado a hacer presencia.

La expresión responsabilidad civil no fue empleada en Roma. Pero, para encontrar su significado y origen se tiene que recurrir al vocablo responsabilidad, cuya etimología le otorga como contenido la raíz latina *spondere*, que tenía como acepción prometer, comprometerse o ligarse como deudor.

“Por ello, cuando en Roma la promesa o el compromiso no eran cumplidos, o la deuda no era solventada, *spondere* derivaba en *respondere*, de la que a su vez derivaba *responus*, lo cual conduce etimológicamente a la idea de la responsabilidad vinculada a la relación jurídica preexistente”.²

La responsabilidad civil se comenzó a perfilar desde que la autoridad comenzó a calificar el hecho que causaba el daño para los fines de su resarcimiento o reparación, pero sin tratar de establecer si el *eventus* amenazaba o no el orden social, aunque siempre de alguna forma lo afectara.

De ahí, que la evolución de la responsabilidad como fenómeno jurídico en el derecho romano se fuera diferenciando la responsabilidad patrimonial de la responsabilidad personal, iniciándose a sentar los fundamentos para la diferenciación de la responsabilidad civil de la responsabilidad penal.

² Herrador Guardiola, Mariano José. **Manual de responsabilidad civil**. Pág. 78.



“Dentro del derecho romano fue la *delicta*, en su descripción como un hecho ilícito, el que generaba la obligación de reparar el daño. Se le tenía que distinguir entre *delicta privata* y *delicta publica*, de acuerdo a la forma en que se ocasionara el daño a la propiedad o a la persona de los particulares, pero sin perturbar de forma directa el orden público”.³

No se desarrolló el concepto como una categoría general y abstracta como *delictum*, sino de manera particular y concreta, como *delicta*, debido a que la tendencia de los juristas romanos tiene relación a la concreción y la tipicidad. Esa tendencia fue la que dio creación a otros hechos ilícitos perjudiciales, los cuales también engendraban obligaciones de resarcimiento. De esa manera, se generaron las obligaciones.

Lo delictual de la responsabilidad civil dentro del derecho romano fue el resultado de las prescripciones de la Ley de las XII Tablas y de la Ley Aquilia, pero muy lejos de lo delictual que posteriormente vendría a ser el fundamento de la responsabilidad delictiva.

En el mismo derecho romano, la evolución de la responsabilidad jurídicamente imputable se ha ido perfilando hasta dejar de ser una responsabilidad personal y tornarse en una responsabilidad patrimonial, deviniendo en la consecuencia de la responsabilidad civil. Fue así que mientras la responsabilidad civil fue siendo consecuencia de un daño causado, sin que se requiriera la tipificación que generaba responsabilidad penal requirió del postulado, posteriormente universalizado.

³ Ibid. Pág. 106.



Pero, así como en el derecho romano se generaron las obligaciones relacionadas con resarcir y reparar el daño ocasionado, vinculando, por el evento dañoso, al autor con la víctima, en el mismo derecho romano se regularon también las obligaciones que a su vez nacían de las obligaciones previamente contraídas y de cuyo incumplimiento o inejecución se irrogaba un daño, por lo que el sujeto constituido no solventaba, o lo hacía defectuosamente y asumía frente a la obligación de resarcir o de reparar el daño.

La culpa como elemento de la responsabilidad civil tuvo su origen en el tratamiento del derecho romano y se complementó el daño para la generación de la obligación indemnizatoria.

“En su origen histórico, la responsabilidad aquiliana era una responsabilidad objetiva, mientras que la que originaba la inejecución de obligaciones lo era subjetiva. Pero, de acuerdo con los romanistas, en el período referente al derecho Pretoriano se fue introduciendo la idea de la culpa como un requisito necesario de las acciones nacidas de la *ex aquilia*, sin que por ello se llegara a la formulación de una teoría general, debido a que los juristas romanos no eran proclives a la abstracción y a la teorización”.⁴

La recepción del derecho romano no fue correspondiente a sus genuinos textos sino a sus glosas, como lo imputaron años más tarde los germanos que influyeron en orientaciones objetivistas, ello para darle prevalencia al daño en relación a la culpa como elemento determinante de la responsabilidad civil.

⁴ Jimeno Muñoz, Mario Jesús. **Fundamentos de la responsabilidad civil**. Pág. 33.



La responsabilidad civil fue reconocida por parte del derecho romano, y tomó asiento en la codificación, siendo irradiada por el Código Francés a lo largo del siglo XIX. A finales de ese siglo llegó a su término la elaboración del Código Civil alemán, en cuya redacción tuvo influencia significativamente la escuela germana.

La responsabilidad civil como teoría y como sistema no puede aún resumirse solamente en el daño, pese a que éste consista en el factor determinante que obliga a su reparación.

El daño causado por la inexecución de obligaciones, si bien es un factor determinante de la obligación de repararlo, en ésta, es que se configura una responsabilidad civil, la codificación no desliga los factores subjetivos.

Si se toma en consideración la etimología de la responsabilidad, se puede inferir que la locución proveniente del extranjero o de la violación es un deber jurídico, de lo que se tiene que indicar que en su origen romanista el derecho no hizo ninguna diferenciación, debido a que era calificada de manera objetiva tanto en los hechos previstos en la Ley de las XII Tablas. Pero, es un hecho histórico el desenvolvimiento que tiene la responsabilidad civil y su irradiación diferenciada. Pero, a pesar de las innegables diferencias que recibe como responsabilidad ya mantiene innegables diferencias que recibe de acuerdo a las clases de la misma.

La conceptualización del daño como factor determinante de la responsabilidad civil se ha llevado a cabo por parte de la doctrina, por ello, la ampliación del espectro del daño considera aspectos que la doctrina clásica no había percibido, como sucede con el daño a



los derechos humanos. La responsabilidad civil tiene que ser estudiada en un plano único y las reformas en la codificación civil se tienen que orientar en dicho sentido.

1.2. Conceptualización

La responsabilidad civil es la obligación de resarcir que aparece como consecuencia del daño que haya sido provocado por un incumplimiento contractual o de reparar el daño que ha causado a otro con el que no existía un vínculo previo, sea de esa naturaleza, o bien por un equivalente monetario, habitualmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios.

Es la sujeción de una persona que vulnera un deber de una persona y que es impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño que haya sido producido.

“Se le denomina responsabilidad civil al fenómeno debido al cual, cuando un sujeto causa daño a otro, surge a su cargo la obligación de reparar o indemnizar esos daños. Las normas legales que regulan la responsabilidad civil tienen por finalidad el establecimiento de criterios que permitan la determinación, ante un hecho que haya ocasionado daños, si éstos deben ser soportados por la víctima o por el sujeto que los haya ocasionado”.⁵

Es de importancia diferenciar con claridad los conceptos de las clases de responsabilidad existentes, siendo el régimen aplicable diferente en algunos aspectos de importancia. La

⁵ Ibid. Pág. 86.



jurisprudencia ha indicado que en estos casos la víctima puede efectivamente optar a reclamar daños por una u otra vía, aunque en todo caso habrá de respetarse lo que las partes hayan pactado de forma expresa.

Aunque la persona que responde acostumbra ser la causante del daño, es posible que se lleve a cabo como responsable a una persona distinta del autor del daño, caso en el cual se tiene que hablar de responsabilidad por daños ajenos.

1.3. Finalidad de la responsabilidad civil

El objetivo principal de la responsabilidad civil consiste en procurar la reparación, la cual consiste en el restablecimiento del equilibrio que existía entre el patrimonio del autor del daño y el patrimonio de la víctima antes de padecer el perjuicio. La misma, cuenta con un aspecto preventivo, que lleva a la ciudadanía a realizar sus actuaciones para comprometer su responsabilidad, y un aspecto punitivo, de pena pecuniaria.

El rol de prevención se puede discutir toda vez que un sistema de responsabilidad fundamentado en factores subjetivos de atribución no favorece la prevención. Más aún, los sistemas de responsabilidad que fundamentan su forma institucional en un daño ocasionado y en los sistemas realmente preventivos son de carácter subsidiario. De esa manera, se propugna que son los términos de los sistemas objetivos de responsabilidad, los que, basados en una sanción difícilmente excusable, favorecen realmente la prevención.



1.4. El daño

Dentro del ámbito jurídico, el daño consiste en el detrimento, perjuicio, menoscabo o dolor causado a otro en su patrimonio o en su persona. En el derecho civil, daño consiste en el detrimento, el perjuicio o menoscabo que una persona sufre a consecuencia de otra, y que lesiona sus bienes, sus derechos o intereses, y la sección que se ocupa de la regulación de los daños y perjuicios que son referentes a los sistemas de responsabilidad civil. En derecho civil, daño es el detrimento, el perjuicio o el menoscabo que una persona sufre consecuencia de la acción u omisión.

1.5. Clases

Su clasificación es la siguiente:

- a) Directa o indirecta: la primera, es aquella que se atribuye al causante directo del daño; mientras que la segunda, se atribuye a otro sujeto distinto, por razón de su especial relación con él, debiendo para el efecto responder de la actuación del causante directo.
- b) Responsabilidad derivada de actos ilícitos civiles o penales: la primera, encuentra su origen en actuaciones ilegales de carácter civil o de carácter penal. En ambos casos, el causante tiene la imperante obligación de indemnizar a la víctima; pero, en el primero la indemnización la deben fijar las normas jurídicas contenidas en leyes

civiles especiales; mientras que en el segundo caso, la indemnización puede establecerse por parte del mismo tribunal penal que juzgue el delito con arreglo a las normas sobre la responsabilidad civil contenida en la legislación.

1.6. Presupuestos

Para que nazca a cargo de un sujeto la obligación de indemnizar los daños ocasionados a otros tienen que concurrir los siguientes presupuestos:

- a) Acción u omisión: el comportamiento que determina la producción del daño y puede ser activo u omisivo. La responsabilidad por omisión se presentará en aquellos casos en que el daño se haya ocasionado por no hacer el demandado lo que a tenor de las circunstancias o por disposición legal tenía que hacer para su prevención o evitarlo.
- b) Comportamiento antijurídico o ilícito: no existe ilicitud ni, por ende, responsabilidad, cuando el demandado lleva a cabo su actuación en legítima defensa o en estado de necesidad.

“Es decir, para evitar un mal mayor propio o ajeno, en el ejercicio de un derecho y en el cumplimiento de un deber legítimo, o con el consentimiento del perjudicado, salvo en caso de daños personales”.⁶

⁶ Herrador. **Op. Cit.** Pág. 110.



- c) Producción de un daño: la existencia y cuantía del daño tiene que ser probada por el que reclama la responsabilidad. Únicamente son indemnizables los daños que sean ciertos, y no los hipotéticos; no obstante, pueden indemnizarse daños futuros cuando su producción pueda ser previsible, así como el lucro cesante.

Además de los daños materiales, también pueden ser indemnizados los daños morales, cuya cuantía tiene que ser determinada de manera discrecional por el tribunal correspondiente.

- d) Relación de causalidad entre el comportamiento y el daño: también tiene que ser probada por parte de quien reclama la responsabilidad. La existencia de esa relación de causalidad no se tiene que entender en un sentido puramente físico, sino de acuerdo a una valoración a llevar a cabo de carácter jurídico y social.

Por su parte, el nexo causal entre la conducta del demandado y el daño producido puede verse interrumpido o alterado debido a la concurrencia de alguna de las siguientes circunstancias:

- d.1.) Caso fortuito: es el suceso imprevisible o inevitable que tiene lugar dentro de la esfera de control del mismo demandado.
- d.2.) Fuerza mayor: suceso imprevisible o inevitable que es por completo ajeno a la esfera de control y actuación del demandado o por la culpa de la misma víctima. Además,



la concurrencia de las circunstancias indicadas puede dar lugar, de conformidad con los casos, a que se limite o se tenga que excluir la responsabilidad del demandado.

En el último supuesto, cuando concurren la culpa del demandado y de la misma víctima, se tiene que hacer mención de una compensación, para con ello justificar la limitación de la responsabilidad.

- e) Existencia de un criterio legal de imputación: para que nazca la obligación de indemnizar no es suficiente con probar que el demandado ha causado el daño con su actuación, siendo preciso que, además se presenten algunos de los criterios legales que permitan imputar la responsabilidad al causante del daño.

En la legislación existen dos criterios legales de imputación que son la culpa y el riesgo.

“El criterio generalizado de imputación es la culpa y en la misma el sujeto que causa daños a otro se encuentra bajo la obligación de reparar el daño causado cuando haya habido por su parte dolo o culpa”.⁷

Por ende, el demandado se libera de responsabilidad si consigue probar que efectivamente actuó con toda la diligencia exigible a tenor de las diversas circunstancias.

⁷ Jaramillo. **Op. Cit.** Pág. 40.

En la práctica de tribunales, si la víctima prueba la acción del demandado, el daño, y la relación de causalidad entre ambos, se puede presumir claramente que hubo también culpa, a menos que el demandado pruebe certeramente haber sido diligente, o sea, en cuanto a la inversión de la carga de la prueba.



Además, cuando los daños se causan en el ámbito de una actividad empresarial o profesional, entonces los tribunales acostumbran a exigir un elevado grado de diligencia, para que el causante se libere de responsabilidad, sin que sea suficiente acreditar que se hayan cumplido las normas reglamentarias correspondientes.

El otro criterio de imputación es el relativo al de la idea de creación del riesgo. El mismo, únicamente se puede aplicar de manera excepcional cuando la legislación lo exprese de manera expresa, aunque los casos en que se tiene que recurrir a él son cada vez más frecuentes.

Con arreglo a este criterio el sujeto que crea un riesgo realizando una actividad potencialmente peligrosa, permite obtener con ello un beneficio, debiendo asumir también la responsabilidad por los daños que cause a terceros.

En dichos casos, el demandado no se libera de la responsabilidad probando haber actuado con diligencia, únicamente se libera si prueba que el daño fue ocasionado por fuerza mayor o por culpa exclusiva de la víctima.

Por lo general, cuando la legislación establece un criterio de responsabilidad objetiva o por riesgo en un sector de actividad determinada, suele imponer también un sistema de seguro obligatorio de responsabilidad civil, de manera que los sujetos que busquen llevar a cabo la actividad de la cual se esté haciendo referencia, están bajo la obligación de concertar un seguro que efectivamente cubra su responsabilidad para el caso de que se causaren daños a terceros.

De esa manera, se consigue garantizar el resarcimiento de las víctimas, distribuyendo el costo correspondiente entre todos aquellos que se dedican a la actividad de que se trate, mediante el pago de las primas correspondientes.

El sistema se completa habitualmente a través de la creación de fondos de garantía para la protección de los perjudicados en los supuestos no cubiertos por el seguro obligatorio.

Los supuestos de mayor importancia en los que se aplica el criterio de responsabilidad objetiva o por riesgo son los siguientes: responsabilidad del dueño o poseedor por los daños causados por objetos potencialmente peligrosos; responsabilidad del conductor por los daños personales causados por la circulación de vehículos de motor; responsabilidad del fabricante o importador por los daños causados a los consumidores por productos defectuosos y responsabilidad de las administraciones públicas por los daños derivados de la prestación de servicios públicos.

1.7. Reparación del daño

Cuando se presentan varios supuestos, surge entonces la obligación de reparar el daño ocasionado. La reparación puede hacerse de manera específica, cuando exista la posibilidad de reparar materialmente los daños, entregando cosas bastante parecidas a las perdidas, o bien mediante la indemnización en metálico por los daños y perjuicios.

“La cuantía de la indemnización estará determinada por el valor real de los daños que hayan sido producidos y probados, con independencia de que el grado de culpabilidad sea mayor o menor. Si, como consecuencia del mismo hecho que produce el daño, la víctima obtiene algún beneficio, deberán compensarse ambos conceptos para reducir el importe de la indemnización”.⁸

En caso de la existencia de una pluralidad de sujetos responsables del daño ocasionado, la jurisprudencia ha entendido que la obligación de indemnizar estará bajo la sujeción del régimen de solidaridad pasiva.

Cuando el causante del daño hubiera concertado un seguro de responsabilidad civil, obligatorio o voluntario, la víctima tiene derecho de una acción directa para reclamar la indemnización directa. La acción para reclamar la responsabilidad civil se encuentra sujeta a un plazo de prescripción.

⁸ Ibid. Pág. 66.



CAPÍTULO II



2. La propiedad

La propiedad es equivalente en sentido gramatical a la cualidad de poseer una cosa y por ende se puede hacer mención de propiedades tanto físicas como de otra categoría. En el derecho lo que interesa es indicar la forma jurídica de las facultades o poderes del ser humano sobre las cosas, o sea, la relación de pertenencia o apropiación de las mismas.

También, se tiene que contemplar la valoración legal del fenómeno de goce o utilización de las cosas, o sea, de una actividad concreta de una base subyacente económica, lo cual se traduce en una relación jurídica que permite al propietario el poder decidir el destino del bien.

Por ello, la propiedad no consiste en la determinación de cosas físicas, ni en algo unido a las cosas materiales. Se refiere a una posición de derecho, que puede hacer referencia de cualquier bien del mundo exterior. En dicho sentido, se puede establecer que es una noción abstracta.

A pesar de que existe una idea de la propiedad como derivada del derecho natural, que es anterior a la legislación que se limita a su reconocimiento, lo cierto es que dicho antecedente puede claramente encontrarse en Las Partidas, cuando las mismas definían el dominio como poder que el ser humano tiene sobre la cosa para hacer lo que quisiere,



o sea, el derecho natural referente a la existencia de planteamientos más restringidos, referidos a la propiedad tal como es regulada por la legislación.

La propiedad sigue siendo uno de los fundamentos del sistema que se encarga de expresar el tipo de organización de la colectividad, sobre la atribución de los bienes en todo momento histórico y lugar.

“El bien consiste en una entidad que lleva a cabo la satisfacción de las necesidades humanas en relación con el sujeto, o sea, es una relación económica de utilidad. El sujeto cuenta con un interés sobre la cosa y el derecho asume y traduce normativamente dicha finalidad. La conceptualización civil de propiedad se caracteriza porque resguarda esa finalidad y además considera a la propiedad como un fin en sí mismo y no como un medio para la obtención de otras finalidades”.⁹

La propiedad no es una suma de facultades, sino un poder de carácter unitario, cuyas manifestaciones son las facultades. Por ello, se define como el más alto poder que el ordenamiento jurídico permite tener sobre la cosa. Consiste en el ordenamiento que precisa el poder desde una perspectiva total y no como un conjunto de facultades que no pueden reconducirse a una base esencial de la que las mismas son una exteriorización.

También, se tiene que hacer mención de no hacer definitivas definiciones que caen en equívocos que han ido oscureciendo la conceptualización de propiedad:

⁹ Cadenas Osuna, María Davinia. **La propiedad**. Pág. 35.



- a) Definiciones de marco legal: son las que remiten al tratamiento de cada una de las legislaciones nacionales.

Ello, doctrinariamente no se puede defender debido a que una institución de derecho de importancia primordial no puede estar bajo la dependencia de su esencia en las distintas formas de regulación.

- b) Definiciones que integran la definición como el resultado de facultades: siempre puede suceder que quede alguna de las facultades sin expresar y ello puede ser sinónimo de inseguridad.
- c) Definiciones eclécticas: las cuales se pueden contradecir, debido a que la propiedad como el resultado de facultades no puede indicar posteriormente que describe el orden jurídico de forma abstracta.
- d) Definiciones negativas: no se puede partir de la propiedad, como una negación de facultades de otros tipos de conceptos semejantes, debido a que se presenta el mismo problema de las definiciones enumerativas.
- e) Definiciones que no contemplan límites en la conceptualización de propiedad: siendo lo que sucedió en el derecho romano antiguo, debido a que la evolución histórica se ha ido encargando de quitarle la vigencia necesaria y la propiedad lleva inmersa ese conflicto limitante.



- f) Definición de tipo procesal: tampoco puede ser referente a la creación del particular en el momento en que ha sufrido en sus bienes un ataque que sea ajeno, debido a que no explica el *ex ante* de la propiedad.
- g) Definiciones de tipo filosófico: son conceptos que pueden ser de utilidad para el fundamento de derecho, pero no para institutos de derecho de los que se tiene necesidad para poder conocer sus características, de acuerdo estén contemplados por el ordenamiento legal.
- h) Definiciones legales: no es misión del legislador definir lo que es la propiedad, debido a que no sería suficiente a pesar de que si es de importancia el fundamento que el legislador ofrece a los intérpretes.
- i) Definición sociológica: es excedente del tratamiento que tiene que llevar a cabo el jurista, aunque el derecho sea una ciencia social.

2.1. Objeto

En el derecho el dominio o propiedad consiste en el poder directo o inmediato en relación a un objeto o bien, por el cual se tiene que atribuir a su titular la capacidad de disposición del mismo, sin mayores limitaciones que las que imponga la ley. Consiste en el derecho real que quiere decir el ejercicio de las facultades jurídicas que aplican el ordenamiento legal sobre un bien.



“El objeto de la propiedad se encuentra integrado por todos aquellos bienes que sean susceptibles de apropiación y para que se pueda cumplir con dicha condición en general, se necesita contar con tres condiciones que son: que el bien sea de utilidad, debido a que si no lo fuera no contaría con una finalidad la apropiación; que el bien exista en cantidad limitada; y que sea susceptible de ocupación, debido a que de otra manera no puede actuarse”.¹⁰

De manera habitual se toma en consideración que la propiedad comprende tres facultades principales que son: el uso, goce y disfrute, lo cual consiste en una distinción proveniente del derecho romano o de su recepción medieval. También, tiene origen romano la concepción de propiedad en sentido subjetivo, como sinónimo de facultad o atribución respectiva a un determinado sujeto.

Por el contrario, en sentido objetivo se atribuye al término el carácter de institución social y legal, de acuerdo se defina a la propiedad como el conjunto de derechos y obligaciones que definen las relaciones entre los seres humanos y grupos con relación a qué facultades de disposición y uso sobre bienes materiales les son correspondientes.

2.2. Teoría de la propiedad

La propiedad consiste en lo más completo que se puede tener de una persona, y se encuentra bajo el sometimiento de la voluntad, exclusividad y acción de su propietario, sin

¹⁰ Ibid. Pág. 76.



mayor limitación que lo que determina la legislación o la concurrencia de varios derechos incompatibles en su ejercicio limitado. No obstante, el reconocimiento de que la propiedad, como institución se encuentra orientada a una función social implica que en la actualidad existan limitaciones intrínsecas o inherentes al derecho, así como obligaciones que se derivan de la propiedad en sí.

- a) *Ius utendi*: es el derecho de uso sobre la cosa. El propietario cuenta con el derecho de servirse de la cosa para sus intereses y de conformidad con la función social del derecho, siempre y cuando esas conductas no violen los preceptos legales ya establecidos o bien ocasionen lesiones a los derechos de los propietarios.
- b) *Ius fruendi*: es el derecho de goce sobre la cosa y en su virtud, el propietario tiene el derecho de aprovechar y disponer de los frutos o productos que genere un determinado bien. La norma general es que el dueño de una cosa es también propietario de todo aquello que la cosa produzca.

Los frutos son aquellos que la cosa produce de manera natural o bien artificialmente sin detrimento de sustancia alguna. En dicho aspecto se tienen que distinguir de los denominados productos. Los frutos están constituidos por aquellas sumas de dinero que recibe el propietario por ceder a otro el uso o goce de la cosa.

- c) *Ius abutendi*: consiste en el derecho de disposición sobre la cosa. El propietario, bajo premisa de que la cosa se encuentra bajo su dominio, puede hacer con ella lo



que quiera, incluyendo dañarla o destruirla, salvo que ello sea contrario a su función social.

“De igual manera, puede el propietario disponer de su derecho real, enajenando las cosas, vendiéndolas o donándolas, en general, desligándose de su derecho de propiedad y otorgándoselo a otra persona, o inclusive renunciando al derecho o abandonando la cosa”.¹¹

2.3. Fundamento

El fundamento del derecho de propiedad es tratado tomando en consideración a distintos autores. La evolución histórica del derecho de propiedad queda dividida en una concepción romana, una concepción medieval y una concepción moderna.

En su concepción actual, existen diversas orientaciones que sistematizan el sistema capitalista y socialista como tendencias políticas y sociales. Pero, se señala que el derecho es coincidente esencialmente de los derechos occidentales.

El derecho es calificado como subjetivo, siendo la función social cada vez más importante. El pluralismo jurídico se destaca en la propiedad, inclusive hasta el punto en que es bastante difícil poder hacer referencia de la propiedad como una institución unitaria e

¹¹ Pérez Gálvez, Juan Francisco. **Derecho de propiedad**. Pág. 30.



idéntica normativa. El aspecto mayormente destacable consiste en el tratamiento y distinción entre los límites de la propiedad.

La conceptualización de la propiedad es heredera del derecho romano y de su carácter completo. Se tiene que destacar la propiedad bien ligada al concepto de libertad y ello consiste en una condición de la libertad de la existencia de la propiedad.

“Pero, la doctrina ha sido consciente de la evolución de la propiedad y se tiene la visión que en la misma existe una problemática bien difícil de resolver con un dogmatismo exacerbado como sucedió en el siglo XIX. El concepto de propiedad es el reflejo de los cambios tanto económicos como sociales y de la doctrina moderna”.¹²

2.4. Caracteres del derecho de propiedad

La doctrina se ha encargado de encontrar en la propiedad determinadas características que se han tomado en consideración indiscutibles, cuando en el tema es algo que se tiene que presentar como polémico.

De manera tradicional, ha sido la doctrina bastante pacífica en estos aspectos. El presupuesto de esta concepción lo constituye la constatación de que la propiedad ha sido históricamente el modelo o paradigma de derecho subjetivo, en el cual es esencial el

¹² Ibid. Pág. 36.



otorgamiento del máximo poder para el ser humano y tan amplio llega ese poder que atribuido el derecho se desinteresaría en su ejercicio.

Doctrinariamente se inicia hablando en relación al carácter absoluto de la propiedad. Lo relacionado con lo absoluto no se puede comprender en el sentido de oponerse a que el dominio cuente con limitaciones que sean impuestas y que garanticen su interés generalizado. Ese carácter puede ser pretendido, y no es real, debido a que la propiedad no obstante ser el derecho más pleno, absoluto e ilimitado, ha estado delimitado por el ordenamiento legal.

Se tiene que hacer mención del poder ilimitado sobre la cosa y se hace referencia del puesto que impide el goce de la cosa por los demás. Pero, es coincidente en una nota que es común a todos los derechos.

Ese carácter absoluto tiene relación con la perpetuidad de la propiedad, debido a que tampoco tiene un grado de sintonía entre todos los expertos en el tema, ya que originalmente se sostenía que no se encuentra sujeto a limitación alguna de tiempo y lugar y pueda durar tanto como la cosa, a pesar de reconocer sus atenuaciones.

Por su parte, cabe indicar que la abstracción es el derecho del propietario y es concebible independientemente de las facultades que comprende, debido a que se tiene que profundizar señalando que la abstracción del dominio quiere decir que es un derecho separable de sus facultades y con existencia distinta y autónoma de cada una de ellas.



El carácter de elasticidad quiere decir que ya no puede descomponerse en facultades y continúa siendo de dominio. Por generalidad, se entiende la totalidad de las facultades que la legislación permite tener sobre la cosa, siempre dentro de los límites normales.

2.5. Concepto unitario de propiedad

Se ha señalado una defensa unitaria al concepto de propiedad, necesario como respuesta de una síntesis de todos los particularismos, concibiendo este instituto como un concepto principal del cual se tiene que partir para su extensión en determinados objetos físicos sobre los que a su vez recae.

Si se admite con más grado de unanimidad la existencia de las llamadas propiedades especiales por vía de analogía sobre los bienes inmateriales, en realidad, no se toma en consideración como un tema principal.

Tomando en consideración la perspectiva del historiador del derecho, de lo que tiene mucho la propiedad, tiene que ser solamente un artificio verbal para marcar la relación histórica que un ordenamiento otorga al problema existente del vínculo jurídico mayormente intenso entre un sujeto y un bien.

“Esa pluralización de la propiedad como recuperación para el devenir de las cosas materiales es objeto de discusión. El empleo del concepto propiedad es heredero de un



pasado condicionado relacionado con el individualismo que el mismo concepto trae consigo".¹³

2.6. División

Esquemáticamente se puede presentar la división de las varias especies de propiedad, de conformidad con lo siguiente:

- a) Por sujeto: puede ser de naturaleza pública, privada, individual, colectiva privada y colectiva pública.
- b) Por naturaleza jurídica: puede ser propiedad mueble, propiedad inmueble, propiedad corporal y propiedad incorporeal.
- c) Por el objeto: se puede presentar la propiedad de bienes destinados al consumo y la propiedad de bienes de producción.

2.7. Modos de adquirir la propiedad

Los modos de adquirir la propiedad son aquellos hechos o negocios jurídicos que producen la radicación o traslación de la propiedad en un patrimonio determinado. A esa forma de adquirir la propiedad se le llama título y existen diversas clasificaciones

¹³ Ibid. Pág. 96.



- a) A título universal.
- b) A título oneroso y gratuito.
- c) Originarios.
- d) Derivados.

2.7. Modos de transmisión

Pueden ser los que a continuación se indican y explican brevemente para su clara comprensión.

- a) Virtual: aparece por medio de la palabra de los contratantes al hacer efectiva la entrega del documento que denota la propiedad y no la posesión.

Al ser cumplida la entrega virtual y al momento de que el causante le dé la posesión del bien del causahabiente, se constituye la entrega física.

La transmisión física de la propiedad, hace referencia de que el bien mueble o inmueble es existente y se encuentra dentro del comercio, y se encuentra en él, debido a que esta figura es regulada por parte del derecho.



- b) Jurídica: también se le llama real y es procedente en relación a los bienes muebles que se encuentran inscritos y únicamente surte efectos desde su inscripción en el registro público. Es referente a que tiene que existir y se debe constituir para su realización con un ordenamiento jurídico del derecho positivo, ya que es debidamente verificable, compatible y no es contradictorio con la existencia del derecho. Además, es posible cuando el sujeto es capaz jurídicamente de la relación del objeto en el contrato.





CAPÍTULO III

3. Seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito

La seguridad vial es referente a la prevención de los accidentes de tránsito y a la minimización de sus efectos, especialmente en lo relacionado con la vida y salud de las personas, cuando tenga lugar un hecho que no se desea de tránsito.

También, es indicadora de las tecnologías que tienen que ser utilizadas para esa finalidad en cualquier medio de desplazamiento terrestre. También, cabe indicar que la misma es el conjunto de reglas y actitudes que son necesarias para encontrarse con la plena seguridad de si la persona se encuentra manejando algún vehículo o caminando en una vía.

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización estatal, con el apoyo de las reglamentaciones para el tránsito y sin la debida moderación de las conductas humanas relacionadas con la educación vial no es posible lograr óptimos resultados.

Las autoridades y los promotores voluntarios tienen que llevar a cabo de manera permanente campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial en donde se tienen que promover los siguientes aspectos:



- a) Cortesía y precaución en la conducción de vehículos.
- b) Respeto al agente de vialidad.
- c) Protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas que se encuentren en la vía.
- d) Prevención de accidentes.
- e) Uso racional del automóvil particular.

Es de importancia indicar que la prioridad en el uso del espacio público de los diferentes modos de desplazamiento, tiene que ser de acuerdo a la jerarquía que a continuación se indica:

- a) Peatones.
- b) Ciclistas.
- c) Usuarios y prestadores del servicio de transporte de pasajeros.
- d) Usuarios de transporte automotor.



Además, los peatones tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular para asegurar su integridad física cuando:

- a) En los pasos peatonales, la señal del semáforo así lo señale.
- b) Habiéndoles correspondido el paso de conformidad con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía.
- c) Los vehículos vayan a dar vuelta para entrar a otra vía y haya peatones cruzando ésta.
- d) Los vehículos deban circular para entrar a otra vía y haya peatones cruzando ésta.
- e) Transiten por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de un estacionamiento.
- f) Transiten en comitivas organizadas o filas escolares.
- g) Transiten por los espacios habilitados para el efecto cuando la acera se encuentre afectada por la ejecución de un trabajo o evento que modifique de manera transitoria las características del área de circulación peatonal.

Los peatones tienen que observar las siguientes obligaciones por su misma seguridad:

- a) Cruzar las vías primarias y secundarias por las esquinas o zonas debidamente marcadas para ese efecto, excepto en las calles locales o domiciliarias cuando únicamente exista un carril para la circulación.
- b) Utilizar los puentes, pasos peatonales o desniveles para cruzar la vía pública dotada para ello.
- c) Tomar las precauciones necesarias en caso de no existir semáforo.
- d) Obedecer las indicaciones de los agentes, promotores voluntarios de seguridad vial y las señales de tránsito.
- e) Hacer caso de las señales del semáforo.

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

“El Estado debe fortalecer las unidades que a nivel nacional tiene la responsabilidad de la seguridad, especialmente en cuanto a la planeación regulación, y control se refiere; y con



tal objetivo es a la vez pertinente delegar o trasladar funciones en otros entes públicos y prever formas innovadoras que, bajo el estricto cumplimiento de la ley, que permitan al sector privado practicar actividades específicas de la administración del tránsito”.¹⁴

El crecimiento de la población y el número de vehículos, su concentración en áreas urbanas, el uso excesivo y descontrolado de la vía pública tanto por personas y vehículos como por otras personas y actividades que dándoles un destino diferente, contrario al uso común definido por la legislación ordinaria, atenta contra el interés social y el bien común; por lo que se hace necesario modernizar la legislación de tránsito tanto para hacer frente a las necesidades actuales como para prever y proyectar un tránsito seguro y ordenado para el futuro.

El Artículo 1 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala regula: “Para efectos de lo dispuesto por la presente ley por tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de, la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías, públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas. Las disposiciones de esta ley se aplican a toda persona y vehículo que se encuentre en territorio nacional; solo se exceptúa lo establecido en convenios y tratados internacionales ratificados por el Estado de Guatemala”.

¹⁴ Díaz Alabart, Silvia Lucía. **La responsabilidad civil y la seguridad vial**. Pág. 61.



El Artículo 2 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala regula: “Vía Publica. La vía publica se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas, áreas de derecho de vía aceras, puentes, pasarelas; los ríos y lagos navegables, mar territorial, demás vías acuáticas, cuyo destino obvio, y natural sea la circulación de personas y vehículos, y que conforme las normas civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común”.

La Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala regula en el Artículo 3. “Responsabilidad. Es responsabilidad de los conductores de los vehículos y de todas las, personas, sean peatones, nadadores o pasajeros, cumplir con las normas que en materia de tránsito, establece la presente ley y, normen sus reglamentos. En consecuencia, independientemente de las disposiciones también que afecten la tenencia de los vehículos, las sanciones deberán dirigirse también hacia el conductor responsable. En todo caso, cualquier sanción que afecte el vehículo, será responsabilidad solidaria del propietario del mismo y del conductor”.

El Artículo 4 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala establece: “Competencia. Compete al ministerio de gobernación por intermedio del departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, de conformidad con esta ley, salvo lo dispuesto en los artículos 8 y 9”.



El Artículo 5 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala estipula: "Facultades. Corresponderá al departamento de tránsito aplicar la presente ley y para el efecto esta facultado para lo siguiente:

- a) Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional;
- b) Elaborar el reglamento para la aplicación de la presente ley;
- c) Organizar y dirigir la Policía Nacional de tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades.
- d) Públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito.
- e) Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir.
- f) Organizar, llevar y organizar el registro de conductores.
- g) Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos.
- h) Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos.
- i) Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley disponer de ellos conforme a la misma.
- j) Aplicar las sanciones previstas en esta ley.
- k) Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional vial".

3.1. Seguridad vial activa

Es aquello que asiste al conductor para evitar un posible siniestro interviniendo de manera permanente durante la circulación, algunos ejemplos son:

- a) Sistema de retrovisores: permite al conductor, la visibilidad posterior del vehículo y la circulación que ocurre detrás, para ello se cuenta con espejos, eliminación de



puntos ciegos, y otras ayudas de control como radares, comunicación de seguridad inalámbrica del vehículo y visión nocturna.

b) Sistemas de suspensión: la suspensión tiene una labor muy relevante en la seguridad activa. Sirve para dar comodidad al vehículo y sus ocupantes, disminuyendo la transmisión de irregularidades del terreno y favoreciendo al automóvil al suelo y, por tanto, su estabilidad. Los amortiguadores son los mecanismos que proporcionan seguridad y confort durante la conducción, aportando estabilidad al vehículo.

b.1.) Mecánica: en este caso, los desplazamientos de las ruedas son absorbidos por los resortes o espirales.

b.2.) Hidráulica: los conjuntos hidráulicos soportan los desplazamientos de las ruedas.

b.3.) Hidroneumática: es la acción combinada de un líquido y un gas, para soportar los desplazamientos de las ruedas

c) Sistema frenado: el freno es el mecanismo encargado de aminorar la marcha del vehículo o detenerlo mediante el rozamiento o fricción del tambor o disco con las pastillas. Los frenos se clasifican según el sistema de accionamiento:

- Mecánico.
- Neumático.
- Eléctrico.



Los sistemas más empleados en automóviles de uso particular son el mecánico y el hidráulico. Los frenos pueden ser de tambor o de disco, aunque algunos fabricantes combinan ambos montando los frenos de disco en las ruedas delanteras y los de tambor en las traseras.

“La fuerza de frenado debe asegurar una rápida detención de las ruedas, pero sin llegar a bloquearlas. Para que eso sea posible, es fundamental tener en cuenta las condiciones de la vía y el estado general de los mecanismos del vehículo (neumáticos, suspensiones, etc.)”.¹⁵

Se pueden encontrar distintos tipos de mejoras que optimizan la frenada y garantizan la gobernabilidad de la dirección en condiciones críticas. Entre eficientes y muy eficientes: ABS o sistema anti-bloqueo de frenos y EBV, que quiere decir reparto electrónico de frenada)

- d) Sistema de dirección: la dirección orienta las ruedas a voluntad del conductor, con precisión y suavidad, e influye directamente en la estabilidad del vehículo.

Si la dirección es asistida, el esfuerzo sobre el volante se reduce considerablemente a través de un sistema hidráulico que realiza la mayor parte del trabajo necesario para girar la dirección. Los sistemas de dirección asistida permiten hacer menos esfuerzos en el volante a la hora de maniobrar el auto para estacionarlo y mantener una dirección correcta cuando se circula a altas velocidades.

¹⁵ Hurtado Guerra, María Isabel. **Prevención de accidentes de tránsito**. Pág. 70.



También, estos sistemas de dirección pretenden asegurar un perfecto control del vehículo incluso en condiciones límite, (coeficiente de roce diferentes para las ruedas delanteras y variaciones rápidas del ángulo de giro).

Las presiones de trabajo del sistema hidráulico se calibran para que aquellos que se sientan al volante, sientan constantemente un alto grado de adherencia de los neumáticos con la carretera, permitiendo, de esta manera, un grado de seguridad muy alto.

- e) Sistema de iluminación: el uso de las luces es un punto fundamental dentro de la seguridad activa en la circulación, ya que por intermedio de las mismas, los conductores y usuarios de la vía pública se comunican entre las personas.

3.2. Seguridad vial pasiva

Es aquella que se encarga de minimizar las consecuencias negativas que se pueden producir cuando el accidente es inevitable y son las siguientes:

- a) Cierre automático de la inyección de combustible para impedir incendios que puede afectar a cualquier persona.
- b) Depósito de combustible y elementos auxiliares diseñados para evitar el derrame de combustible en caso de colisión.
- c) Aviso automático a centro de emergencias después de un accidente (opcional en algunos vehículos).



- d) Puertas diseñadas para una fácil apertura después del accidente.
- e) Cinturón de seguridad de fácil apertura.
- f) Llevar herramientas de seguridad en caso de emergencia.
- g) Pedalera colapsable: minimiza los daños en las extremidades inferiores del conductor en caso de colisión frontal.
- h) Columna de dirección articulada colapsable: esta columna cuenta con zonas de absorción de deformaciones que se localizan en la parte inferior del auto.
- i) Volante con absorción de energía: donde la corona del volante y los radios son amplios y redondeados, cubiertos por un material deformable que no produce astillas.
- j) Parabrisas y cristales laterales: el compuesto utilizado en la fabricación del cristal parabrisas está preparado para que, en caso de accidente, no salten astillas que puedan dañar a los pasajeros del vehículo. En cambio, las ventanillas laterales son más débiles y pueden romperse más fácilmente, serían las salidas de emergencia en caso de volcamiento si las puertas quedasen bloqueadas.
- k) Hay que tomar en cuenta que ante un siniestro (es así como se cataloga en orden de atención en los hospitales), es de vital importancia contar con una aseguradora confiable y así evitar pérdida de tiempo que puede resultar vital.

- l) Al elegir un seguro para automóvil hay que tomar en cuenta puntos clave como son la cobertura, qué hospitales y servicios de ambulancia se encuentran en convenio con dicha aseguradora, cuál es el la suma asegurada que se maneja o si la misma va aumentando en cuestión al tiempo que se lleva con el seguro o cuál sería el deducible a pagar.
- m) Otros puntos a tomar en cuenta son los estudios de gabinete y especializados que están autorizados según la cobertura, qué especialidades se encuentran en el rol médico que manejan, si estos están por llamado o de planta en el hospital al cual se haga referencia.
- n) La seguridad es indispensable en la educación de las personas, (para garantizar el respeto y preservación de la propia vida y la de los demás en las vías públicas del país).

3.3. Prevención de siniestros

Los siniestros viales suceden por diversos motivos, y su denominación no considera la existencia o no de víctimas, ni tampoco su previsibilidad (el término en realidad se refiere preferentemente a aquellos hechos que pueden ser evitados por el ser humano, lo que no ocurre con los accidentes, porque estos últimos son hechos fortuitos).

Cualquier incidente negativo en las vías de transporte es considerado un siniestro, mientras que los accidentes son solamente una pequeña parte de los mismos, aquellos que hayan tenido lugar por obra casual o sin mediar responsabilidad humana.



“A menudo, las conductas de transgresión de las normas de tránsito durante la circulación por el espacio público como conductores, pasajeros o transeúntes que aparecen naturalizadas, sobre todo en cuanto al respeto de las señales y a los reglamentos más actuales”.¹⁶

Esto se generalizó en algunos países a partir de hechos como el aumento del parque de rodados (automotriz, motovehículos, transportes públicos y de carga), la pavimentación de las calles o la adopción de nuevos sentidos de circulación; a lo que debe sumarse la inadecuada o insuficiente educación vial de la ciudadanía.

3.4. Ámbitos de desarrollo

La educación vial formalmente se imparte desde las instituciones educativas y las autoescuelas; pero también tiene lugar de manera no formal e informal desde las familias, organismos estatales, instituciones privadas y medios de comunicación.

Para su desarrollo, tanto las instituciones públicas (ministerios, agencias viales, ayuntamientos, municipios, etc.), como las privadas y mixtas aportan recursos económicos, coordinan o promocionan proyectos, organizan campañas publicitarias y realizan conferencias, encuentros o talleres.

En las escuelas se promueve la transformación mediante el trabajo de manera transversal en las asignaturas, a través de una educación del transeúnte que pone en el centro al

¹⁶ Izquierdo Blanco, Pablo Rolando. **Propiedad de vehículos**. Pág. 50.



sujeto, al ciudadano que transita, cualquiera sea el medio o la forma que utilice para desplazarse.

3.5. Diversas clases de vehículos

a) Vehículos que se movilizan sobre riel:

- Furgón.
- Metro (transporte).
- Monorriel.
- Tranvía.
- Tren.
- Vagón.
- Vagoneta.
- Locomotoras.

b) Vehículos para suelo firme o pavimentado:

- Automóvil eléctrico.
- Automóvil.
- Camión.



- Autobús.
- Bicicleta.
- Carretilla elevadora.
- Carro.
- Motocicleta.
- Ciclomotor.
- Patinete.
- Remolque.
- Tráiler.
- Trolebús.
- Monopatín.
- Patines.
- Triciclo.
- Motocarro.
- Recreacional.



c) Vehículos para terreno no acondicionado:

- Todoterreno.
- Automóvil todoterreno.
- Tractor.
- Motonieve.
- Trineo.
- Motocicleta de enduro.
- Bicicleta de carrera.
- Bicicleta de montaña.

El derecho de vía está regulado en el Artículo 12 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala al indicar que: “Derecho de vía. Las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas terrestres y acuáticas siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar, en la oportunidad, forma y modo que normen los reglamentos”.

La Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala regula en el Artículo 13: “Límite de la responsabilidad. En el caso que un vehículo atropelle a una



persona en la vía pública que cuente con zonas de seguridad fuera de estas, el conductor, estará exento de toda responsabilidad siempre y cuando estuviere conduciendo conforme las leyes aplicables”.



CAPÍTULO IV



4. La determinación de la responsabilidad civil del propietario de un vehículo automotor en los accidentes de tránsito en Guatemala

Se le llama accidente a un determinado evento que ocasiona un daño de carácter involuntario o que lesiona el estado habitual de un determinado suceso. Tránsito, por su parte, consiste en el acto de transitar, o sea, de dirigirse de un lugar a otro o lo relacionado con viajar.

La idea relacionada con un accidente de tránsito se vincula con la contingencia que se produce en la vía pública y que involucra a uno o más vehículos. Se tiene que señalar que, más allá de asuntos de carácter imprevisible, la noción también acostumbra incluir aquellos eventos que se tienen que producir debido a irresponsabilidad o negligencia de las personas.

“Los accidentes de tránsito ocurren como consecuencia directa de un error del ser humano. Lo habitual consiste en que se produzcan por una mala conducción de los vehículos, así como por un accionar imprudente de los peatones o por las deficiencias en la infraestructura vial en relación con el mal estado de los caminos y la falta de señales de tránsito”.¹⁷

¹⁷ Monterroso Casado, Esther Alejandra. **Responsabilidad de conductores de vehículos**. Pág. 17.



Una de las principales causas de los accidentes de tránsito consiste en la deficiencia de la educación vial existente que recibe la niñez y adolescencia por parte de sus mayores. A pesar de que en muchos países el gobierno exige a los ciudadanos la superación de un examen teórico en el cual se ponen a prueba sus conocimientos técnicos relacionados con las reglas de conducción y de los distintos elementos probatorios de la vía pública, ello no sucede en todo el mundo, por otra parte, se trata de una imposición relativamente reciente, por la cual muchos conductores jóvenes no han tenido que acatarla.

Lo anotado lleva a que un gran porcentaje de que los conductores no conozcan en profundidad de las normas jurídicas vigentes y que, en su lugar, tomen decisiones fundamentadas en su mismo criterio. Además, existe falta de control en determinados países, ya que no es fácil comprender la existencia de un elevado número de accidentes de tránsito por día.

Por otra parte, en cada ciudad se percibe una tendencia distinta en referencia al respeto de los conductores y a los peatones, quienes tienen que respetar las normas viales. Mientras que en algunas los ciudadanos no cumplen de manera estricta con las reglas e inclusive denuncian de forma inmediata a quienes no lo hacen, en otras partes del mundo se vive un auténtico problema al momento de manejar un vehículo automotor.

Las estadísticas de muchos países indican que el mayor número de accidentes de tránsito son provocados por conductores bastante jóvenes, los cuales no cuentan con experiencia al volante.



Los accidentes de tránsito representan un problema en la sociedad guatemalteca, es por ello que su identificación es emergente, debido a que permite la visibilizar posibles acciones encaminadas a la reducción de la accidentalidad y sus secuelas a nivel nacional. Por otra parte, es de importancia indicar que los accidentes de tránsito están siendo un factor limitante del desarrollo de la sociedad guatemalteca, debido a que fallecen personas que pertenecen a la población económicamente activa.

Además, existen debilidades institucionales que tienen que ser superadas, como fuentes de información dispersa en cuanto a todo el entorno de la problemática de los accidentes de tránsito, lo cual no permite que se cuente con un adecuado análisis cualitativo. De esa forma, también se tiene que indicar que hay ausencia de algunas variables sugeridas como el registro de accidentalidad ocasionado por conducir bajo el efecto de cualquier sustancia tóxica.

Otra de las debilidades consiste en la falta de sostenibilidad o de una estrategia integral y multisectorial que tenga relación con la seguridad vial a nivel nacional, con énfasis en los departamentos, en los cuales se producen con mayor frecuencia los accidentes de tránsito.

Por su parte, es necesaria la intervención del gobierno en la problemática, catalogando a los accidentes de tránsito como un problema que implica que dicha institución se encargue de la promoción de campañas de prevención en conjunto con las fuerzas policiales y otras instituciones públicas para una mejor efectividad.



“Los accidentes de tránsito se pueden reducir tratando de eliminar las verdaderas causas que los provocan, como conducir bajo los efectos del alcohol, falta de educación vial, irrespeto a las normas jurídicas, normas y reglamentos de tránsito, entre otras. Sin embargo, la accidentalidad forma parte de las probabilidades”.¹⁸

4.1. Conceptualización

Un accidente de tráfico, accidente vial, accidente de tránsito o siniestro automovilístico consiste en un suceso imprevisto y ajeno al factor del ser humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vialidades. Es especialmente el suceso en el que se causan daños a una persona o cosa, de forma repentina ocasionada por un agente externo involuntario.

Es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido a factores externos e imprevistos que contribuyen la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de la forma en la cual suceden los fallos repentinos, condiciones ambientales desfavorables.

Un hecho, siniestro o incidente vial es la colisión entre uno o más sectores de la viabilidad, en el cual si hay víctimas se redefine como agresión vial, si se presenta con daños materiales se les menciona como daños de tráfico.

¹⁸ Ibid. Pág. 86.



Los mismos, no son aleatorios ni imprevisibles, y usualmente están acompañados por corresponsabilidades, como puede ser falta de señalización adecuada, carencia de iluminación en las calles o la mala construcción de una avenida, falta de planeación o la ejecución de proyectos mal planeados, falta de responsabilidad al manejar o utilizar el celular mientras se maneja.

4.2. Clases de accidentes de tránsito

Únicamente se puede hacer mención de un incidente voluntario cuando se hace alusión a la parte pasiva de la acción, o sea, a quien se involucra en un siniestro de tránsito sin poder evitarlo. Ello, debido a que la intervención de la naturaleza, o a procesos fisiológicos del ser humano, son evitables.

Un porcentaje no tan elevado de los mismos se debe a fallas de fabricación de vehículos, lo cual no es excluyente de una atribución de error humano. El tráfico cuenta con diversas escalas de gravedad, siendo la clase más grave aquella en la que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados. También, se pueden clasificar los accidentes por el número y tipo de vehículos involucrados.

De acuerdo a lo indicado, se pueden clasificar los accidentes de tránsito en las siguientes categorías:



- a) Salidas de la vía y pérdida de control.
- b) Atropellos.
- c) Colisiones entre dos vehículos.
- d) Colisiones múltiples o en cadena.

4.3. Causas

Siempre existen causas desencadenantes que producen los hechos viales, los cuales se pueden agravar de manera considerable si por el mismo resultan lesionadas otras personas, además de la persona que lo desencadena. De esa manera, un accidente puede verse agravado si no se ha hecho utilización adecuada de los medios de prevención que no lo evitan, pero que efectivamente reducirán su gravedad.

Las motivaciones o causas suelen ocurrir principalmente por los factores que a continuación se indican:

Factor humano: los factores de esta naturaleza son la causa del mayor porcentaje de hechos de tránsito que se reportan. Se pueden convertir en agravantes de la culpabilidad del conductor causante de conformidad con la legislación de tránsito de cada país.



- Conducir bajo los efectos del alcohol.
- Llevar a cabo maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor.
- Desobedecer las señales de tránsito como pasar un semáforo con luz roja o no detenerse frente a una señal de alto.
- Circular por el carril contrario en una curva.
- Conducir a exceso de velocidad.
- Utilizar de manera inadecuada las luces del vehículo, especialmente en la noche.
- Condiciones no aptas de salud física y mental.
- Fatiga del conductor como producto de la apnea.
- Conducir distraído por usar el móvil al conducir.

Factores mecánicos.

- Existencia de un vehículo en condiciones no aptas para su operación relacionadas con los sistemas variados como frenos, dirección o suspensión.

- Mantenimiento inadecuado del vehículo.

Factores climatológicos y otros.

- Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables y hundimientos.
- Condiciones de la vía con grietas y obstáculos sin señalización.

4.4. Consecuencias de los siniestros viales

Existen una elevada cantidad de posibles consecuencias que resultan de un accidente de tránsito, ya sea por un pequeño choque. Los hechos viales son aquellos que ocasionan numerosos costos sociales, no únicamente en relación a los individuos que los padecen. Además, con frecuencia de las lesiones permanente traen consigo costos económicos del siglo XXI, donde cada año se producen entre 1.5 y 2 millones de muertos por causa de accidentes de tránsito, y en muchos países desarrollados constituyen la causa de muerte por cada causa de tránsito.

“La peligrosidad tiene relación con la probabilidad, por gran parte de la probabilidad de ocurrencia de accidentes de un determinado grupo determinado de conductores. Los elementos tanto de seguridad pasiva como seguridad activa de los vehículos modernos



han sido previstos para la disminución de la vulnerabilidad de las personas que se encuentren involucradas en accidentes de tránsito”.¹⁹

En la mayoría de los países desarrollados se ha podido observar la mejora de la seguridad de los vehículos automotores. La mayoría de accidentes de tráfico se encuentran asociados a traumas.

4.5. Diversos gastos

Los gastos en que incurre la población que es víctima de accidentes de tránsito es la siguiente:

- a) Costos de atención médico hospitalaria y de rehabilitación: consisten en la cantidad de los recursos humanos y materiales por la atención y tratamiento de las víctimas cuando llegan a un hospital, centro de salud o a través de transferencias hospitalarias, hasta el momento en el cual son dados de alta. También, abarca los costos referentes a la rehabilitación.
- b) Costos en medicamentos: se refieren a todos aquellos gastos en medicina que se vuelve necesario llevar a cabo, luego de haber sufrido un accidente de tránsito. Esos gastos, al igual que en los hospitales o centros de salud, están bajo la dependencia de la gravedad de las lesiones sufridas en el impacto.

¹⁹ Moure González, Eugenio. **Accidentes de tránsito**. Pág. 77.



Además, pueden incluir medicamentos para desinflamar, exámenes médicos, uso de materiales y prótesis.

- c) Costos por reparación de vehículo: abarca todo el recurso financiero que la víctima tiene que invertir para la preparación del auto en caso de haber padecido un accidente de tránsito.
- d) Costo de la pérdida de producción: es la interrupción temporal y permanente de sus actividades productivas por haberse encontrado involucrado en el accidente de tránsito.
- e) Costo por pérdida de ingreso familiar: es el costo que resulta del tiempo en que una persona deja la de laboral, y por ende, de aportar de acuerdo al ingreso económico al hogar.
- f) Costos fúnebres: es el costo total no necesario para la realización de las honras fúnebres y de los trámites legales como consecuencia del deceso.
- g) Pérdida de empleo: es la situación que acostumbra a presentarse cuando una persona sufre un largo período de incapacidad laboral, o debe aceptar una discapacidad luego de sufrir el accidente de tránsito en el cual se vean implicados.



4.6. Estudio de la determinación de la responsabilidad civil del propietario de un vehículo automotor en los accidentes de tránsito

Es de importancia el estudio de la determinación de la responsabilidad civil del propietario de un vehículo automotor en los accidentes de tránsito, para así saber quien tiene que hacerse responsable del resarcimiento de los daños ocasionados.

El Artículo 442 del Código Civil Decreto Ley 106 regula: “Son bienes las cosas que so o pueden ser objeto de apropiación y se clasifican en inmuebles y muebles”.

El Código Civil Decreto Ley 106 indica en el Artículo 456 estipula: “Los bienes son del dominio del poder público o de propiedad de los particulares”.

El Artículo 450 del Código Civil Decreto Ley 106 regula: “Son bienes de propiedad privada los de las personas individuales o jurídicas que tienen título legal”.

Lejos del enorme padecimiento emocional que generan los accidentes de tránsito, los mismos pueden llevar a la pobreza a una familia.

Debido a los mismos, se tiene que hacer frente a las tragedias que conlleva, incluyendo los gastos de atención médica, rehabilitación, honras fúnebres, entre otros gastos, lo cual quiere decir la pérdida del sostén económico de una familia.



La mayoría de las medidas establecidas para la reducción de los accidentes de tránsito se encuentran dirigidas a la protección de quienes ocupan los vehículos automotores. La planificación de una política de seguridad vial tiene que ser una prioridad, en primer lugar, para las autoridades que tienen las obligaciones y funciones establecidas legalmente.

Algunos factores como la prevención oportuna por parte del Estado, así como la construcción de vías públicas seguras, la educación vial en los distintos niveles de enseñanza, el cumplimiento a la legislación y la capacitación a agentes de tránsito, entre otros, acompañado de un comportamiento personal más responsable, contribuirán a la reducción de los accidentes de tránsito y a tener una población que sea mayormente sana, sin las consecuencias negativas que son representativas de responsabilidad civil.

Los accidentes de tránsito son acciones culposas cometidas por cualquier conductor, pasajeros o peatones en la vía pública ocasionando daños materiales, lesiones o muertes de personas donde interviene por lo menos un vehículo en movimiento.

El Artículo 1645 del Código Civil Decreto Ley 106 regula: "Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea emocionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima". El Código Civil Decreto Ley 106 regula en el Artículo 1647: "La exención de responsabilidad penal no libera de la responsabilidad civil, a no ser que el juez así lo estimare atendiendo a las circunstancias especiales del caso".



La pena que conllevan los accidentes de tránsito no es proporcional a la magnitud del delito. Es decir, en muchas ocasiones un evento de tránsito se produce en circunstancias no deseadas y eventuales, por ende, no cabe la intención de causar daño. Sin embargo, cuando una persona conduce un vehículo bajo los efectos del alcohol, no cabe decir que el accidente de tránsito es involuntario e imprudente.

“Desde el punto de vista social y no jurídico, los accidentes de tránsito ocupan el primer lugar de mortalidad a nivel nacional, lo cual constituye un problema nacional, que limita el desarrollo de las personas, el desarrollo económico y no permite la participación activa de sus víctimas dentro del entorno social”.²⁰

El incremento año con año de los accidentes de tránsito con sus secuelas de muertos y lesionados consiste en uno de los problemas de importancia social que aquejan al país. Las cifras trágicas registran en su mayoría a personas jóvenes, quienes al momento del accidente eran los conductores de los accidentes de tránsito ocurridos en la sociedad guatemalteca.

Es lamentable que la población económicamente activa es la que provoca un mayor número de los accidentes de tránsito y el grupo erario el que mayor número de muertes registra. Por su parte, los pasajeros de cualquier tipo de vehículos también se encuentran bajo la exposición de los peligros que representan los accidentes de tránsito.

²⁰ Serrabona González, José Luis. **El tránsito**. Pág. 62.



La falta de educación vial también pone en peligro a los peatones que a diario circulan por las calles. A diferencia de los conductores y pasajeros de vehículos, el rango de edades en los peatones es bastante variable.

También, el tipo de vehículos que se encuentran involucrados en los accidentes de tránsito es un indicador de medición de peligrosidad, siendo las motocicletas las que están mayormente involucradas en la peligrosidad y las lesiones.

Los accidentes de tránsito son representativos de un obstáculo para la economía, principalmente cuando es la principal causa de muertes en el país. De igual forma, representan un incremento en los niveles de pobreza, debido a que las familias tienen que asumir la responsabilidad en caso de ser víctimas de accidentes de tránsito. Esa afirmación deriva del hecho de que en un considerable número de casos, las personas afectadas son proveedoras del hogar. Es bastante difícil cuantificar los costos exactos en los cuales incurren los guatemaltecos por accidentes de tránsito.

La responsabilidad civil consiste en la obligación de resarcir que aparece como consecuencia del daño que ha sido provocado por incumplimiento contractual o de reparar el daño que ha ocasionado a otro con el que no existía un vínculo anterior, sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario.

Por responsabilidad civil se entiende la capacidad de una persona de reconocer y admitir los efectos de una acción que se realizó con libertad y a partir de esa capacidad, el ser



humano puede ser juzgado y condenado cuando su conducta implica un determinado delito.

La responsabilidad del propietario de un vehículo automotor va a consistir en la sujeción que vulnera un deber de conducta que sea impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido.

El conductor de vehículos es responsable en virtud del riesgo creado por la conducción de los mismos, así como de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

En el caso de los daños a personas, de esta responsabilidad solamente quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debido a la culpa exclusiva del perjudicado o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, no considerándose casos de fuerza mayor los defectos del vehículo, ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

Sin perjuicio de que pueda existir culpa exclusiva de conformidad con lo indicado, cuando la víctima capaz culpable civilmente únicamente contribuya a la producción del daño se tienen que reducir todas las indemnizaciones, tomadas en consideración las relacionadas con los gastos en que haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, en atención a la culpa concurrente. Se entiende que existe esa contribución si la víctima por falta o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos de protección no cumple con la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño.



En los supuestos de secuelas y lesiones temporales, la culpa exclusiva o concurrente de víctimas no conductoras de vehículos no suprime ni mucho menos reduce la indemnización y se tiene que excluir la acción de repetición contra los padres, tutores y demás personas físicas que, en su caso, deban responder por ellas legalmente. Esas reglas no son procedentes si el menor o alguna de las personas antes indicadas han contribuido dolosamente a la producción del daño.

El propietario no conductor tiene que hacerse responsable de los daños a las personas y de los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este. Además, si no cuenta con un seguro responderá civilmente con el conductor del mismo por los daños y perjuicios a las personas y en los bienes ocasionados por éste, salvo que pruebe que el vehículo le hubiere sido sustraído.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Es fundamental la determinación de la responsabilidad civil del propietario no conductor de un vehículo automotor en un accidente de tránsito, debido a que la misma es referente a la obligación de resarcimiento que aparece como consecuencia del daño que haya sido provocado por el incumplimiento contractual o por la reparación del daño que se ha causado a otro con el que no existía un vínculo previo, por un equivalente monetario, habitualmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios. En el ámbito del derecho, se entiende a la responsabilidad como la capacidad de un sujeto para el reconocimiento y admisión de los efectos de una acción que realizó con libertad y a partir de dicha capacidad, el ser humano puede ser juzgado y condenado cuando su conducta implique un delito.

Un accidente de tránsito es un suceso imprevisto y ajeno al factor humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vialidades. El perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte se debe a factores externos e imprevistos como acciones riesgosas, negligentes o irresponsables de un conductor. Lo que se recomienda es la determinación de la responsabilidad civil del propietario no conductor de un vehículo automotor en un accidente de tránsito, para de esa manera señalar la obligación de una compensación monetaria por los daños y perjuicios que hayan sido provocados, como la forma de respuesta por los actos en caso de que de manera dolosa o sin intención se llegue a ocasionar un perjuicio contra otra persona.





BIBLIOGRAFÍA

BERMEJO CASTILLO, Manuel Eduardo. **Estudio de la propiedad de bienes**. 3ª. ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Social, 1992.

CADENAS OSUNA, María Davinia. **La propiedad**. 2ª. ed. Madrid, España: Ed. Comillas, S.A., 1999.

DÍAZ ALABART, Silvia Lucía. **La responsabilidad civil y la seguridad vial**. 3ª. ed. Madrid, España: Ed. Reus, 2003.

FISCHER GALÁN, Julio César. **Los daños civiles y su reparación**. 3ª. ed. Bogotá, Colombia: Ed. Olejnik, 2011.

HERRADOR GUARDIOLA, Mariano José. **Manual de responsabilidad civil**. 3ª. ed. Barcelona, España: Ed. Lefebvre, 1999.

HURTADO GUERRA, María Isabel. **Prevención de accidentes de tránsito**. 3ª. ed. Madrid, España: Tirant lo Blanch, 2002.

IZQUIERDO BLANCO, Pablo Rolando. **Propiedad de vehículos**. 2ª. ed. México, D.F.: Ed. Sol, 1992.

JARAMILLO LÓPEZ, Carlos Ignacio. **Responsabilidad civil**. 2ª. ed. México, D.F.: Ed. Jurídica, S.A., 2003.

JIMENO MUÑOZ, Mario Jesús. **Fundamentos de la responsabilidad civil**. 3ª. ed. Madrid, España: Ed. Mapfre, 1991.

MONTERROSO CASADO, Esther Alejandra. **Responsabilidad de conductores de vehículos**. 4ª. ed. Madrid, España: Ed. Temis, 2010.

MOURE GONZÁLEZ, Eugenio. **Accidentes de tránsito**. 3ª. ed. Madrid, España: Ed. Bosch, 1993.



PÉREZ GÁLVEZ, Juan Francisco. **Derecho de propiedad**. 2ª. ed. Barcelona, España: Ed. Francis, 2014.

SERRABONA GONZÁLEZ, José Luis. **El tránsito y los accidentes**. 5ª. ed. Madrid, España: Ed. Arazandi, 2006.

Legislación:

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

Código Civil. Decreto Ley 106 del jefe de gobierno de la República de Guatemala Enrique Peralta Azurdia, 1963.

Código Procesal Civil y Mercantil. Decreto Ley 107 del jefe de gobierno de la República de Guatemala Enrique Peralta Azurdia, 1963.

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

Ley del Organismo Judicial. Decreto 2-89 del Congreso de la República de Guatemala, 1989.