

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



**ASPECTOS JURÍDICOS A INCORPORAR EN LA REGULACIÓN LEGAL DE LOS
BICITAXIS EN GUATEMALA**

JACKELINE JOHANNA RUIZ

GUATEMALA, AGOSTO DE 2019

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

**ASPECTOS JURÍDICOS A INCORPORAR EN LA REGULACIÓN LEGAL DE LOS
BICITAXIS EN GUATEMALA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

JACKELINE JOHANNA RUIZ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, agosto de 2019

**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	Licda.	Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL II:	Lic.	Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL III:	Lic.	Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br.	Denis Ernesto Velásquez González
VOCAL V:	Br.	Abidán Carías Palencia
SECRETARIO:	Lic.	Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Licda.	Amalia Manzo Alvarado
Vocal:	Lic.	Adonay Augusto Catavi Contreras
Secretaria:	Licda.	Roxana Elizabeth Alarcón Monzón

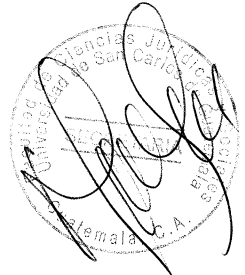
Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Jorge Mario Álvarez Quiroz
Vocal:	Licda.	Gloria Isabel Lima
Secretaria:	Licda.	Ileana Noemí Villatoro Fernández

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



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 27 de agosto de 2018.

Atentamente pase al (a) Profesional, JUAN CARLOS RÍOS ARÉVALO
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
JACKELINE JOHANNA RUIZ, con carné 201014830,
 intitulado ASPECTOS JURÍDICOS A INCORPORAR EN LA REGULACIÓN LEGAL DE LOS BICITAXIS EN
GUATEMALA.

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

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

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 FAC. DE C.C. J.J. Y S.S.
 UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS

Fecha de recepción 09 / 10 / 2019 f)

Asesor(a) Carlos Ríos Arévalo
 (Firma y Sello) Carlos Ríos Arévalo
 Abogado y Notario



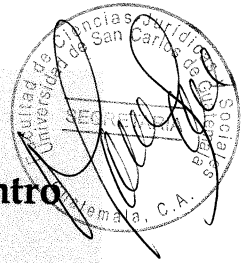
LIC. JUAN CARLOS RÍOS ARÉVALO

Abogado y Notario

**Dirección: Dirección: 6ª avenida, 0-60, torre 1, oficina 701, Centro
Comercial zona 4 Guatemala, Guatemala**

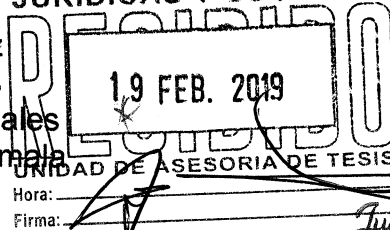
Correo: abogadojcrios@gmail.com

Teléfono: 5916 5885



FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES Guatemala 2 de enero de 2019

Lic. Roberto Fredy Orellana Martínez
Jefe de Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



Lic. Orellana:

Hora:
Firma:

Licenciado
Juan Carlos Rios Arévalo
Abogado y Notario

De acuerdo con el nombramiento de fecha 27 de agosto del año dos mil 2018, recaído en mi persona, he procedido a asesorar la tesis de la bachiller **JACKELINE JOHANNA RUIZ**, intitulado **ASPECTOS JURÍDICOS A INCORPORAR EN LA REGULACIÓN LEGAL DE LOS BICITAXIS EN GUATEMALA**, en virtud de lo analizado me permito emitir el siguiente:

DICTAMEN:

- I. En cuanto al contenido científico y técnico de la tesis, la estudiante analizó jurídicamente lo fundamental que es la inexistencia de un registro de bicitaxis en la Ley de Tránsito y en el Reglamento de Tránsito, que permita la identificación y utilización de estos vehículos en Guatemala.
- II. En la tesis se utilizó suficientes referencias bibliográficas acorde al tema en cuestión, por lo que considero que la estudiante resguardó en todo momento el derecho de autor, elemento indispensable que se debe tomar en cuenta para el desarrollo de la investigación. De manera personal me encargue de guiar a la estudiante en los lineamientos de todas las etapas correspondientes al proceso de investigación científica.
- III. En la investigación, la bachiller utilizó los siguientes métodos: el analítico, por el cual se estudió la importancia del uso de los bicitaxis como medio de transporte; el sintético permitió explicar las consecuencias derivadas de la falta de regulación legal de los bicitaxis en Guatemala; el inductivo, sirvió para determinar los aspectos jurídicos a incorporar en la regulación legal de los bicitaxis en Guatemala; y el deductivo, permitió estudiar por separado el derecho constitucional, los derechos humanos, los medios de transporte y la falta de registro de los bicitaxis la técnica utilizada fue la documental, por la cual recabó información acorde al tema.

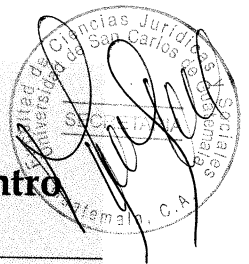
LIC. JUAN CARLOS RÍOS ARÉVALO

Abogado y Notario

**Dirección: Dirección: 6^a avenida, 0-60, torre 1, oficina 701, Centro
Comercial zona 4 Guatemala, Guatemala**

Correo: abogadojcrios@gmail.com

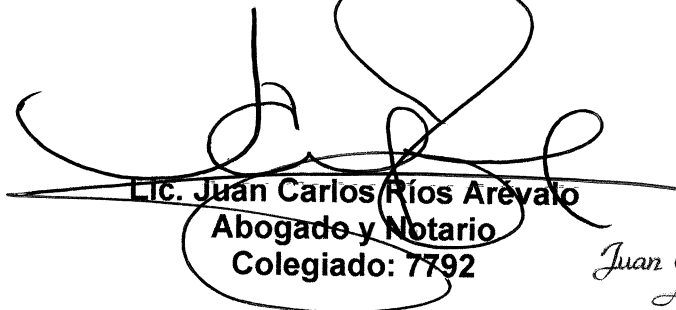
Teléfono: 5916 5885



- IV. En cuanto al desarrollo de los capítulos, la estudiante desarrolló adecuadamente cada uno, en virtud que aportó el contenido necesario acorde a la investigación, pues en los mismos se especifica claramente el problema en cuestión que es la vulneración de la seguridad jurídica de las personas que utilizan los bicitaxis ante la ausencia de regulación.
- V. En la conclusión discursiva la bachiller hace alusión a la necesidad de que el Concejo Municipal de la municipalidad de Guatemala emita un acuerdo en el cual con el objeto establecer los requisitos para la obtención de un carné para conducir bicitaxis; crear un registro de bicitaxis adscrito a la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala -EMETRA-; el procedimiento para la consignación y devolución de bicitaxis y las sanciones administrativas correspondientes en caso de incumplimiento, así como para deducir responsabilidades para los conductores y propietarios en caso de suscitarse algún accidente de tránsito tanto si resultan personas lesionadas
- VI. Declaro que no soy pariente dentro de los grados de ley de la estudiante y otras consideraciones que estime pertinentes y que puedan afectar la objetividad del presente dictamen.

Considero que el trabajo de tesis de la bachiller **JACKELINE JOHANNA RUIZ**, efectivamente reúne los requisitos de carácter legal, por tal motivo que me permito emitir **DICTAMEN FAVORABLE** de conformidad con el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo treinta y uno (31) del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

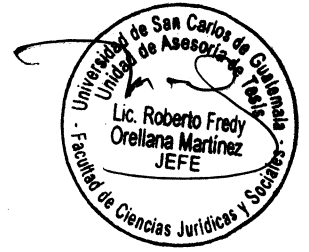
Atentamente


Lic. Juan Carlos Ríos Arévalo
Abogado y Notario
Colegiado: 7792

Licenciado
Juan Carlos Ríos Arévalo
Abogado y Notario



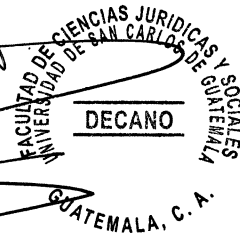
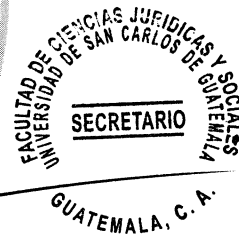
USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala

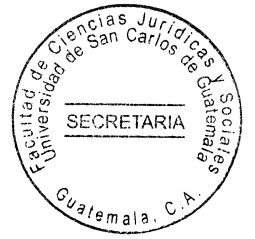


DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 08 de abril de 2019.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante JACKELINE JOHANNA RUIZ, titulado ASPECTOS JURÍDICOS A INCORPORAR EN LA REGULACIÓN LEGAL DE LOS BICITAXIS EN GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/JP.





DEDICATORIA

A DIOS:

Por ser mi soporte y fortaleza en los momentos que sentía ya mas no poder, por cuidar de mí poniendo ángeles siempre, para así lograr con el propósito que tiene destinado en mi vida.

A MI MADRE:

Ángela Francisca Ruiz Pérez (Q.D.E.P.), por ser una madre ejemplar y modelo de mujer excepcional, por enseñarme que lo que nos proponemos lo podemos cumplir, siempre que lo determinemos, y que nuestro limite esta de la cabeza hacia el cielo. Por ese amor incondicional y creer siempre en mí. Te amo Ma.

A MIS HERMANAS:

Siomara Esperanza y Josselyn Elizabeth, por haber sido más que hermanas, por enseñarme que no necesitamos lo que no tenemos y que todo lo que sembramos cosechamos, mil gracias.

A MI HERMANO:

Julio Herbert, por enseñarme a perdonar y sanar mi corazón, de errores pasados.

A MIS SOBRINOS:

Edward Jan Carlos, Justin Alejandro y Josué Emanuel por enseñarme que somos capaces de dar sin esperar nada a cambio, los quiero mucho, gracias.



A MI HIJA:

Jacklyn Akasha, mi verdadero amor, gracias por tu paciencia, por acompañarme en esta travesía universitaria, por entender sin renegar la frase "Hoy no hija, vendrán tiempos mejores" y por conformarte con lo que podía darte en estos años de estudio y sobre todo apoyarme en cumplir con este sueño, gracias mi amor.

MI COMPAÑERO:

Osberto Estuardo Rodríguez Santos, por todo el apoyo incondicional y creer siempre en mí, por ser un amigo, esposo, novio, amante, y sobre todo colega gracias. Te amo.

A MIS AMIGOS:

Gracias por ser mi familia ampliada y por aceptarme como soy, por hacer de esta travesía una experiencia inolvidable e indescriptible gracias por ser un apoyo y tenerme siempre paciencia, por todos esos momentos vividos a su lado en este proceso de formación académica, a ustedes: Josselyn Ruiz, Luisa de León, Mayra Mac Donald, Fernanda Rodríguez, Darwin Hernández, Consuelo Trujillo, Virginia Osorio, Lisset López, Pamela Aragón, Yesenia Méndez, Miguel Pirique, Iván Joaquín, Miriam Raxón, Magdalena Méndez, Michel de León, Débora Ramírez, Gilmar Morales, Alfredo Saban, Mario Subuyuj, Tito López, Estefany Gularte, Wendy Romero, María de Jesús Barrios, Oscar Álvarez.



A LOS PROFESIONALES:

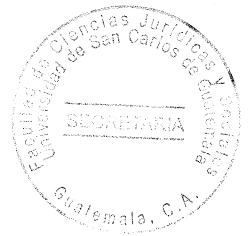
Licenciados: Juan Carlos Ríos, Gerson Quevedo, Allan García, Hugo García y Víctor Santizo, por haber sido como ángeles en mi formación profesional y gracias a ellos poder decir soy abogada y notaria, mil gracias.

A:

A la Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala, mi alma mater, por dejarme el honor de iniciar y culminar mis estudios, y así ser egresada orgullosamente de esta casa de estudio superior. Y por ser un gran patrono a través de la Coordinadora de Parques, mil gracias.

A:

A mi querida Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por haberme formado en sus aulas y enseñarme que "el que no sirve para servir no sirve para nada", ya que nos debemos al pueblo de Guatemala.

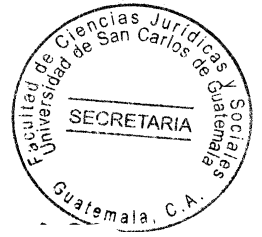


PRESENTACIÓN

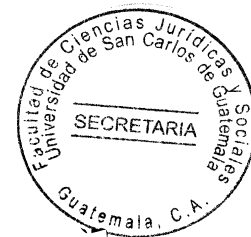
La rama cognoscitiva de la ciencia del derecho a la que pertenece es al derecho administrativo, el contexto sincrónico comprende del año 2017 al 2018. El contexto diacrónico en que fue realizada la investigación es el municipio y departamento de Guatemala. El sujeto de estudio lo constituyen los usuarios, propietarios y pilotos de los bicitaxis, así como el personal del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil y personal de Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito -EMETRA-. El objeto de estudio es la Constitución Política de la República de Guatemala, el Código Municipal, Ley de Tránsito, el Reglamento de Tránsito y el principio de seguridad jurídica.

El aporte académico de la investigación fue determinar la necesidad de que el Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala emita un acuerdo para la creación de un registro de bicitaxis que permita la identificación y uso de estos vehículos como medios de transporte de personas, así como los requisitos para la obtención de un carné para conducir estos vehículos y con ello obligar al propietario o piloto de los bicitaxis a cumplir los derechos, obligaciones y prohibiciones establecidas dentro de la Ley de Tránsito y del Reglamento de Tránsito y que pueda deducirse responsabilidad al conductor con el propietario de manera solidaria ante el usuario para a resarcir por los daños y perjuicios que pueda ocasionarle. De esta manera se garantizaría la seguridad jurídica establecida en el Artículo 2 de la Constitución Política de la República de Guatemala como un valor fundamental, así como el derecho a la vida e integridad de las personas como derechos humanos inherentes a toda persona. La investigación es de carácter cualitativa.

HIPÓTESIS



La inexistencia de un registro de bicitaxis en el Reglamento de Tránsito que permita la identificación y utilización de estos vehículos, conlleva a que no haya regulación para la prestación de servicios de transporte de personas a través de los bicitaxis en Guatemala, lo cual ocasiona que no exista seguridad en el uso de este medio de transporte vulnerándose de esta manera, los derechos inherentes de las personas regulados en la Constitución Política de la República de Guatemala, tales como la vida, la integridad física y la seguridad jurídica sin que pueda deducirse algún tipo de responsabilidad para los propietarios o conductores de estos vehículos cuando se suscite algún hecho de tránsito.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Los métodos utilizados fueron: el analítico, por el cual se estudió la importancia del uso de los bicitaxis como medio de transporte; el sintético permitió explicar las consecuencias derivadas de la falta de regulación legal de los bicitaxis en Guatemala; el inductivo, sirvió para determinar los aspectos jurídicos a incorporar en la regulación legal de los bicitaxis en Guatemala; y el deductivo, permitió estudiar por separado el derecho constitucional, los derechos humanos, los medios de transporte y la falta de registro de los bicitaxis.

La hipótesis fue validada porque se determinó la vulneración al principio de seguridad jurídica que sufren las personas que utilizan el servicio de bicitaxis; se comprobó la hipótesis porque la población está en constante peligro ante la ausencia de un registro de bicitaxis dentro del Reglamento de Tránsito.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Derecho constitucional y derechos humanos.....	1
1.1. Derecho constitucional.....	1
1.1.1. Antecedentes.....	1
1.1.2. Definición.....	2
1.1.3. Principios.....	4
1.1.4. El poder público.....	7
1.2. Los derechos humanos.....	8
1.2.1. Características.....	9
1.2.2. Clasificación.....	10
1.2.3. Tratados internacionales en la materia.....	11

CAPÍTULO II

2. Derecho Administrativo.....	15
2.1. Origen.....	15
2.2. Definición.....	16
2.3. Sistemas.....	17
2.4. Fuentes.....	18
2.5. Características.....	21
2.6. Principios.....	22
2.7. Relación con otras disciplinas.....	24

CAPÍTULO III

3. Los medios de transporte.....	29
----------------------------------	----

	Pág.
3.1. Antecedentes.....	29
3.2. Definición.....	30
3.3. Clasificación.....	31
3.4. Formalización.....	35
3.5. Transporte público.....	37
3.5.1. Definición.....	39
3.5.2. Clasificación.....	40
 CAPÍTULO IV 	
4. Aspectos jurídicos a incorporar en la regulación legal de los bicitaxis en Guatemala.....	43
4.1. Historia de los bicitaxis.....	43
4.2. Vehículos de dos y tres Ruedas.....	44
4.3. Vulneración a la integridad física de las personas y su reparación.....	45
4.4. Bicitaxis en México.....	46
4.5. Colombia.....	49
4.6. Análisis de la norma vigente que se aplica en general a los vehículos destinados a transportar personas.....	52
4.7. Análisis de la investigación.....	55
4.8. Propuesta de reforma.....	56
 CONCLUSIÓN DISCURSIVA	 63
BIBLIOGRAFÍA	65



INTRODUCCIÓN

La investigación se realizó debido a que, Los bicitaxis son medios de transporte que carece de regulación legal tanto en la forma de uso como de un registro que permita un adecuado control por parte del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil; esta situación ocasiona que se vulnera el derecho a la vida e integridad física de las personas que utilizan los bicitaxis como medios de transporte frecuente, pues no se les garantiza la seguridad jurídica como lo establece la Constitución Política de la República de Guatemala, ya que no hay contra quienes deducir responsabilidades para indemnizar daños y perjuicios que sufren los pasajeros.

Esta laguna legal obliga a las municipalidades a imponer multas o infracciones análogas a quienes conducen este tipo de vehículos, lo que repercute en muchas ocasiones en el decomiso de estos al ser sancionado, vulnerando los derechos del conductor así como del propietario, tanto por la aplicación de una multa o sanción que no está regulada y para la devolución de este, debido que al cumplirse con el pago de la multa no existe un control en las municipalidades que determinen o identifiquen el vehículo decomisado.

El objetivo general fue comprobar cuáles son los aspectos jurídicos que se deben incorporar en la regulación legal de los bicitaxis en Guatemala; dicho objetivo fue alcanzado, pues se constató, mediante lecturas de diversas fuentes bibliográfica, que se debe crear un registro que permita identificar los bicitaxis que circulan en la ciudad de Guatemala para llevar un control adecuado del uso de estos medios de transporte.

En la hipótesis se menciona que la inexistencia de un registro de bicitaxis en el Reglamento de Tránsito que permita la identificación y utilización de estos vehículos, conlleva a que no haya regulación para la prestación de servicios de transporte de personas a través de los bicitaxis en Guatemala, lo cual ocasiona que no exista seguridad en el uso de este medio de transporte vulnerándose de esta manera, los derechos inherentes de las personas regulados en la Constitución Política de la República de Guatemala, tales como la vida, la integridad física y la seguridad jurídica sin que pueda



deducirse algún tipo de responsabilidad para los propietarios o conductores de estos vehículos cuando se suscite algún hecho de tránsito. La hipótesis se comprobó debido a que la población está en constante peligro ante la ausencia de un registro de bicitaxis dentro del Reglamento de Tránsito.

El contenido capitular de la investigación es el siguiente: en el capítulo I se estudia el derecho constitucional y los derechos humanos; el capítulo II se enfoca al derecho administrativo; en el capítulo III, se hace referencia a los medios de transporte; y en el capítulo IV, se analizan los aspectos jurídicos que deben tenerse en cuenta regular el uso de los bicitaxis así como un registro que permita la identificación de estos.

Los métodos utilizados fueron: el analítico, el sintético, el inductivo y el deductivo. La técnica utilizada fue la documental.

Es de suma importancia la creación un registro de bicitaxis para que las municipalidades apliquen el Reglamento de Tránsito de manera uniforme a todo tipo de vehículo que preste servicio de traslado de personas incluyendo los bicitaxis, ya que esto contribuiría a evitar que se vulneren los derechos establecidos en la Constitución de la República de Guatemala como la vida y la seguridad jurídica de las personas, con lo cual quedarían protegidos tanto el usuario como el conductor y el propietario de los bicitaxis y con ello cumplir con el bien común.



CAPÍTULO I

1. Derecho constitucional y derechos humanos

Este capítulo se enfoca al derecho constitucional, sus antecedentes, su definición, los principios más importantes y el poder público; así como los derechos humanos, su definición, su clasificación y su importancia.

1.1. Derecho constitucional

El conocimiento del derecho constitucional es de gran importancia porque determina las libertades que toda persona tiene, así como las restricciones para actuar; es una disciplina jurídica que se basa principalmente en el principio de igualdad ante la ley y la libertad con las respectivas limitaciones para evitar el abuso de derecho tanto por gobernantes como por gobernados.

1.1.1. Antecedentes

El origen de esta rama del derecho puede remontarse al siglo XVII, la consecuencia más importante de la misma fueron los documentos conocidos como *agreement of the people*, de 1647 y el *instrument of government* de 1653, porque es la primera y única carta constitucional que ha tenido Inglaterra. Este último instituyó tres organismos principales de gobierno: a) el lord protector, b) el consejo y c) el parlamento unicameral, el cual estuvo vigente cuatro años. En 1689 se sancionó el *bill of rights*, que junto con la *petition of right*

y la carta magna de 1215, el *act of settlement* y otros documentos, forma parte esencial de la actual constitución inorgánica de Inglaterra. En 1776, que produce en primera instancia varias constituciones de los estados que formaban la unión como la de Virginia de 1776 y luego la federal de 1787. En ella se incluyen tres poderes: ejecutivo, legislativo y judicial, inicio en 1789 y estableció en primer lugar la declaración de los derechos del hombre y del ciudadano el 27 de agosto de 1789 y posteriormente promulgó la constitución de 1791. En esta, el poder ejecutivo se confía al rey, el legislativo a una Asamblea Nacional y el judicial a magistrados elegidos por el pueblo”.¹

Se denota que el origen del derecho constitucional es tan antiguo como las civilizaciones, puesto que, desde la antigüedad han existido regímenes autoritarios que sometían a su pueblo en contra de su voluntad, existiendo una arbitrariedad en el poder; es por esta razón que los instrumentos jurídicos mencionados sirvieron como base para establecer los derechos mínimos que toda persona debía tener y posteriormente plasmado en la mayoría de las constituciones del mundo tomando como referencia la constitución de Francia y la constitución de los Estados Unidos de América.

1.1.2. Definición

La doctrina afirma que: “El derecho constitucional, como conjunto con especificidad dentro del ordenamiento jurídico, ha ido perfilándose como: a) Derecho político, o sea, atendiendo al contenido, el que regula lo público, lo que atañe a las condiciones que

¹ Pereira Orozco y Marcelo Ricther. **Derecho constitucional guatemalteco**. Pág. 29

mantienen la convivencia, el orden social que sustenta la organización política. b) Las leyes fundamentales, esto es, reparando en la jerarquía, las que sirven de base al orden jurídico y de las cuales son desarrollo las demás leyes, lo que implica su superioridad y prevalencia. c) El derecho del poder, destacando su dinamismo, de la organización del Estado: las normas que se imponen a los gobernados como decisiones soberanas y que no pueden ser discutidas. d) El derecho de la Constitución, es decir, el complejo normativo expresado en el estatuto adoptado formalmente como tal. e) El derecho a las libertades, los derechos de los gobernados y sus garantías, como si dijéramos, el sistema de mecanismo jurídico establecido para controlar el otorgamiento y ejercicio del poder. f) El marco jurídico del poder político; la norma de las competencias; la norma de las normas. g) Las disposiciones que determinan cómo se organiza el Estado y cómo se gobierna, con referencia a los gobernados, como interrelación y reciprocidad cooperativa entre quienes mandan y los que obedecen”.²

También se define como: “El conjunto de normas jurídicas que regulan la estructura fundamental del Estado y la organización y funcionamiento de los poderes públicos”.³

De las definiciones transcritas, es más completa la del primer autor, ya que hace alusión al objeto de estudio del derecho constitucional, pues el segundo autor lo delimita a la estructura y funcionamiento de los poderes públicos, definición que es imprecisa, por excluir cuestiones importantes como los derechos de las personas, las garantías constitucionales que no pueden dejarse de lado al hablar del derecho constitucional.

² Sábica, Luis Carlos. **Constitucionalismo mestizo**. Pág. 6.

³ López Mayorga, Leonel Armando. **Introducción al estudio del derecho I**. Pág. 110.

Por otra parte, al proporcionar una definición de alguna disciplina jurídica es importante ubicarla dentro de la sistemática jurídica y el derecho constitucional no es la excepción; en este sentido, se puede afirmar que el derecho constitucional es una rama del derecho público.

También se puede definir el derecho constitucional como la rama del derecho público, que consiste en el conjunto de doctrinas, teorías, principios, instituciones y normas jurídicas que estudian: a) la persona humana, fines y deberes del Estado; b) los derechos individuales y sociales de las personas; c) el Estado y su forma de gobierno; d) el poder público; e) la estructura y organización política del Estado; f) las garantías constitucionales y defensa del orden constitucional.

1.1.3. Principios

No existe uniformidad de criterios en la doctrina en cuanto a los principios del derecho constitucional, ya que cada autor da su punto de vista; sin embargo, se considera que hay tres principios de suma importancia y que son los pilares fundamentales de esta disciplina jurídica siendo estos: el de supremacía constitucional, legitimidad constitucional e imperatividad constitucional.

El principio de supremacía constitucional es el más importante de los tres, se puede decir que es el motor del derecho constitucional, como afirma la doctrina: "La estructura jerárquica del orden jurídico de un Estado puede expresarse toscamente en los siguientes términos: supuesta la existencia de la norma fundamental, la constitución representa el

nivel más alto dentro del derecho nacional. Dentro del ordenamiento jurídico existe un ordenamiento constitucional con una primacía clara, por ser la base de todo el restante conjunto de normas”.⁴

El principio de supremacía constitucional se refiere a que en la cúspide del ordenamiento jurídico está el ordenamiento constitucional, establecido como decisión política por el poder constituyente y solo es modificable por éste. Quiere decir que el significado de constitución es constituir un documento escrito que recoge la decisión del pueblo y se formula una gran cantidad de derechos y deberes que gobernantes y gobernados deben cumplir, estos se denominan derechos individuales y derechos sociales, regulados en la parte dogmática de la Constitución Política de la República de Guatemala.

Este principio está regulado en el Artículo 44 tercer párrafo, 175 y 204 de la Constitución Política de la República de Guatemala, cada uno hace referencia a la nulidad *ipso jure*, es decir, de pleno derecho de las normas que contrarían la Constitución Política de la República de Guatemala, la obligatoriedad de los tribunales de basar sus resoluciones en el cuerpo legal citado, así como la prevalencia de los tratados internacionales en materia de derechos humanos pero sobre el derecho interno únicamente.

Los Artículos referidos obligan a que las personas particulares y todos los funcionarios públicos sin excepción alguna, respeten la Constitución Política de la República de Guatemala como ley suprema del Estado, de lo contrario deviene en inconstitucionalidad,

⁴ García Laguardia Jorge Mario. **La defensa de la constitución**. Pág. 1.

la cual puede darse en dos sentidos: la primera se denomina inconstitucionalidad material, que se da cuando una norma es nula de pleno derecho, es decir que no hay que plantearla y la segunda es la denominada inconstitucionalidad formal, que es cuando se plantea ya sea a casos concretos o de leyes, reglamentos o disposiciones de carácter general.

Este principio tiende a confundirse a menudo con el de jerarquía normativa establecido en el Artículo 9 de la Ley del Organismo Judicial, pero existen diferencias pues la doctrina afirma que: "Por jerarquía normativa se entiende el grado de importancia que en relación de mayor a menor o de menor a mayor, les asigna el Estado para regular la vida societaria."⁵

De lo expuesto se puede deducir que la diferencia entre el principio de supremacía constitucional y el de jerarquía normativa estriba en que, el primero hace referencia a que dentro de un Estado de derecho debe existir una constitución que es la ley suprema del mismo, mientras que el segundo hace referencia al orden de jerarquía y que dentro de ella la constitución debe estar por encima de todas las demás y las normas que la contraríen son nulas de pleno derecho.

"Imperatividad establece que la Constitución Política de la República de Guatemala tiene una operatividad inmediata, establece una vinculación automática para gobernantes y gobernados. Y el problema de la legitimidad está en la base de la estabilidad política y

⁵ López Mayorga. **Op. Cit.** Pág. 131.

constitucional. Una constitución es legítima solo cuando es reconocida no simplemente como situación de hecho, sino cuando la fuerza y la autoridad del poder constituyente en que de descansa su decisión es reconocida”.⁶

Se puede hacer notar que el principio de imperatividad constitucional es sinónimo de cumplimiento obligatorio, el cual está plasmado en el preámbulo de la Constitución Política de la República de Guatemala y en el Artículo 153, ya que hace alusión a respetar los preceptos establecidos para toda persona particular, así como los gobernantes. Y el principio de legitimidad constitucional contribuye a la voluntad del pueblo de que exista el texto constitucional sin influencias de ninguna índole.

Se puede establecer la relación entre los tres principios anteriores: como primero, el pueblo decide darse la organización política y jurídica que más le convenga, aquí entra el principio de legitimidad; dicha organización jurídica y política debe estar plasmada en un texto, que se comprometan a respetar y cumplir, el segundo es el principio de imperatividad constitucional; y el tercero, que sobre ese texto no exista ninguna norma que contraríe sus mandatos, aquí entra el principio de supremacía constitucional.

1.1.4. El poder público

La doctrina lo define como: la circunstancia donde la población, está sometida a una autoridad que se ejerce a través de sus propios órganos”.⁷

⁶ García. **Op. Cit.** Pág. 6.

⁷ Prado, Gerardo. **Teoría del Estado.** Pág. 77.

Se comparte la opinión del autor, ya que el poder público debe tener límites para que prevalezca el respeto de los derechos y garantías establecidas en la Constitución Política de la República de Guatemala, pues de lo contrario imperaría el despotismo. Para cumplir los fines del Estado y del texto constitucional, existen límites al ejercicio del poder para que el actuar de gobernantes y gobernados esté apegado a derecho, razón por la cual es importante que el poder no esté concentrado en una sola persona.

1.2. Los derechos humanos

La doctrina los define como: “derechos inherentes a todas las personas que definen las relaciones entre los individuos y las estructuras de poder, especialmente el Estado. Delimitan el poder del Estado y, al mismo tiempo, exigen que el Estado adopte medidas positivas que garanticen condiciones en las que todas las personas puedan disfrutar de sus derechos humanos”.⁸

Todas las definiciones de derechos humanos poseen en común la protección a la persona, la dignidad, la libertad y la igualdad, son los tres pilares fundamentales en que se sostienen los otros derechos ya los Estados no permitir bajo ningún punto de vista que sean vulnerados. Se puede decir entonces que los derechos humanos son un sistema coactivo de prerrogativas que el Estado, a través del órgano competente, debe garantizar a toda persona sin importar su condición económica, social, cultural, sexo, credo u otro, para mantener la efectividad de las garantías establecidas en la legislación.

⁸ Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos de la Organización de las Naciones Unidas. **Derechos humanos**. Pág. 19.



1.2.1. Características

Universales, significa que son para todos y todas y que se aplican en todos los lugares y en todos los tiempos. No importa el origen o etnia, el sexo u orientación sexual, la opinión política o cualquier otra característica que cada uno tenga, ya que ninguno de esos aspectos cambia nuestra condición de personas y, por lo tanto, tampoco nuestros derechos. Es importante saber que, si bien todas las personas somos diferentes, nacemos libres e iguales en dignidad y derechos. Son indivisibles e integrales, porque el conjunto de derechos es lo que logra cuidar la dignidad de las personas, desde distintas áreas. Para que sean efectivos, no se les puede dividir, pues todos los derechos son igualmente importantes, se relacionan entre sí y se necesitan unos de otros para cumplirse.

Para tener una buena alimentación que nos garantice la salud, es necesario tener trabajo y para eso se requiere de educación. Son inalienables, irrenunciables e imprescriptibles, es decir, no se pueden quitar ni ceder y nadie puede negarlos o limitarlos, a menos que exista una indicación en las leyes que reconozca situaciones excepcionales para ello. Las personas no pueden vender sus derechos o renunciar a ellos. Además, aunque haya pasado el tiempo, no prescriben, es decir, no pierden su valor. Son dinámicos, pues a medida que avanza la historia se reconocen nuevos derechos que se suman a los ya reconocidos. La forma de comprender la dignidad humana se amplía y se profundiza, a medida que surgen nuevas formas de atacarla”.⁹

⁹ Instituto Nacional de Derechos Humanos. **Qué son los derechos humanos**. Pág. 13.

Las características en referencia obedecen a los esfuerzos que los seres humanos realizaron durante los diferentes períodos de la historia para que se reconocieran prerrogativas en los ordenamientos jurídicos nacionales e internacionales. Lo fundamental de cada una es garantizar la dignidad de la persona humana apegándose a lo noble, lo justo y lo recto.

Los derechos humanos están relacionados entre sí, de modo que todos actúan como un sistema de protección al qué hacer de la persona dentro de la sociedad políticamente organizada. La negación de algún derecho en particular significa poner en peligro el conjunto de la dignidad de la persona, por lo que el disfrute de algún derecho no puede hacerse a costa de los demás, pues hay que recordar que existen límites para evitar el abuso de derecho y que se mantenga la plena vigencia y positividad de los derechos, convenios internacionales de derechos humanos ratificados por Guatemala.

1.2.2. Clasificación

Existe un criterio generalizado en la doctrina en cuanto a clasificar los derechos humano mediante generaciones, clasificación que se considera acertada ya que engloba los derechos de las personas de acuerdo con su importancia y conforme fueron surgiendo, siendo la siguiente:

“Los de primera generación o derechos civiles y políticos, tienen su origen en la Carta Magna de Inglaterra de 1215 y su reconocimiento formal en la Declaración de los Derechos del Hombre y el Ciudadano en Francia en 1789. Los derechos de la segunda

generación o derechos económicos, sociales y culturales tienen su origen en las luchas sociales de fines del siglo XIX y fueron reconocidos formalmente en la Constitución de México de 1917 y en la Declaración de los Derechos del Pueblo Trabajador Explotado, de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, 1918. Los derechos de la tercera generación o derechos de los pueblos: tienen su origen en este siglo, en las luchas de los pueblos contra el colonialismo y por la plena independencia e igualdad de todas las naciones del mundo. Aquí están incluidos el derecho a la autodeterminación, como la forma de gobierno por elecciones y organización social, el desarrollo, la paz y la protección del ambiente. Estos derechos están empezando a ser reconocidos por los Estados en la actualidad".¹⁰

Con la clasificación anterior se puede entender el orden de prioridad que les proporciona la Constitución Política de la República de Guatemala, así como los tratados internacionales aceptados y ratificados por Guatemala, como el derecho a la vida, la libertad y la integridad física, siendo esta la primera generación; el derecho al trabajo, a la cultural, a la educación, que son los derechos económicos, sociales y culturales; estos últimos se establecieron de forma colectiva con el objeto de gozar de mayor protección.

1.2.3. Tratados internacionales en la materia

Los derechos humanos se reconocen en diversos tratados y convenios internacionales aceptados y ratificados por Guatemala, los cuales se describen a continuación:

¹⁰ Programa Venezolano de Educación Acción en Derechos Humanos. **Concepto y características de los derechos humanos.** Pág. 18.

- a) Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, creado por la Organización de las Naciones Unidas; la fecha de adhesión uno de mayo de 1992; la fecha de depósito fue el 16 de marzo de 1992; la fecha de publicación fue el 11 de septiembre de 1992.

- b) Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, creado por la Organización de las Naciones Unidas; la fecha de adhesión el 6 de abril de 1988; fecha de depósito fue el 19 de mayo de 1988; fecha de publicación: 8 de agosto de 1988.

- c) Convención Internacional sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial. Organización de las Naciones Unidas; fecha de ratificación: 30 de noviembre de 1982; depósito: 18 de enero de 1983; Fecha de publicación: 6 de enero de 1984.

- d) Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer; Fecha ratificación: 8 de julio de 1982; Fecha de depósito: 12 de agosto de 1982; Fecha de Publicación: 6 de septiembre de 1982.

- e) Convención contra la Tortura y otros Tratos o Penas Cruelles, Inhumanos o Degradantes; Fecha de adhesión: 23 de noviembre de 1989; Fecha de depósito: 5 de enero de 1990; Fecha de publicación: 26 de abril de 1990.

- f) Convención sobre los Derechos Políticos de la Mujer; Fecha de ratificación: 18 septiembre de 1959; Fecha de depósito: 7 de octubre de 1959; Fecha de publicación: 16 de octubre de 1959.

- g) Convención Relativa a la Lucha contra las Discriminaciones en la Enseñanza; Fecha de ratificación: 21 de diciembre de 1982; Fecha de depósito: 4 de febrero de 1983; Fecha de publicación: 10 de marzo de 1983.

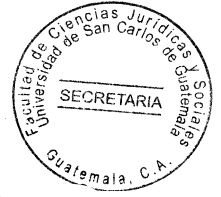
- h) Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad; Fecha de ratificación: 5 de diciembre de 2008; Fecha de depósito: 7 de abril de 2009; Tratado en vigor: 7 de mayo de 2009; Fecha de publicación: 18 de mayo de 2009.

- i) Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José); Fecha de ratificación: 27 de abril de 1978; Fecha de depósito: 25 de mayo de 1978; Fecha de publicación: 13 de julio de 1978.

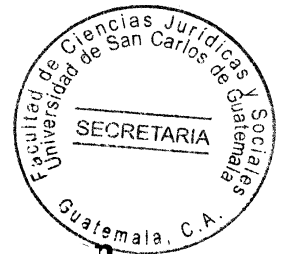
- j) Convención Interamericana para Prevenir y Sancionar la Tortura; Fecha de ratificación: 10 de diciembre de 1986; Fecha de depósito: 29 de enero de 1987; Fecha de publicación: 24 de febrero de 1987.

- k) Convención Interamericana sobre Desaparición Forzada de Personas; Fecha de ratificación: 27 de julio de 1999; Fecha de depósito: 25 de febrero de 2000; Fecha de publicación: 19 de noviembre de 2001.

- l) Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad; Fecha de ratificación: 8 de agosto de 2002; Fecha de depósito: 28 de enero de 2003; entrada en vigor: 27 de febrero de 2003; Fecha de publicación: 28 de febrero de 2003.



Para finalizar el presente capítulo se denota la importancia de los derechos humanos y su relación con el derecho constitucional, ya que el actuar de toda debe estar enmarcado dentro de la ley para que se mantenga la armonía, la paz, la convivencia entre los seres humanos.



CAPÍTULO II

2. Derecho Administrativo

En este capítulo se analiza el derecho administrativo desde sus orígenes, su definición, importancia y la relación con otras disciplinas jurídicas; también lo referente al poder público, la organización del Estado de Guatemala y las diversas formas de gobierno y la influencia de la doctrina.

2.1. Origen

“El derecho administrativo tiene su origen en la revolución francesa en 1789 y su sistematización se produce en Italia en la segunda década del siglo XIX. El mérito de la revolución francesa es la connotación de normas especiales que regulan las relaciones de los particulares con la administración y que salen de la esfera del derecho común y de las ciencias de la administración. La importancia del derecho administrativo está en relación directa con el perfeccionamiento de la administración general, evoluciona de acuerdo con el desarrollo de la ciencia y permite conocer la concepción moderna de la administración pública. El fundamento angular del derecho administrativo es el interés público. Establece régimen jurídico aplicable para que la actuación de la administración pública sirva a la protección del interés general, garantizando los derechos e intereses de los administrados”¹¹

¹¹ Figueroa Orellana, Héctor Fernando y Olga Elizabeth Vásquez Mérida. **Fase pública derecho administrativo**. Pág. Pág. 5.

De la afirmación de los autores citados se deduce que el nacimiento del derecho administrativo es relativamente reciente si se compara con otras disciplinas jurídicas que son muy antiguas; el derecho administrativo surge para regular los abusos cometidos por la administración pública contra los súbditos, ya que las personas no tenían derechos, sino que, solamente obligaciones frente al monarca, coexistiendo una plena desigualdad y todo esto debía terminarse.

2.2. Definición

También se entiende como: “El conjunto de conocimientos sistematizados y unificados sobre las normas, fenómenos e instituciones sociales, relativas a la administración pública de los Estados en su interconexión sistemática, en búsqueda de principios generales, con un método propio de investigación y desarrollo”.¹²

La doctrina define al derecho administrativo como: “el conjunto de normas y principios del derecho público que rigen la estructura, organización y funcionamiento de las diversas áreas de la administración pública, de las relaciones de éstas entre sí, así como de sus relaciones con las demás instituciones del Estado y con los particulares”.¹³

Las definiciones de los citados autores son acertadas, ya que cada uno da su punto de vista, pero sin perder su esencia, pero el primero ve al derecho administrativo como un

¹² Acosta Romero, Miguel. **Teoría general del derecho administrativo**. Pág. 9.

¹³ Fernández Ruiz, Jorge. **Derecho administrativo**. Pág. 58.

sistema, lo cual es de mayor alcance que el de conjunto como menciona el segundo autor. Ambos se basan en la estructura, organización y funcionamiento del Estado, lo cual no puede perderse de vista cada vez que quiera hablarse de derecho administrativo, ya que el Estado es el elemento preponderante de esta disciplina jurídica, pero también la relación con los particulares.

Después del análisis anterior, se puede decir que el derecho administrativo es Haciendo la aclaración anterior, se puede decir que el derecho administrativo es un conjunto de normas jurídicas, doctrinas, teorías, principios e instituciones que tienen por objeto resolver los conflictos derivados del derecho de petición que surgen entre el Estado y los particulares, así como los mecanismos de control de la administración pública.

2.3. Sistemas

Existe uniformidad de criterios en la doctrina en cuanto a los sistemas del derecho administrativo que son: "sistema sajón, imperante en Inglaterra y donde no existe un derecho especial que regule las relaciones entre la administración públicas y los particulares, sino que estas relaciones son reguladas por el derecho común; dentro del derecho sajón es fuente principal la jurisprudencia y el precedente administrativo. El sistema francés refiere que en el año 1872 marca la autonomía de la jurisdicción contencioso-administrativa, en que se le otorgó al Consejo de Estado francés la facultad de administrar justicia en forma independiente y a nombre del pueblo".¹⁴

¹⁴ Calderón Morales, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo parte general**. Pág. 81.

La afirmación del citado autor conlleva que, de estos dos sistemas, los países empezaron a adoptar el que mejor les convenía o el que se adecuara a su sistema. Guatemala adoptó el sistema francés ya que existe el tribunal de lo contencioso administrativo que se encarga de resolver las controversias entre la administración y los particulares, pero no es autónomo, ya que pertenece al Organismo Judicial, es por ello por lo que en Guatemala impera una justicia delegada, es decir, que se le delega o encomienda a un organismo especializado la facultad de administrar justicia en materia administrativa.

Se considera acertada la influencia del sistema francés en la legislación guatemalteca, especialmente en la Ley de lo Contencioso Administrativo porque garantiza una adecuada justicia en materia administrativa para los particulares ante los abusos que cometen los funcionarios públicos de las entidades de la administración pública, puesto que si las salas del tribunal de lo contencioso administrativo pertenecieran a los tribunales comunes, como en el sistema sajón, existiera el problema de congestionamiento y carga de trabajo.

2.4. Fuentes

Existen diversos criterios en cuanto a las fuentes del derecho administrativo, tales como: "Fuentes históricas que son los documentos que informan sobre lo que ha sido el régimen jurídico en el pasado, a efecto de encontrarle explicación en el presente; fuentes materiales son los fenómenos sociales que contribuyen a formar la sustancia o materia del derecho, es decir los factores y elementos que determinan el contenido de las normas jurídicas, morales políticas y derecho natural; y fuentes formales: "Refieren a las formas

en que las normas son expresadas en una sociedad determinada, que mediante un procedimiento preestablecido, confiere a la norma una forma concreta.”¹⁵

Se comparte la opinión del referido autor, ya que engloba todo el objeto del derecho administrativo incluyendo la doctrina y la legislación; las fuentes históricas son de suma importancia porque ayudan a entender las instituciones actuales de esta disciplina jurídica, es decir, el porqué de su surgimiento; las fuentes materiales se refieren a cuestiones que se van dando dentro de la sociedad relacionadas con el comportamiento de las personas y de las instituciones públicas; y las fuentes formales sirven para tener diversas normas que deben aplicarse en un momento determinado

Es necesario profundizar más en las fuentes formales, para lo cual se establecen algunos criterios doctrinarios: “La ley ordena y establece reglas, determina los derechos políticos y civiles conforme a la Constitución, decreta las cargas de los ciudadanos, autoriza los gastos, constituye la fuerza pública y mueve con su mano soberana todos los intereses sociales, morales o materiales, exteriores o domésticos, individuales o colectivo. Los preceptos comprenden esa multitud de leyes y disposiciones administrativas que, si bien no se hallan codificadas, sino esparcidas é incoherentes, no dejan de ser de observancia obligatoria. La jurisprudencia administrativa en precedentes bien observados y definidos, de cuyo examen se derivan reglas de interpretación. Y la costumbre es la cuarta fuente del derecho administrativo, porque no solamente el derecho consuetudinario suple el

¹⁵ Figueroa. **Op. Cit.** Pág. 9.

silencio del legislador, pero también abroga sus preceptos en virtud de un consentimiento tácito o expreso”.¹⁶

De la afirmación del citado autor se puede establecer que la fuente por excelencia del derecho administrativo es la ley, lo cual es congruente con el Artículo 2 de la Ley del Organismo Judicial que establece: “fuentes del derecho. La ley es la fuente del ordenamiento jurídico, la jurisprudencia la complementará, la costumbre regirá solo por defecto de la ley aplicable o por delegación de la ley, siempre que no sea contraria a la moral o al orden público que resulte probada”.

Cabe hacer mención que la Constitución Política de la República de Guatemala es la fuente formal y directa del derecho administrativo, ya que es de este cuerpo legal que surgen todas las normas que rigen el qué hacer de la administración pública y del Estado; mientras que la costumbre es una fuente secundaria, al igual que la jurisprudencia, ya que solamente tienen aplicación cuando la ley taxativamente así lo establece.

En el tema de las fuentes del derecho administrativo el término ley no debe circunscribirse a las leyes ordinarias, porque esta disciplina jurídica es tan extensa que casi cada actividad debe estar reglamentada. En este orden de ideas, las fuentes formales abarcan: los tratados internacionales; los acuerdos gubernativos que emite el presidente de la República de Guatemala, es decir, los reglamentos de las leyes ordinarias; los acuerdos ministeriales; los decretos gubernativos, que se utilizan para estados de excepción; los

¹⁶ Colmeiro, Manuel. **Derecho administrativo español**. Pág. 38.

decretos leyes, emitidos durante gobiernos de facto; los precedentes administrativos, las normas individualizadas relacionadas con materia administrativa y los principios generales del derecho.

2.5. Características

Las características más importantes del derecho administrativo son las siguientes: a) es un derecho joven, porque es relativamente nuevo, de reciente creación, parte del último cuarto del Siglo XIX; b) es un derecho que no ha sido codificado, la codificación implica la creación de una ley única que regule todo lo relacionado con una materia, con una visión de conjunto en forma completa y coherente; c) es un derecho subordinado a la Constitución Política de la República de Guatemala y a las leyes constitucionales; d) es un derecho autónomo, por cuanto tiene sus propios principios y reglas que dimanar de la naturaleza ejecutiva que lo distingue y que es exclusiva; y e) es un derecho dinámico, porque es más cambiante que cualquier otra ciencia jurídica, por la naturaleza del servicio y en general por la labor que desarrolla la administración pública se encuentra en constante cambio, mas que todo en los procedimientos”.¹⁷

Tres de las características enumeradas son la piedra angular del derecho administrativo, ya que ninguna otra disciplina jurídica las posee, sobre todo lo referente a la codificación, porque sería imposible reunir en un solo cuerpo normativo la cantidad de leyes que emanan del Congreso de la República de Guatemala y los reglamentos que emite el

¹⁷ Calderón. **Op. Cit.** Pág. 83.

Organismo Ejecutivo; esto se debe al constante cambio para ir a la vanguardia de los avances de la sociedad en diversos temas. La característica de subordinación no es propia del derecho administrativo, ya que todas las disciplinas jurídicas deben estar por debajo de la Constitución Política de la República de Guatemala.

Por otra parte, el derecho administrativo es una de las disciplinas jurídicas más recientes respecto a la autonomía, esta disciplina jurídica ha logrado su independencia del derecho civil porque abarca doctrinas propias, métodos específicos, un contenido extenso que merece un estudio conveniente y particular, tener leyes propias y contar con órganos jurisdiccionales que dirimen exclusivamente conflictos de la materia.

2.6. Principios

Los principios son lineamientos doctrinarios o líneas directrices que sirven de guía para crear, aplicar e interpretar normas jurídicas; en este sentido, son dos los pilares fundamentales del derecho administrativo, la legalidad y la juridicidad, ya que diversos autores mencionan estos dos principios y aunque no son los únicos, sirven para entender a profundidad el derecho administrativo.

Respecto a la legalidad afirma la doctrina que: "se puede enunciar la subordinación a la legalidad en dos sentidos: positivo y negativo; en el primer sentido la explica en la máxima latina: *quae non sunt permissae, prohibita intelliguntur*, traducible como: "lo que no está permitido se considera prohibido; en cambio, en sentido negativo, la sujeción a la legalidad es expresada por la fórmula latina *permissum videtur in omne quod non*

prohibitum; quae non sunt prohibita, permissae intelliguntur, cuyo significado se puede resumir en la frase lo que no está prohibido está permitido”.¹⁸

Los aforismos latinos a que hace referencia el citado autor no deben entenderse en sentido absoluto, ya que esto conllevaría a un colapso total del Estado porque, si bien es cierto, toda persona tiene derecho a hacer lo que la ley no prohíbe, esta libertad busca garantizar el respeto entre la población y que impere el bien común. En Guatemala existe una cantidad exagerada de leyes y reglamentos, pero no es a esto a lo que refiere el principio de legalidad, pero algunas de ellas obedecen a intereses de los funcionarios públicos, sino que este principio se basa en la esencia misma de las normas jurídicas; por ello no puede considerarse que la cantidad de leyes administrativas equivalga a la existencia de derecho administrativo.

Sencillamente la legalidad hace referencia a la legislación como fuente principal del ordenamiento jurídico guatemalteco, tal como lo establece el Artículo 153 de la Constitución Política de la República de Guatemala como el Artículo 2 de la Ley del Organismo Judicial ya que toda disposición de la administración pública debe hacerse con base en la ley para que el acto administrativo sea válido y no corra el riesgo de impugnarse de nulidad.

El otro principio, que la doctrina no le da mucho realce es el de juridicidad, el cual está regulado en el Artículo 221 Constitución Política de la República de Guatemala, así como

¹⁸ Fernández. **Op. Cit.** Pág. 63.

el considerando y el Artículo 42 de la Ley de lo Contencioso Administrativo; este principio establece que se pueden aplicar los principios generales del derecho, ya que la esencia de este es que deben las autoridades de auxiliarse en la doctrina, pero solamente en ausencia de una ley, esto es para garantizar la seguridad jurídica de toda persona.

2.7. Relación con otras disciplinas

El derecho administrativo se relaciona con casi todas las disciplinas jurídicas, sin embargo, se analizan las que se consideran más importantes como lo son: el derecho constitucional, civil, penal, procesal, las que se describen a continuación:

a) Con el derecho constitucional

La relación entre el derecho constitucional y el derecho administrativo es la más estrecha porque: “Los principios, teorías e instituciones representan la base fundamental del Estado y la raíz de todas las normas legales aplicables en y a la administración pública. En ellas se le señala al Estado sus fines y objetivos hacia donde debe orientar la función pública el gobierno en sus relaciones internas y externas. Establecen también las libertades, derechos y garantías de la población y los deberes del Estado”.¹⁹

Se comparte la opinión del referido autor, ya que el derecho constitucional es una la disciplina jurídica más importante de todo el ordenamiento jurídico guatemalteco, ya que

¹⁹ Godínez Bolaños, Rafael. **Derecho administrativo colección juritex**. Pág. 14.

es la base para el qué hacer del Estado y de la administración pública, pues todo el actuar debe hacerse en base a la Constitución Política de la República de Guatemala; aunado a ello, todas las leyes de carácter administrativo emanan esta, ya que ordena la emisión de una ley o reglamento para determinada actividad.

Es así como el Congreso de la República de Guatemala ha emitido leyes relacionadas con la actividad minera, los hidrocarburos, la electrificación de urgencia nacional, la protección a los bosques, la flora, la fauna, entre otros. Es por esta razón que el derecho constitucional no puede estar separados, pues ambos se complementan en contenido, fines y principios.

b) Con el derecho tributario

La relación entre el derecho administrativo y el derecho tributario estriba en que: “Contienen la regulación jurídica de la preparación de presupuesto estatal, captación, manejo y utilización de los bienes del Estado y sus ingresos que deben ser aplicados exclusivamente para alcanzar sus fines y objetivos constitucionales”.²⁰

El derecho tributario tiene una función eminentemente recaudadora, la cual le corresponde a la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT-, pero no solo de los particulares, sino también de los servidores públicos, es por ello que se establecen determinados tributos que deben pagarse, ya que el Estado necesita agenciarse de

²⁰ Ibid. pág. 16.

fondos para devolvérselos a la población mediante la prestación de servicios públicos eficientes y eficaces. Con todo ello lo que se busca es garantizar la transparencia fiscal como el caso de los controles en las aduanas para evitar el contrabando y la defraudación aduanera.

c) Con el derecho laboral

La razón primordial de la relación es porque el derecho laboral norma las relaciones entre el Estado como patrono, el que recibe el nombre de autoridad nominadora según la dependencia de la entidad descentralizada o autónoma y los trabajadores quienes reciben el nombre de servidores públicos. Otra relación se da por el traslado de la competencia para aplicar los tratados y convenios internacionales por parte del Ministerio de Trabajo y Previsión Social. También la Oficina Nacional de Servicio Civil –ONSEC- y la Junta Nacional de Servicio Civil se encargan de velar por el cumplimiento de la Ley de Servicio Civil, la cual regula las relaciones entre el Estado y los servidores públicos; y, el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social –IGSS-, aplicable para el sector privado y público.

Las normas en mención están contenidas en la Constitución Política de la República de Guatemala, el Código de Trabajo, que se aplica supletoriamente en lo no previsto, Ley de Servicio Civil, Ley Orgánica del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, Ley de Clases Pasivas Civiles del Estado, Ley de Sindicalización y Huelga de los Trabajadores del Estado y por supuesto, los convenios de la Organización Internacional del Trabajo. Es importante tener presente que el derecho administrativo es una disciplina jurídica que

toda persona debe conocer para entender las decisiones que se toman dentro de las diversas instituciones de la administración pública y los derechos que le asisten a los particulares cuando consideran que sus derechos han sido vulnerados y poder plantear reclamos haciendo uso de los mecanismos que las leyes permiten.

d) Con el derecho penal

Esta relación sirve para regular el qué hacer de la administración pública y de los servidores públicos, es por esta razón que el Congreso de la República de Guatemala emitió en 2002 la Ley de Probidad de Empleados y Funcionarios Públicos, para establecer responsabilidad administrativa, penal y civil para los servidores públicos, Ley Contra la Corrupción en 2012, para frenar algunos actos ilícitos que los funcionarios públicos realizaban.

Por esta razón es que existen los delitos contra la administración pública regulados en el libro segundo del Código Penal, tales como: el abuso de autoridad, incumplimiento de deberes, cohecho activo, cohecho pasivo, fraude, entre otros, ya que, dentro del ejercicio de su cargo, los funcionarios públicos tienden a beneficiarse personalmente o a terceras personas mediante actos fuera del margen de la ley.

La norma básica y de la cual tienen su asidero las mencionadas leyes está en el Artículo 155 de la Constitución Política de la República de Guatemala en el cual se establecen los tipos de responsabilidad en que pueden incurrir los funcionarios y empleados públicos, así como la prescripción.

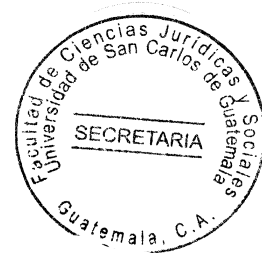


e) Con el derecho procesal en general

La relación entre el derecho administrativo y el derecho procesal radica en que ésta última es reguladora de los actos jurisdiccionales, es decir, que existen procesos de naturaleza contenciosa como el proceso contencioso administrativo los cuales se llevan a cabo ante el tribunal de lo contencioso administrativo; hay otros procesos de naturaleza ejecutiva como el juicio de cuentas, el que se lleva a cabo ante el tribunal de cuentas; y otros de naturaleza constitucional como el amparo y las inconstitucionalidades, que se lleva a cabo ante la Corte de Constitucionalidad.

Todos los procesos antes enunciados sirven para dirimir las controversias entre la administración pública y los particulares, ya que con ello se garantiza para estos últimos el derecho de defensa consagrado en el Artículo 12 de la Constitución Política de la República de Guatemala, así como también establecer las responsabilidades civiles, penales y administrativas derivadas del actuar de los servidores públicos. El derecho procesal es aplicado como lo indica el Artículo 203 de la Constitución Política de la República de Guatemala, por los órganos jurisdiccionales que poseen el monopolio de la jurisdicción que es única e indivisible.

Para finalizar este capítulo, se denota la importancia del derecho administrativo, ya que la existencia de esta disciplina jurídica ha venido a revolucionar la sociedad sobre todo en el aspecto del derecho de petición, tan importante en un estado de derecho porque debe conferírsele a los particulares el pleno goce de las garantías establecidas en la Constitución Política de la República de Guatemala.



CAPÍTULO III

3. Los medios de transporte

En este capítulo se estudian los medios de transporte, sus antecedentes, su definición, su clasificación dentro de la que se incluye el transporte acuático, terrestre y aéreo, la formalización de estos medios de transporte y por último, haciendo un enfoque más preciso al transporte público, ya que este es el medio por excelencia que hoy en día es el motor de todas las ciudades del mundo tanto para el traslado de personas como de cosas.

3.1. Antecedentes

“En el pasado remoto los medios de transporte terrestres estaban condicionados al uso de animales. Así, era común que los mismos fuesen utilizados para empujar carros o directamente siendo montados por jinetes. En cuanto a los medios de transporte por medios acuáticos, los mismos eran impulsados por el viento o mediante actividad humana, mediante el proceso de remar. No existieron en estos primeros momentos muchas más variantes en lo que respecta a este tema, circunstancia que debió esperar casi dos milenios para cambiar abruptamente. En efecto, el desarrollo de la máquina de vapor y del motor de combustión significó el desarrollo de nuevas formas de transporte, formas que revolucionaron a la sociedad y significaron un corte abrupto con respecto al pasado. Así, en la revolución industrial se agregó el ferrocarril y el automóvil como forma de transportar personas y bienes; los mismos significaron una baja en los costos de este

tipo de servicios. Un medio de transporte que sin lugar a dudas cambió en gran medida la manera en que la sociedad se relaciona es el avión. En efecto, el mismo permitió el transporte de pasajeros de un extremo al otro lado del mundo con un costo en tiempo realmente bajo. El avión fue perfeccionando sus características con el paso del tiempo, logrando transportar cada vez más personas, haciendo que visitar continentes distantes sea de gran fácil implementación.”²¹

Es de hacer notar que los medios de transporte han pasado por diferentes momentos en la historia, y todos los que han existido a lo largo de la historia han sido de beneficio para la población de la época y con el apareamiento de la revolución industrial se pensó en una forma de obtener dinero y hoy en día lo que la mayoría de las personas buscan es la rapidez para que se mantenga la comunicación entre diversos países.

3.2. Definición

Según la doctrina, el concepto genérico de transporte representa: “el traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares. Organización y medios de locomoción con que una nación o ciudad cuenta”.²²

El citado autor hace referencia dos elementos preponderantes para que pueda hablarse de medios de transporte: en primer lugar, la conducción, es decir, el desplazamiento de personas y cosas de un lugar a otro; y el segundo elemento implica las personas o cosas

²¹ <https://www.importancia.org/medios-de-transporte.php> (Consultado: 3 de diciembre de 2018)

²² Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág. 370.

que se trasladan, ya que el concepto no puede restringirse a uno u otro. El transporte involucra e implica un tránsito, pero es un tránsito efectuado siempre a través de un vehículo por una vía ya sea el mar, aire o la tierra.

3.3. Clasificación

Los tipos de transporte más usados en la actualidad son el acuático, el terrestre y aéreo; los tres son de suma importancia para el traslado de personas y mercaderías. Todos presentan ventajas y desventajas, pero su uso va a depender de la necesidad de las personas, la rapidez con que deben llegar a su destino o sus mercaderías y lo más importante, el lugar al cual se dirigen.

a) Acuático

La terminología utilizada se considera más adecuada que la de transporte marítimo, como también suele considerársele, ya que esta última denominación se limita a la vía marítima, pero el transporte puede ser a través de ríos y lagos, en cuyo caso no encajaría el concepto.

Afirma la doctrina que: "el marítimo ofrece diversas modalidades de servicio en buques de línea regular que brindan un servicio permanente con un tráfico determinado y con frecuencias establecidas. Por lo general, son buques de tarifas más elevadas; pero también existen los buques conferenciados donde dos o más transportistas navieros acuerdan trabajar determinadas líneas, con regularidad y un cobro uniforme de fletes

para cada tipo de mercadería, todo esto cumpliendo con un mínimo de salidas. Este modo de transporte presenta los costos más bajos de la Distribución Física Internacional –DFI-, dada su capacidad para movilizar mercancías de gran volumen, poco valor y su capacidad para recorrer grandes distancias. Uno de los puntos débiles es la lentitud, por lo tanto, los seguros deben ser adecuados por el tiempo, la distancia y sus frecuencias limitadas, las tarifas”.²³

Se puede apreciar que el transporte por la vía marítima continúa teniendo auge actualmente, esto se debe al aumento de la demanda de diversos bienes que se adquieren a través de internet, ello ocasiona que las mercancías que se adquieren importan y exportan, se dé en distintos los volúmenes, aunado a que también están determinados por el crecimiento económico mundial y la necesidad de servir de soporte del comercio de mercancías.

Pero también el transporte de personas es común en este medio de transporte, aunque se utiliza más con fines turísticos razón por la cual existen diversos cruceros alrededor del mundo. Pero desde el punto de vista comercial, es casi el motor de la economía porque permite desarrollar el comercio exterior en gran escala y a un costo económico en comparación con otros medios de transporte. Entre todos los medios de transporte, el marítimo es el que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional.

²³ Castro Casas, Jairo Antonio y Mónica Patricia Osorio Martínez. **Modos y medios de transporte**. Pág. 40.



b) Terrestre

Para el transporte terrestre hay mucha oferta de vehículos, para carga general, con dimensiones estandarizadas y para carga de condiciones particulares como extrapesada y extradimensionada, con plataformas especiales; de igual forma, se determinan capacidades y restricciones para camiones con y sin remolques de diferentes tipos, sus condiciones son reguladas por el Ministerio de Transporte. Los equipos utilizados para el manejo de la carga son diversos, los más comunes son los montacargas, las grúas, las bandas transportadoras, los ductos y los que se utilizan para carga específica como el traslado de la correspondencia. También se tiene como equipo para el manejo de carga las volquetas o camiones de gran tamaño, especialmente utilizados en las minas”.²⁴

El autor citado es certero en su afirmación, ya que menciona las diversas formas de traslado mediante la vía terrestre, es por ello que el transporte terrestre es uno de los más efectivos en la actualidad, pero tienen el inconveniente que no puede intercomunicarse con otros continentes, en cuyo caso tendría que recurrirse al transporte acuático o aéreo.

c) Aéreo

La doctrina define el transporte aéreo como: “La conducción de personas o cosas por medio de una aeronave. Se inspira como resultado de su peculiaridad por la velocidad y

²⁴ Castro. **Op. Cit.** Pág. 35.

alcance, la facilidad para cruzar fronteras sin ser detenido, pero con respeto de las zonas de vuelo prohibido. Por su reciente aparición, producto del siglo XX y luego de la primera guerra mundial, que significó la mayoría de edad aeronáutica, sus normas se encuentran bastante unificadas en el campo internacional”.²⁵

Lo que el citado autor quiere decir es que el transporte aéreo es el más efectivo en la actualidad en lo que respecta a la rapidez con la que se desplaza a diversas partes del mundo, tanto para el traslado de mercaderías como de personas, siendo este último el más común. En este tipo de transporte intervienen diversos sujetos como el piloto de vuelo, los tripulantes de cabina, en el caso de transporte de personas. Estas personas poseen funciones claramente determinadas como llevar el orden dentro del avión, pero lo más importante, advertirles a los usuarios que adopten las medidas de seguridad antes, durante y después del viaje.

Necesariamente debe haber alguien que tome la iniciativa para el viaje, alguien que envíe y alguien que reciba las mercaderías y la persona que se encarga de vigilar en transporte, es por ello por lo que todos cumplen una función primordial sin los cuales no podría desarrollarse a cabalidad el transporte aéreo.

El transporte aéreo presenta diversas características que es necesario tomar en cuenta:

a) Rapidez y puntualidad, es la principal característica de este medio de transporte, solo el avión ofrece la posibilidad de situar una mercancía en cualquier lugar del mundo en 24

²⁵ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 961.

horas; b) Agilidad administrativa porque como consecuencia de esa gran rapidez y de la necesidad de que no se produzcan demoras en los procesos administrativos en los aeropuertos de origen y destino, los trámites aduaneros, logísticos, etc.; c) Seguridad, porque el avión es el medio de transporte más seguro, como evidencia el hecho de que es el que menor índice de siniestros registra; y, d) Amplia red de cobertura, ya que existe la posibilidad de enviar mercancía a prácticamente cualquier lugar del mundo. De hecho, algunos destinos solo son accesibles por este medio”.²⁶

Las características en mención es lo que hace que muchas personas utilicen el transporte aéreo hoy en día, principalmente si se trata de traslado de mercancías, ya que la rapidez resulta crucial tanto para las mercancías perecederas como para las de alto valor y los envíos urgentes, lo cual es beneficioso porque permite negociaciones y transar en el menor tiempo posible y esto a la vez conlleva la seguridad jurídica.

3.4. Formalización

La formalización de los medios de transporte se logra a través de un contrato, en el cual deben intervenir tres elementos que son: los elementos personales que incluyen al porteador, transportista o empresario de transportes quien se encarga de conducir a otra persona y a su equipaje de un lugar a otro; y el pasajero o viajero quien se conduce de un lugar a otro. Entre los elementos reales están el precio o valor del pasaje y a cambio el porteador o transportista le entrega al pasajero un boleto o billete, cabe mencionar que

²⁶ Cabrera Cánovas, Alfonso. **Transporte aéreo internacional de mercancías**. Pág. 11.

este elemento ha quedado en desuso en la actualidad pues en cualquier medio de transporte se hace caso omiso a la obligación de entregare el boleto o billete, razón por la cual es únicamente derecho vigente pero no positivo, sobre todo sucede en los casos de transporte terrestre; donde aún se aplica es en el transporte aéreo con los billetes de avión. Y la cosa transportada, peso solo se da en los contratos de transportes de mercaderías.

Hay algunas reglas que protegen tanto al porteador como al pasajero, como la del Artículo 801 del Código de Comercio de Guatemala, el cual norma que: “Si el porteador recibe el equipaje con valor declarado por el pasajero, los daños que se ocasionen se regulan por dicho valor, salvo que se pruebe que es superior al real y si no se declara valor, la responsabilidad del porteador se limita a una cantidad igual por kilogramo de equipaje, al importe que corresponda a un recorrido de 50 kilómetros”.

Es de hacer notar entonces que cuanto, a la formalidad del contrato, no existe obligación de realizarlo por escrito por la rapidez que se necesita trasladar de una persona o las cosas, razón por la cual se da únicamente en forma verbal en la actualidad. Pero hay que tomar en cuenta un aspecto fundamental que menciona la doctrina: “El transporte no siempre es un contrato. El transporte en sí es la traslación material de personas o cosas muebles desde un lugar a otro; este hecho no constituye un contrato en sí mismo. Para que se concrete es necesario que concurren los elementos clásicos de la existencia de los contratos, siendo uno de los requisitos indispensables, el acuerdo de voluntades”.²⁷

²⁷ Granuer de Falú, María Cristina. **Manual de derecho del transporte terrestre**. Pág. 11.

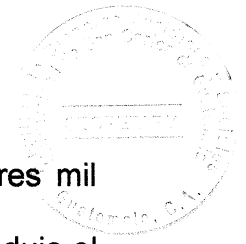
Se comparte la opinión de la citada autora, porque claramente distingue entre el contrato de transporte y la actividad propiamente dicha; el contrato de transporte puede ser verbal, el inconveniente aquí es que no queda ninguna constancia sobre el modo, lugar y forma del traslado de las mercaderías o la persona y desde este punto de vista, no hay contrato.

Pero también está el otro inconveniente que, si una persona necesita trasladar mercancías de un lugar a otro o trasladarse ella misma, se perdería tiempo en buscar un notario para que redacte el contrato, estipular las condiciones de este, la distancia y el precio, prácticamente esto es imposible por la rapidez que se mueve el comercio tanto nacional como internacional.

El problema se resuelve con el elemento del consentimiento porque si una persona traslada sus mercaderías de un lugar a otros, lógicamente aquí no hay contrato porque no hay bilateralidad ni declaración de voluntad. El contrato va a existir siempre que una persona solicite los servicios de otra para el traslado de ella o de mercaderías. Por ejemplo, el servicio de taxi o de autobús, o lo que se denomina fletes.

3.5. Transporte público

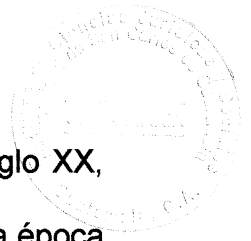
Para entender el funcionamiento del transporte público en Guatemala es necesario analizar brevemente sus antecedentes: “El transporte se inició por medio de unas carretas llamadas también taxis o diligencias siguiendo esta forma hasta el año de 1921. Avalados por el Gobierno Liberal en su afán modernista introdujeron los tranvías, los que eran halados por mulas y en otras ocasiones por medio de caballos, es uno de los



grandes logros para la pequeña ciudad de ese entonces que no pasaba de tres mil habitantes. En 1932 surge la idea de modernizar el transporte, por lo que se introdujo el servicio de buses y son traídas las primeras unidades que servirían como experimento, las cuales son aceptadas por los habitantes; otorgando a empresas particulares el derecho exclusivo para poder prestarlo entre distintos lugares de la Municipalidad de Guatemala. Se inicia el transporte urbano por concesión. Ya se observaba desorden e ineficiencia.

Las primeras empresas que iniciaron el transporte por medio de buses con derecho exclusivo en la prestación del servicio fueron la Empresa de Seguridad y la de Autobuses de Guatemala, cuyos propietarios eran los señores Wenceslao Aldaz y Roque Rosito, que cubrían las rutas del Hipódromo del Norte a la Estación Central de los Ferrocarriles de Guatemala, así mismo, del Cementerio General a la Parroquia y al Guarda del Golfo. Para ese entonces los propietarios de los buses no pagaban ningún impuesto al Estado o a la Municipalidad. Existieron otras dos empresas, una de ellas se denominaba la del Sur, porque su recorrido era del Parque central a la villa de Guadalupe y la otra que cubría del Amate al Guarda, esta última compañía era propiedad de María Asturias, Miguel Paredes y Manuel Jhonson. Los señores Rosito, Aldáz y el Italiano Modelo Corone, formaron una empresa llamada la Auraco de las cuales formaron varias rutas lo que posteriormente dio lugar a la primera organización del transporte urbano”.²⁸

²⁸ Andrade Morales, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte.** Pág. 40.



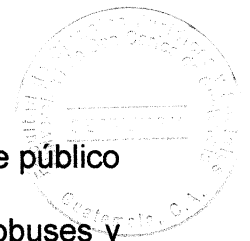
Cabe mencionar que los medios de transporte se remontan a principios del Siglo XX, especialmente con el surgimiento del automóvil y es así como las personas de la época toman la iniciativa de crear empresas dedicadas al traslado de personas de un lugar a otro. Los medios de transporte se consideran un avance para la época, ya que beneficiaban a la mayoría de la población que tenía que caminar grandes distancias para llegar a su destino, razón por la cual, pero en esa época los medios de transporte eran ordenados y eficientes, ya que existía la cultura de ayuda a las demás personas.

3.5.1. Definición

La doctrina define el transporte público como: “El método de transportación que operan con rutas fijas y horarios predeterminados y que pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio del pago de una tarifa previamente establecida. Las dos últimas modalidades son las que integran el transporte público urbano”.²⁹

Es de hacer notar que hay dos elementos fundamentales para considerarse público al transporte: que cualquier persona los utilice y que pague una tarifa previamente establecida; de no cumplir con estos requisitos, el transporte se considera privado. Estas tarifas pueden aumentarse, pero debe de informarse a los usuarios con la debida antelación, de lo contrario, estos pueden acudir a las instancias correspondientes para plantear sus quejas como la Procuraduría de los Derechos Humanos, para que los transportistas no abusen en los cobros.

²⁹ Universidad Nacional de Cuyo. **Medios de transporte urbano**. Pág. 1.



En la doctrina hay un criterio generalizado en cuanto a los medios de transporte público siendo esta: “los convencionales, dentro de los que se encuentran: a) los autobuses y microbuses; b) taxis; c) ferrocarriles urbanos y metropolitanos, dentro de los que e incluyen: el tranvía, metro y ferrocarril de cercanías; y d) trolebús. Y los no convencionales, dentro de los que se encuentran: autobús semi rápido, autobús accionado por energías limpias, sistemas bimodales, sistemas guiados sobre neumáticos y monorraíl”.³⁰

3.5.2. Clasificación

La clasificación de los medios de transporte público que enumera el citado autor es completa, ya que contiene todas las modalidades que puede utilizarse en una ciudad. La ciudad de Guatemala únicamente cuenta con autobuses, microbuses y taxis, así como el sistema de transmetro implementado desde el año 2007, el cual es administrado por la municipalidad de Guatemala. Este medio de transporte es considerado por la mayoría de los usuarios como el más efectivo, rápido, eficiente y ordenado; actualmente existen diversas rutas que cubren las diversas zonas de la ciudad.

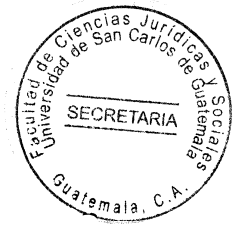
Existe también el servicio de transurbano implementado en el año 2009, pero a diferencia del transmetro, el transurbano es administrado por la iniciativa privada con subsidio del gobierno central; otra diferencia es que este no cuenta con vías exclusivas para su desplazamiento, lo cual dificulta la movilidad en la vía pública sobre todo en las

³⁰ González, Mariano. **Los medios de transporte en la ciudad, un análisis comparativo**. Pág. 7 y 8.

denominadas horas pico. Pese a ello, se considera un transporte seguro al menos en lo que se refiere a posibilidades de actos delictivos.

Sin embargo, el sistema transurbano se ha convertido en un medio de transporte similar al sistema urbano ya que los pilotos no respetan las paradas autorizadas ni el Reglamento de Tránsito con el fin de llegar luego a los lugares de destino. Las situaciones anteriores ocasionan congestionamiento del tránsito en diferentes áreas debido a la concentración de tráfico en las arterias de la red vial.

Para finalizar este capítulo, se hace mención que los medios de transportes son indispensables para la sociedad ya que nos permiten viajar tanto a distancias cortas como ir de una entidad a otra o viajar fuera del país. También son necesarios para realizar el comercio, las manufacturas y los servicios pues con ellos, las materias primas y productos elaborados son llevados de los centros de fabricación a los de consumo.





CAPÍTULO IV

4. Aspectos jurídicos a incorporar en la regulación legal de los bicitaxis en Guatemala

En este capítulo se analiza el uso de los vehículos de dos y tres ruedas, la vulneración a la seguridad jurídica derivado del uso, análisis de legislación comparada, análisis de la norma vigente que se aplica en general a los vehículos destinados a transportar personas, análisis de la investigación y la propuesta de emisión de un acuerdo por parte del concejo municipal de la municipalidad de Guatemala relacionada con el uso y registro de los bicitaxis.

4.1. Historia de los bicitaxis

“El bicitaxismo es un modo de transporte compuesto por un vehículo construido bajo el principio de la bicicleta, accionado con tracción humana, con una capacidad de dos pasajeros adultos sentados y su conductor. Los bicitaxis surgen a inicios del siglo XIX en el continente asiático como una alternativa eficiente y económica para el transporte de mercancía y personas. Hacia finales del siglo XX el bicitaxismo se extendió por diversas ciudades del mundo en las que se encargaban de cubrir pequeños trayectos, prestando un servicio tanto de transporte público como de transporte turístico. El bicitaxismo data del año 1868 en Japón, y nace como una alternativa económica y eficiente de transporte complementaria a los palanquines (sillas de manos) y vehículos halados por caballos. Años después el bicitaxismo se empezó a posicionar en las ciudades de Asia para el

transporte de mercancía y pasajeros. Tan sólo en 1872 aproximadamente 40.000 bicitaxis ya circulaban por Tokio, convirtiéndose en la principal forma de transporte público en Japón”.³¹

Se puede apreciar que el uso de los bicitaxis no es tan reciente, ya que data de mediados del Siglo XIX, lo cual tiene sentido, ya que en esa época no existían aún los automóviles, por ello predominaba el uso de estos vehículos de dos ruedas, pero fue por la necesidad de movilización, posteriormente se empleaba como medio de transporte turístico hasta convertirse en un medio para obtener ingreso. Es por esta razón que la relación entre el bicitaxismo con otros modos de transporte debe ser clara, se debe tener una distinción frente las condiciones de circulación de otros vehículos no motorizados como las bicicletas.

4.2. Vehículos de dos y tres Ruedas

“Los vehículos de dos y tres ruedas tienen un papel importante en el mercado de transporte en Asia, países como India, China, Vietnam e Indonesia tienen un gran número de vehículos de dos ruedas que se usan principalmente para transporte de personas. Los vehículos de tres ruedas son típicamente usados como taxis de corta distancia”.³² Se puede deducir que los países de Asia han implementado el uso de los vehículos de dos

³¹ Velandia Villamil, Ximena Carolina. **Análisis en el contexto internacional del bicitaxismo como modo de transporte sostenible y complementario para el sistema de transporte público en Bogotá.** Pág.2.

³² Shah, Jitendra. **Vehículos de dos y tres ruedas.** Pág. 1.

y tres ruedas para el traslado de personas, de ahí los países de América hayan visto como una fuente de ingresos económicos.

4.3. Vulneración a la integridad física de las personas y su reparación

Según afirma la doctrina, una de las principales causas del uso de los bicitaxis surge: “como una salida al problema social del desempleo, viéndose involucrados una población vulnerable, como son madres cabeza de familia, desempleados, desplazados; quienes, en su afán del sustento diario, ven en el desarrollo de dicha actividad una posibilidad de mantener a su familia, sin importar los riesgos a los que se exponen no solo ellos, sino a los demás usuarios de la vía. Adicionalmente, la familiarización por parte las comunidades, han contribuido a su proliferación y permanencia en las zonas, debido a que en muchas zonas de la ciudad donde se da la prestación de transporte de pasajeros con servicios autorizados, emplean los servicios ilegales”.³³

Se comparte la afirmación de la referida autora, ya que no se toman en cuenta los riesgos que pueden ocurrir al realizar alguna actividad que no está reglamentada. Esto es precisamente lo que sucede con el servicio de bicitaxis, que pone en riesgo la seguridad jurídica, la vida e integridad de las personas. Uno de los principales problemas que afronta la ciudad de Guatemala es el tráfico sobre todo en las denominadas horas pico, lo cual ha ocasionado que las personas opten por el uso de los bicitaxis para el

³³ Mercado Velandia, Claudia Janeth. **Viabilidad técnica financiera de la utilización del bicitaxi como medio de transporte público en el marco del sistema Integrado de transporte público en Bogotá.** Pág. 47.

traslado rápido a su lugar de destino; generalmente utilizan los bicitaxis en lugar de los mototaxis por cuestiones económicas.

En este caso, los usuarios de los bicitaxis y quienes prestan el servicio, lo utilizan bajo su cuenta y riesgo y con ello se genera la responsabilidad civil, la cual debe entenderse como: “La obligación a cargo de quien, actuando de manera antijurídica y culpable causa daños o perjuicios a otro, de reparar o indemnizar el agravio a efecto de que, a la vez se restaña la alteración del patrimonio particular afectado, se restaura también la integridad del orden normativo lesionado.”³⁴

Lo anterior se aplica perfectamente al uso de los bicitaxis si llegara a producirse un daño o perjuicio a la integridad de terceras personas o de los propios usuarios, como el caso de alguna colisión con otro vehículo; ante tales circunstancias, debe reparar el daño según lo establece el Artículo 1646 del Código Civil, la cual obliga a indemnizar todo daño causado si la persona no prueba la ausencia de culpabilidad.

4.4. Bicitaxis en México

En México rige el Reglamento de Tránsito de Bicitaxis, identificado como 0005, de fecha 30 de noviembre de 2011 emitido el Ayuntamiento del Chiconcuac de Juárez del Estado de México, cuya estructura es la siguiente: capítulo I, disposiciones generales; capítulo II, autoridades de tránsito; capítulo III, registro de bicitaxis; capítulo IV, placas

³⁴ Contreras Ortiz, Rubén Alberto. **Obligaciones y negocios jurídicos civiles**. Pág. 7.

de identificación; capítulo V, permisos para conducir o credencial; capítulo VI, obligaciones y prohibiciones para los conductores de bicitaxis; capítulo VII, reglas para la circulación de bicitaxis; capítulo VIII, la revisión mecánica; capítulo IX, de las infracciones a este reglamento y sanciones.

A continuación, se procede a analizar las normas más importantes. El Artículo 4 preceptúa: “Los bicitaxis podrán circular con permisos provisionales expedidos por la dirección. En este caso, las autoridades de transporte y vialidad municipal podrán solicitar a los conductores que acrediten estar en regla, presentando el permiso correspondiente además del equipo de que están provistos los bicitaxis, con los siguientes aditamentos:

- I. Los bicitaxis deberán pintarse del color que identifique a la organización a la que estén afiliados.
- II. La calandria deberá estar en condiciones de comodidad y de visibilidad adecuadas para el pasaje, así como con las señalizaciones necesarias.
- III. Contar con espejo retrovisor, colocado del lado izquierdo del conductor.
- IV. Una bocina, timbre o claxon.
- V. Frenos que accionen en forma mecánica, sobre las ruedas traseras.
- VI. Los bicitaxis deberán mantenerse en condiciones operativa, de comodidad y seguridad para el pasajero”.

Se puede hacer notar que la norma en mención garantiza la seguridad jurídica de las personas, ya que obliga a tener los bicitaxis en óptimas condiciones para su uso, lo cual se considera de suma importancia y se pueden considerar como elementos básicos que todo vehículo de esa naturaleza debe tener, puesto que ello contribuiría a evitar accidentes de tránsito y atenuar los riesgos a que las personas están expuestas en todo momento.

Por su parte, el Artículo 9 establece que: “Los propietarios de bicitaxis, deberán registrarlos ante la dirección, la cual les expedirá las placas de matriculación, misma que deberá colocarse en el lugar destinado para ello”.

Es importante destacar que al uso de los bicitaxis se le ha dado gran relevancia pues con el simple hecho de obtener una matriculación, ya se ve la intención de las autoridades mexicanas de velar por la seguridad de las personas, pues dicho registro ayuda a identificar la circulación de los vehículos y seguirles la pista en caso de que alguno pretenda darse a la fuga.

Y en lo referente a los conductores, el Artículo 22 establece: “Los conductores de bicitaxis guiarán los vehículos con la mayor precaución y obedecerán las siguientes reglas: I) Circularán siempre por su derecha, en el sentido o dirección señalada y sobre las áreas expresamente marcadas por la dirección. II) Respetarán las señales de tránsito y las indicaciones de los agentes. III) Ante la presencia de peatones sobre el arroyo vehicular, disminuirán su velocidad y de ser necesario detendrán la marcha de su unidad, dándoles preferencia a los mismos, extremando las medidas, necesarias para la protección y cuidado de los transeúntes. IV) Solamente viajarán en las unidades, el número de personas que ocupen los asientos especialmente acondicionados para ello. V) Está prohibida la circulación de bicitaxis en carreteras de tránsito rápido y/o viajar a velocidades de más de 30 km./h. VI. Los conductores tienen prohibido arrojar basura en la vía pública y tampoco permitirán que los pasajeros lo hagan”.

Las reglas enumeradas en el citado Artículo son básicas, ya que los bicitaxis deben cumplir con requisitos mínimos de cualquier piloto, pues en la vía pública no debiera existir la imprudencia. Con todo lo expuesto, se denota que las municipalidades mexicanas regulan la obligación de portar permisos para conducir o credenciales de los pilotos que brindan el servicio, documento que le es extendido después de aprobar el examen de normas de validación.

4.5. Colombia

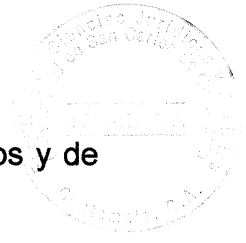
La resolución 0003256 del tres de agosto de 2018 emitida por el Ministerio de Transporte de Colombia, regula el uso de los bixitaxis.

Respecto al permiso o autorización, el Artículo 18 establece: "La tarjeta de operación será expedida por la autoridad de transporte de la jurisdicción donde se prestará el servicio, por solicitud de la personas natural o jurídica habilitada, en un plazo no superior a 10 días hábiles contados a partir de la recepción de la solicitud y los documentos requeridos, para lo cual esta deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos siguientes: 1) relación del equipo de transporte con el cual prestará el servicio, donde solicite el número de registro de cada vehículo en el registro de que se trata la presente disposición que contenga los datos de identificación, especialmente serial, marca, rin y modelo, número interno del vehículo asignado por la persona natural o jurídica habilitada para prestar el servicio de transporte. 2) relación de información del propietario, específicamente nombre, apellido, tipo y número de identificación. 3) contrato de vinculación del vehículo, que garantice su control efectivo por parte de la persona natural o jurídica habilitada para prestar el servicio

de transporte. 4) certificación original expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado con las pólizas de responsabilidad civil o de accidentes personales, según corresponda, en las condiciones establecidas por la autoridad de transporte competente. 5) adjuntar copia actualizada del formato de ficha de revisión y mantenimiento preventivo de cada vehículo, que demuestre la existencia del programa que para estos efectos adelantará la personas natural o jurídica habilitada. 6) constancia emitida por parte de la autoridad competente donde certifique que el vehículo cumple con las condiciones de interacción con la plataforma tecnología”.

Se puede apreciar que las exigencias por parte de la legislación colombiana son mayores que la legislación mexicana, ya que Colombia obliga a tener un contrato de vinculación, así como el uso de la tecnología, cuestiones que se consideran acertadas porque los vehículos deben estar en constante mantenimiento, que de hecho es uno de los requisitos para prestar el servicio, así como la rapidez con la que expiden la tarjeta que faculta a las personas la conducción de estos vehículos.

Otro aspecto que llama la atención es lo referente al seguro, regulado en el Artículo 22, el cual regula: “Seguros. Para prestar el servicio público de que se trata la presente resolución, la persona natural o jurídica deberá tomar un seguro que cubra a las personas y todas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte con una compañía de seguros autorizada en Colombia. Los amparos, coberturas y montos asegurables deberán determinarse en el estudio de estructuración técnica, legal y financiera, dependiendo de los riesgos identificados y las necesidades del servicio o del sistema. En todo caso, deberán ampararse como mínimo los riesgos de muerte, incapacidad total y



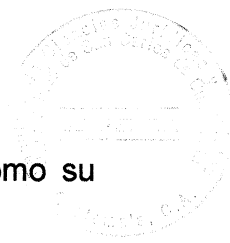
permanente, incapacidad temporal, daños a bienes de terceros y gastos médicos y de hospitalización de terceros”.

Es increíble realmente los avances que tiene la legislación colombiana en cuanto a la regulación de los bicitaxia, cuestión que la legislación mexicana no contempla. El seguro es de suma importancia para cualquier medio de transporte y la legislación colombiana incluso obliga a tener seguro contra las cosas, esto demuestra el interés de las autoridades de garantizar la seguridad jurídica a las personas y a sus bienes ante cualquier daño causado, inclusive la cobertura es bastante amplia.

Y en lo referente al registro, dicha normativa contiene tres tipos de ellos: el de vehículos triciclos o tricimóviles no motorizados incluidos los de pedaleo asistido, destinados a la prestación del servicio público; un registro de conductores que prestan el servicio y el de personas naturales o jurídicas habilitadas para ello, esto al tenor del Artículo 27.

El hecho de incluir a las personas jurídicas impide que cualquier persona preste el servicio sin obtener los requisitos establecido; esta situación es de gran ayuda para deducir responsabilidades al momento de causar un accidente de tránsito, ya que, si no responde la persona individual, la persona jurídica lo tendrá que hacer.

Al hacer un análisis en las normativas transcritas tanto en Colombia como en México, se puede comprobar la importancia de los registros y la regulación que debe de existir para poder establecer obligaciones y responsabilidades de las personas que brindan el servicio y la debida protección a los derechos que en la actualidad se vulneran en los



usuarios, tales como la protección que el Estado debe de garantizar, tales como su integridad física, la vida y el patrimonio a través de las municipalidades.

4.6. Análisis de la norma vigente que se aplica en general a los vehículos destinados a transportar personas

Guatemala únicamente cuenta con la Ley de Tránsito, el Reglamento de Tránsito y los acuerdos municipales en la materia, razón por la cual se analizan las normas jurídicas que tienen relación con el uso de los bicitaxis. El Artículo 48 del Reglamento de Tránsito establece: “Normas relativas a Vehículos de dos ruedas. Las bicicletas no podrán ser ocupadas por más de una persona cuando hayan sido diseñadas para una sola persona. En ningún caso podrá situarse a otro viajero en el lugar intermedio entre la persona que conduce y el manubrio.”

La norma citada claramente indica que las bicicletas solamente pueden utilizarse para la cantidad de personas predeterminadas, lo cual tácitamente está prohibiendo el uso de este vehículo para trasladar personas, es decir, utilizarse como taxi, esta situación tiene lógica, ya que se pone en riesgo la vida, la integridad y la seguridad jurídica de las personas.

Respecto a las responsabilidades, el Artículo 48 Bis del Reglamento de Tránsito preceptúa: “Coordinación. Cuando la autoridad del tránsito sea ejercida por las Municipalidades por conducto de la Policía Municipal de Tránsito, éstas deben auxiliarse de las fuerzas de seguridad en los casos que los hechos de tránsito puedan ser

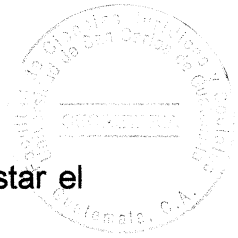


constitutivos de delitos o faltas; asimismo en operativos de control, las Policías Municipales de Tránsito podrán auxiliarse de las fuerzas de seguridad.

La finalidad de esta norma es que la policía municipal de tránsito se encargue de cualquier percance que pueda suscitarse en la vía pública cuando, esta norma tiene inmersa la obligatoriedad de respetar a las autoridades de tránsito por parte de la población.

El Concejo Municipal emitió el Acuerdo COM-07-2017 publicado en el Diario Oficial el 10 de julio de 2017 y vigente desde el 18 de julio de 2017, el cual contiene reformas al Reglamento para la Prestación del Servicio de Taxis en el Municipio de Guatemala, Acuerdo COM 025-05 de fecha 12 de diciembre de 2005. Dicho acuerdo municipal en el Artículo 13, el cual reforma el Artículo 27 numeral I, literal b) del reglamento en referencia, preceptúa: “Sanciones a los prestadores de servicios. A los prestadores de servicios de taxis se les impondrán las siguientes sanciones. I. multa administrativa de Q.200.00 por... b) Prestar el servicio de traslado de personas de forma remunerada dentro del municipio de Guatemala, sin estar registrado o autorizado por EMETRA...”

Como se puede apreciar, únicamente los taxis debidamente autorizados pueden prestar el servicio de transporte de personas de forma remunerada, de lo contrario el conductor se hace acreedor a la respectiva sanción; esta regulación es relativamente reciente, ya que tiene un poco más de año y medio de vigencia, pero que a la fecha es común observar que, en algunos puntos de la ciudad de Guatemala, algunas personas prestan el servicio.

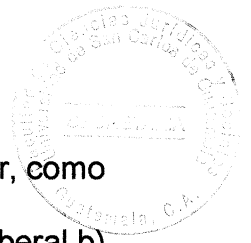


Y el numeral III, literal g) del Acuerdo COM 07-2017 prohíbe expresamente prestar el servicio de traslado de personas, ya que establece lo siguiente: "...prestar el servicio de traslado de personas de forma remunerada con bicicletas, motobicicletas, motocicletas, automóviles, paneles, pick ups y microbuses; dentro del municipio de Guatemala sin contar con la autorización de EMETRA, conforme la reglamentación aplicable..."

La norma transcrita claramente indica que las bicicletas no pueden utilizarse como taxis, a menos que obtengan autorización de EMETRA, el inconveniente es que la municipalidad de Guatemala no ha emitido ningún acuerdo en el que indique los requisitos para prestar el servicio de traslado de personas, por tal motivo, no podría utilizarse el Acuerdo COM 025-05, ya que este es exclusivo para los taxis y el Reglamento de Tránsito no contiene ninguna norma que permita el uso de bicicletas para traslado de personas de forma remunerada.

En cuanto a las sanciones, el Artículo 177 literal b) del Reglamento de Tránsito establece: "Detención y consignación del conductor. La autoridad deberá detener y consignar al conductor de un vehículo, en los casos siguientes: ...b) Al conductor implicado en un hecho de tránsito en el cual resulten lesionados o fallecidos".

Este Artículo se trae a colación, ya que al analizar el Acuerdo COM 07-2017, se estableció que se debe acudir a la reglamentación respectiva, que en este caso es el Reglamento de Tránsito, pues el citado Artículo obliga a la detención del conductor y trasladarlos a los órganos jurisdiccionales competentes según la gravedad del hecho de tránsito como pueden ser lesiones culposas u homicidio culposo en el peor de los casos, de manera



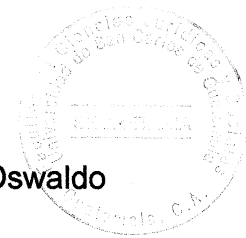
que si una persona traslada a otra en una bicicleta de forma remunerada, es decir, como si fuera taxi, debe responder civil y penalmente por con base en el Artículo 177 liberal b) ya citado.

4.7. Análisis de la investigación

Haciendo uso del derecho de libre acceso a la información pública regulado en el Artículo 30 de la Constitución Política de la República de Guatemala y en la Ley de Acceso a la Información Pública, en fecha 10 de abril de 2018, se presentó solicitud de información a la Unidad de Información de la Municipalidad de Guatemala, relacionada con lo siguiente:

- a) El procedimiento de cómo obtener una licencia para conducir bicitaxis.
- b) Procedimiento para la devolución de bicitaxis cuando son recogidos por el propietario por parte de los policías municipales.
- c) Reglamento para aplicar con respecto a la protección de la integridad física de los usuarios de los bicitaxis en momento de un accidente vial.
- d) Registro de los bicitaxis para poder transportar usuarios y usarlos como medio de transporte urbano.

Con base en la solicitud en mención, la Unidad de Información de la Municipalidad de Guatemala asignó el expediente número 344-2018 y emitió con fecha 18 de abril de 2018,



la resolución identificada como UDI-820-2018, signada por el señor Daniel Oswaldo Gálvez García, jefe de la referida unidad; en dicha resolución indica que se le entrega a Jackeline Johanna Ruiz, copia simple de los informes que remitió la Dirección de la Policía Municipal y la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte de Tránsito del municipio de Guatemala -EMETRA-.

El informe a que hace referencia la Unidad de Información de la Municipalidad de Guatemala es el oficio identificado como MDT-917-18 de fecha 12 de abril de 2018, signado por la licenciada Ellen Luna, jefa del departamento de medios de transporte de EMETRA, por medio del cual le envía el oficio identificado arriba al señor José Hernández López de enlace administrativo de la unidad de información de la Municipalidad de Guatemala, informa lo siguiente: “En el caso de las bicicletas destinadas para traslado de pasajeros, la Municipalidad de Guatemala no ha emitido ningún acuerdo para la regulación de este tipo de servicio, por lo que no existen líneas autorizadas ni el registro de dichos vehículos; ...En cuanto a la devolución de estos vehículos por parte de la autoridad y sobre la protección de la integridad física de los usuarios en caso de accidente vial, se deberá entender lo establecido en la Ley de Tránsito y su reglamento”.

4.8. Propuesta de reforma

De todo lo expuesto con anterioridad, se puede establecer la necesidad de reglamentar el uso de los bicitaxis en el municipio de Guatemala, ya que, con la información solicitada y remitida satisfactoriamente, se pudo constatar que no existe ningún acuerdo que haya emitido la municipalidad de Guatemala. Por lo tanto, debe reglamentarse el uso de los



bicitaxis pero es mejor que se realice por medio de un acuerdo del concejo municipal, ya que los municipios, por ser entidades autónomas, pueden emitir, aprobar acuerdos, reglamentos y ordenanzas municipales, según lo establecido en el Artículo 35 literal i) del Código Municipal, lo cual es más beneficioso que reformar la Ley de Tránsito o el Reglamento de Tránsito debido a la celeridad con que podría emitirse. A continuación, se presenta la propuesta de reglamentación del uso de los bicitaxis.

MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA

ACUERDO COM 01-2019

EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE GUATEMALA

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con la Constitución Política de la República de Guatemala y el Código Municipal, Decreto Número 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala, se establece que el gobierno municipal corresponde con exclusividad al Concejo Municipal, el cual está facultado para emitir sus acuerdos, reglamentos y ordenanzas municipales.

CONSIDERANDO:

Que, el concejo municipal dentro de su competencia, tienen la iniciativa, deliberación y decisión de los asuntos municipales, así como el control y la fiscalización de los diversos asuntos el gobierno municipal de su administración.



CONSIDERANDO:

Que la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala establece la obligatoriedad de todo propietario de vehículo automotor, de contar como mínimo con un seguro para garantizar la responsabilidad civil contra terceros, situación que en la actualidad no se cumple, lo cual conlleva que toda persona que circule en la vía pública esté propensa a que al sufrir un accidente de tránsito no tiene la certeza de un resarcimiento económico inmediato.

POR TANTO:

En uso de las facultades legales que le confieren los Artículo 253 y 254 de la Constitución Política de la República de Guatemala; Artículos 3, 5, 9, 33, 35 literal a), i) y n), 42, 47 y 48 literal c) del Código Municipal.

ACUERDA:

Emitir el siguiente:

REGLAMENTO PARA EL USO DE BICITAXIS EN EL MUNICIPIO Y DEPARTAMENTO DE GUATEMALA

Artículo 1. Ámbito de aplicación. El presente reglamento regula la prestación del servicio de transporte remunerado de personas mediante vehículos de dos ruedas identificados como bicicletas debidamente autorizados por EMETRA, dentro del municipio de Guatemala, departamento de Guatemala.

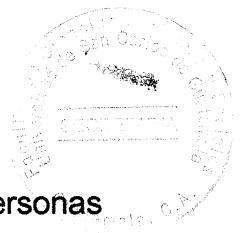


Artículo 2. Definiciones. Para los efectos del presente reglamento se entiende por: Municipio: La ciudad de Guatemala. Vía pública: Todo terreno de dominio público o de uso común por disposición de la ley, de la autoridad municipal o por razones de servicio se destinen al tránsito libre o que esté ya destinado a ese uso. Bicitaxi: vehículo de tracción humana compuesto por una bicicleta y un remolque unido a esta para el transporte de personas o cosas. Conductor: toda persona que maneje un bicitaxi. Dueños: todas las personas que tengan bicitaxis y estén registradas en la municipalidad de Guatemala. EMETRA: Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala

Artículo 3. Fiscalización del servicio. Corresponde a EMETRA velar por el debido cumplimiento del presente reglamento y de las demás disposiciones legales y reglamentarias aplicables, así como fiscalizar e imponer multas administrativas correspondientes.

Artículo 4. Actualización de datos. Los prestadores del servicio, los titulares de los números de registro y los conductores registrados tienen la obligación de actualizar sus datos durante la renovación anual del permiso para conducir, debiendo actualizar la dirección fiscal, correo electrónico, números de teléfono de línea fija y celular, para recibir notificaciones.

En caso de existir cambios de lugar de residencia, deberán informar inmediatamente a EMETRA, de lo contrario, se tendrán por válidas y bien hechas las que se hagan en la última dirección fiscal registrada.



Artículo 5. De la obtención del carné para conducir bicitaxis. Las personas interesadas en obtener licencia para prestar servicio de transporte de personas a través de bicitaxis deberán cumplir con los requisitos siguientes: a) llenar formulario extendido por EMETRA; b) fotocopia simple del boleto de ornado; c) fotocopia autenticada del documento personal de identificación; d) fotocopia del registro tributario unificado -RTU-; e) constancia de carencia de antecedentes penales y policiacos; y, f) acta notarial de declaración jurada en la que conste la carencia de sanciones administrativas o multas.

Una vez cumplidos los requisitos anteriores. EMETRA extenderá un carné con vigencia de un año, el cual podrá ser renovado por un periodo igual al estar solvente de multas administrativas y de tránsito.

Artículo 6. De la consignación y devolución de bicitaxis. Al suscitarse un hecho de tránsito donde resulten personas lesionadas o fallecidas, los bicitaxis serán consignados por EMETRA a un predio inmediatamente.

Para la devolución de estos vehículos, el propietario deberá presentar la documentación siguiente: a) documento autorizado por notario ya sea en escritura pública o en documento privado en donde conste que se hará responsable de los daños y perjuicios ocasionados a los tripulantes; b) fotocopia autenticada del documento personal de identificación; c) fotocopia del registro tributario unificado; constancia emitida por la municipalidad de Guatemala donde conste que se pagó la multa respectiva; pagar la cantidad de Q.500.00 par la devolución. Cumplidos estos requisitos, EMETRA deberá devolver el vehículo el mismo día en que fueron presentados.



Artículo 7. Del registro de los bicitaxis. Se crea el registro de bicitaxis, adscrito a la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala -EMETRA- en el cual se deberán registrar estos vehículos, el cual deberá tener un listado actualizado de los bicitaxis autorizados para circular, así como de los pilotos y propietarios de estos vehículos.

Artículo 8. Sanciones. A los prestadores de servicios de bicitaxis se les impondrán las sanciones siguientes:

- A) Multa de Q.1,000.00 por conducir con el carné vencido.
- B) Multa de Q.2,000.00 por: a) ceder o arrendar el número de registro a tercera persona sin autorización de EMETRA; b) por no portar el carné extendido por EMETRA.
- C) Multa de Q.5,000.00 por presentar carné alterado o falsificado.
- D) Multa de Q.10,000.00 por hacer caso omiso a las autoridades de EMETRA cuando supervisen el uso de estos vehículos.
- E) Multa de Q.20,000.00 por agredir a la autoridad de EMETRA.
- F) Multa de Q.100,000.00 si se suscita un accidente de tránsito donde resulte culpable el conductor del bicitaxi por incumpliendo del Reglamento de Tránsito.

Artículo 9. Ejecución. Las multas establecidas en el Artículo anterior se cobrarán a través del procedimiento económico coactivo ante los órganos jurisdiccionales competentes.

Artículo 10. Vigencia. La presente reforma entrará en vigor a los ocho días de su publicación en el diario oficial.



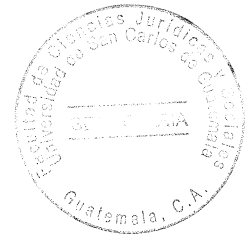
Dado en el salón de sesiones Miguen Ángel Asturias del palacio municipal, el 31 de diciembre de 218.

Ricardo Quiñonez

Alcalde

Lic. Héctor Adolfo Cifuentes Mendoza

Secretario municipal



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

El incremento de vehículos automotores en la ciudad de Guatemala ocasiona congestión vehicular a toda hora del día, lo cual ha incrementado el uso de los bicitaxis; sin embargo, el origen del problema se centra en que cada día se registran diversidad de accidentes de tránsito donde resultan involucrados todo tipo de vehículos incluyendo los bicitaxis y como consecuencia de ello, personas lesionadas, sin que haya alguna forma de deducir responsabilidades en contra de quienes utilizan estos vehículos para el traslado de personas de forma remunerada, ya que no existe un registro de estos vehículos en el cual se establezca cuáles están autorizados para prestar este servicio y ante la ausencia de normas, no pueden sancionarse a los conductores ni a los propietarios, utilizándose el Reglamento de Tránsito de forma genérica y aplicando normas que no encajan en el hecho concreto.

Es necesario que el Concejo Municipal de la municipalidad de Guatemala emita un acuerdo en el cual con el objeto establecer los requisitos para la obtención de un carné para conducir bicitaxis; crear un registro de bicitaxis adscrito a la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala -EMETRA-; el procedimiento para la consignación y devolución de bicitaxis y las sanciones administrativas correspondientes en caso de incumplimiento, así como para deducir responsabilidades para los conductores y propietarios en caso de suscitarse algún accidente de tránsito tanto si resultan personas lesionadas y con ello garantizar la seguridad jurídica de las personas como lo establece la Constitución Política de la República de Guatemala.





BIBLIOGRAFÍA

- ANDRADE MORALES, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte.** Tesis de la facultad de ciencias jurídicas y sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala: 2006.
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental.** 19ª ed.; Argentina: Ed. Heliasta, 2008.
- CABRERA CÁNOVAS, Alfonso. **Transporte aéreo internacional de mercancías.** 1ª ed.; España: Ed. Imprenta nacional de AEBOE, 2016.
- CASTRO CASAS, Jairo Antonio y Mónica Patricia Osorio Martínez. **Modos y medios de transporte.** 1ª ed.; Colombia: Ed. Servicio nacional de aprendizaje, 2014.
- COLMEIRO, Manuel. **Derecho administrativo español.** 4ª ed.; España: Ed. Imprenta y librería de Eduardo Martínez, 1976.
- GODÍNEZ BOLAÑOS, Rafael. **Derecho administrativo colección juritex.** 1ª ed.; Guatemala: Ed. Universitaria, 1994.
- FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge. **Derecho administrativo.** 1ª ed.; México: Ed. Instituto de investigaciones jurídicas, 2106.
- FIGUEROA ORELLANA, Héctor Fernando y Olga Elizabeth Vásquez Mérida. **Fase pública derecho administrativo.** 1ª ed.; Guatemala: Ed. Foto publicaciones, 2018.
- GARCÍA LAGUARDIA, Jorge Mario. **La defensa de la constitución.** 1ª ed.; Guatemala: Ed. Fénix, 1983.
- GONZÁLEZ, Mariano. **Los medios de transporte en la ciudad, un análisis comparativo.** 2ª ed.; España: Ed. Ecologistas en acción, 2007.
- GRUNAUER DE FALÚ, María Cristina. **Manual de derecho del transporte terrestre.** 2ª ed.; Argentina: Ed. De Palma, 2010.



Instituto Nacional de Derechos Humanos. **Qué son los derechos humanos.** 1ª ed.; Chile: (s.l.i.): (s.f.).

LÓPEZ MAYORGA, Leonel Armando. **Introducción al estudio del derecho I.** 6ª ed.; Guatemala: Ed. Lovi, 2006.

MERCADO VELANDIA, Claudia Janeth. **Viabilidad técnica financiera de la utilización del bicitaxi como medio de transporte público en el marco del sistema Integrado de transporte público en Bogotá.** Tesis de la facultad de ingeniería de la Universidad Nacional de Colombia, 2012.

Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos de la Organización de las Naciones Unidas. **Derechos humanos.** 1ª ed.; Ed. Simplecom graphics, Suiza, 2016.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** 26ª ed.; Argentina: Ed. Heliasta, 2008.

PRADO, Gerardo. **Teoría del Estado.** 7ª ed.; Guatemala: Ed. Práxis, 2007.

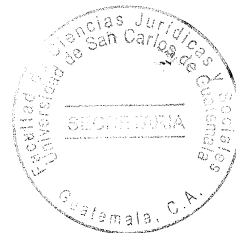
Programa Venezolano de Educación Acción en Derechos Humanos. **Concepto y características de los derechos humanos.** 2ª ed.; Venezuela: Ed. Color gráfico. 2008.

SHAH, Jitendra. **Vehículos de dos y tres ruedas.** 1ª ed.; Alemania: Ed. Internacionale Zusa mmenarbeit, 2011.

SÁCHICA, Luis Carlos. **Constitucionalismo mestizo.** 1ª ed.; México: Ed. Instituto de investigaciones jurídicas, 2002.

Universidad Nacional de Cuyo. **Medios de transporte urbano.** 1ª ed.; Argentina: (s.e.), 2007.

VELANDIA VILLAMIL, Ximena Carolina. **Análisis en el contexto internacional del bicitaxismo como modo de transporte sostenible y complementario para el sistema de transporte público en Bogotá.** 1ª ed.; Colombia: (s.e.), 2017.



Legislación:

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

Código Civil. Decreto-Ley 106 del Jefe de Gobierno Enrique Peralta Azurdia, 1964.

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

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

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

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

Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial. Decreto Número 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala, 2016.

Reformas a la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial. Decreto Número 11-2017 del Congreso de la República de Guatemala, 2017.

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

Reglamento para la Prestación del Servicio de Taxis en el Municipio de Guatemala. Acuerdo COM 025-05 del Concejo Municipal. 2005.

Reformas al Reglamento para la Prestación del Servicio de Taxis en el Municipio de Guatemala. Acuerdo COM 07-2017 del Concejo Municipal, 2017.