

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



GUATEMALA, MARZO DE 2020

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

**SANCIONES PECUNIARIAS POR LA INOBSERVANCIA DE LO REGULADO EN LA
LEY DE TRÁNSITO PARA LA SEGURIDAD DE LOS PEATONES**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva
de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
de la
Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

MERARI DE LOS ANGELES MONRROY SUNUN

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, marzo de 2020

**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:

Presidenta:	Gloria Isabel Lima
Secretaria:	Silvia Esperanza Fuentes López
Vocal:	María de los Ángeles Castillo

Segunda fase:

Presidenta:	Roxana Elizabeth Alarcón Monzón
Secretaria:	José Miguel Cermeño Castillo
Vocal:	Lilian Claudia Johana Andrade Escobar

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



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 29 de enero de 2019.

Atentamente pase al (a) Profesional, ELISA MARIBEL CASTILLO QUIROA
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
MERARI DE LOS ANGELES MONRROY SUNUN, con carné 201402410,
 intitulado SANCIONES PECUNIARIAS POR LA INOBSERVANCIA DE LO REGULADO EN LA LEY DE TRÁNSITO
PARA LA SEGURIDAD DE LOS PEATONES.

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

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



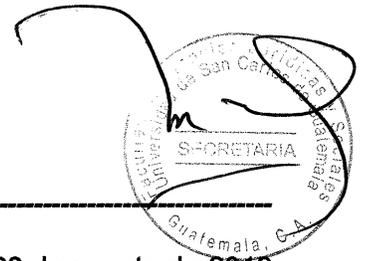
Fecha de recepción 27 / 02 / 2019. f)

Asesor(a)
 (Firma y Sello)

Elisa Maribel Castillo Quiroa
 Abogada y Notaría

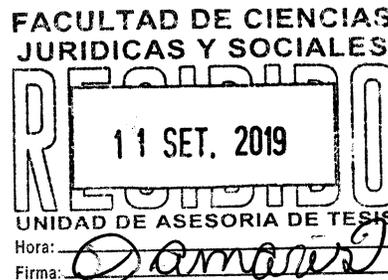


LICDA. ELISA MARIBEL CASTILLO QUIROA
ABOGADA Y NOTARIA
3ª. Avenida 13-62 zona 1, Guatemala
Ciudad de Guatemala, Tel. 2232-7936



Guatemala 28 de agosto de 2019

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



Distinguido Lic. Orellana:

Atentamente me dirijo a usted para informarle que en cumplimiento al nombramiento de fecha veintinueve de enero de dos mil diecinueve, emitido por la Unidad de Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, procedí a asesorar el trabajo de tesis de la estudiante **MERARI DE LOS ANGELES MONRROY SUNUN** con carné **201402410** la cual se intitula **“SANCIONES PECUNIARIAS POR LA INOBSERVANCIA DE LO REGULADO EN LA LEY DE TRÁNSITO PARA SEGURIDAD DE LOS PEATONES”**, declarando expresamente que no soy pariente dentro de los grados de ley, por lo que me permito emitir el siguiente dictamen:

- a) El trabajo de investigación realizado es de contenido científico y técnico con un amplio contenido jurídico y doctrinario, siendo objeto del desarrollo y análisis del mismo, los principios del derecho constitucional y del derecho administrativo, como mecanismo para la regulación e implementación de sanciones a los peatones transgresores de las normas de tránsito.
- b) La metodología utilizada en la investigación fue el análisis, la inducción, la deducción, así como las técnicas bibliográficas y documentales; mediante los cuales la estudiante no solo logró comprobar la hipótesis, sino que también analizó y expuso detalladamente los aspectos más relevantes de la imperante necesidad de regular sanciones a los peatones transgresores de las leyes de tránsito.
- c) La redacción de la tesis es clara, concisa y explicativa, habiendo utilizado un lenguaje técnico y comprensible para el lector, de igual forma hizo uso de las reglas ortográficas de la Real Academia Española.
- d) El informe final de tesis es una gran contribución científica para la sociedad y para la legislación guatemalteca, puesto que es un tema relativamente importante que no ha sido investigado suficientemente. En todo caso puede servir como material de consulta para futuras investigaciones, incluso propuesta de proyectos de ley.
- e) En la conclusión discursiva, la estudiante expone sus puntos de vista sobre lo importante que es regular por medio de una norma coercitiva la conducta inadecuada de los peatones que violentan la Ley de Tránsito y su Reglamento, exponiendo en grave riesgo su vida e integridad personal.

LICDA. ELISA MARIBEL CASTILLO QUIROA
ABOGADA Y NOTARIA
3ª. Avenida 13-62 zona 1, Guatemala
Ciudad de Guatemala, Tel. 2232-7936

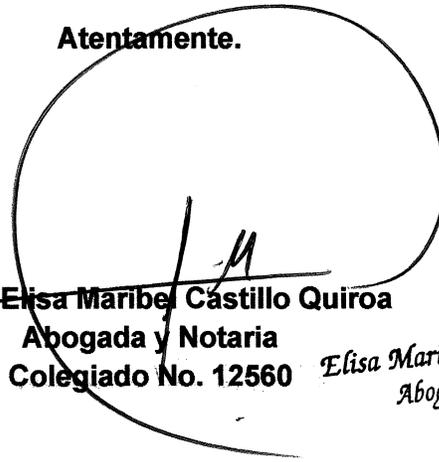


- f) La bibliografía utilizada fue la adecuada al tema, en virtud que se consultaron exposiciones temáticas tanto de autores nacionales como del extranjero, la técnica bibliográfica permitió recolectar y seleccionar adecuadamente el material de referencia.
- g) La estudiante aceptó todas las sugerencias que le hice y realizó las correcciones necesarias para una mejor comprensión del tema, en todo caso, respeté sus opiniones y los aportes que planteó.

Por las razones mencionadas, considero que el trabajo de tesis que revisé de la estudiante **MERARI DE LOS ANGELES MONRROY SUNUN**, cumple con todo lo establecido en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público. Por lo que procedo a emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, y se continúe con el trámite correspondiente, previo a optar al grado académico de Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales, y los títulos profesionales de Abogada y Notaria.

Sin otro particular, me suscribo a usted con muestras de consideración y respeto.

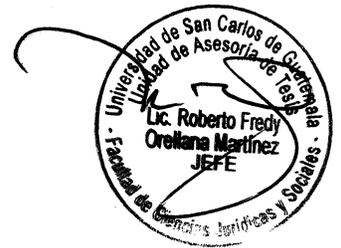
Atentamente.


~~Licda. Elisa Maribel Castillo Quiroa~~
Abogada y Notaria
Colegiado No. 12560

Elisa Maribel Castillo Quiroa
Abogada y Notaria



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 17 de febrero de 2020.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante MERARI DE LOS ANGELES MONRROY SUNUN, titulado SANCIONES PECUNIARIAS POR LA INOBSERVANCIA DE LO REGULADO EN LA LEY DE TRÁNSITO PARA LA SEGURIDAD DE LOS PEATONES. 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.

[Handwritten signatures]





DEDICATORIA

A DIOS: Por ser luz en mi vida y guiarme en cada paso que he dado.

A MIS PADRES: Emerio Monrroy Oajaca y Berta Dalila Sunun Juárez por su apoyo, sus consejos, por su amor incondicional y por ser mi ejemplo de vida.

A MI ABUELO: Adolfo Ponciano Sunun Quintana, por exhortarme a alcanzar mis metas.

A MIS HERMANOS: Heber Alexander, Berenice Dalila, Ángel Brad, por su cariño y perseverancia.

A LOS CATEDRÁTICOS: Especialmente al licenciado Amílcar Velásquez Zárate por el apoyo brindado durante mi preparación profesional.

A MIS AMIGOS: Por su apoyo y amistad.

A MIS FAMILIARES:

Por su cariño.



A:

La Universidad de San Carlos de Guatemala, gracias.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, gracias.



PRESENTACIÓN

La investigación que se realizó es de tipo cualitativa, en virtud de que se analizó la falta de regulación legal en materia de tránsito sobre sanciones pecuniarias que sean aplicadas a los peatones transgresores de las normas de tránsito. El tema investigado pertenece a la rama del derecho constitucional y del derecho administrativo. En cuanto al contenido diacrónico de la investigación fue establecer la incidencia conductual de los peatones transgresores de las normas de tránsito y sincrónico fue demostrar el propósito de regular sanciones pecuniarias a los peatones durante el período de 2018 a 2019.

El objeto de estudio lo constituyó el Ministerio de Gobernación y el sujeto lo conformaron los peatones. El aporte académico es proponer una reforma al reglamento de tránsito en donde se adhiera un artículo que establezca las infracciones y sanciones a los peatones que transgredan las normas.



HIPÓTESIS

Se deben determinar las sanciones pecuniarias por la inobservancia de lo regulado en la Ley de Tránsito para la seguridad de los peatones, debido a que la Ley de Tránsito Decreto 132-96 y su Reglamento no regulan sanciones aplicables a los peatones al transgredir las normas de tránsito, ya que en el mismo solo se establecen las normas generales que los peatones deben de cumplir, los derechos que poseen, las obligaciones y prohibiciones al circular en el tránsito vehicular. Al no existir una normativa que sancione la conducta inadecuada de los peatones transgresores de las normas de tránsito provocan accidentes viales, porque no tienen un adecuado conocimiento sobre educación vial y no hacen uso de las áreas peatonales que han sido diseñadas exclusivamente para el tránsito de estos. Por lo que es necesario, regular la conducta peatonal por medio de una reforma al Reglamento de la Ley de Tránsito para establecer infracciones y sanciones pecuniarias a quienes transgredan la ley y su reglamento, con el objeto de reducir accidentes de tránsito y resguardar su integridad física.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Al haber desarrollado el trabajo de investigación se tomó como punto de partida la hipótesis planteada al establecer sanciones pecuniarias por la inobservancia de lo regulado en la Ley de Tránsito para la seguridad de los peatones, misma que fue comprobada mediante la investigación científica, por lo que resulta evidente normar sanciones pecuniarias, al reformar el Reglamento de la Ley de Tránsito. Con base en lo expuesto, se llegó a validar la hipótesis propuesta. Durante el desarrollo de la tesis la metodología utilizada fueron los métodos analítico, sintético, deductivo e inductivo, así como la técnica bibliográfica.

ÍNDICE



Pág.

Introducción	i
--------------------	---

CAPÍTULO I

1. Derecho constitucional y derecho administrativo	1
1.1. Derecho constitucional	1
1.1.1. Antecedentes	1
1.1.2. Definición	3
1.1.3. Principios.....	4
1.2. Derecho administrativo	6
1.2.1. Antecedentes	6
1.2.2. Definición	9
1.2.3. Principios.....	10
1.2.4. Características	11

CAPÍTULO II

2. Del tránsito vehicular, peatón, accidentes de tránsito e impacto psicológico en el conductor.....	13
2.1. Tránsito	13
2.2. Educación vial	14
2.3. Peatón.....	18
2.3.1. Derechos de los peatones.....	20



2.3.2. Obligaciones de los peatones.....	22
2.3.3. Prohibiciones de los peatones.....	23
2.3.4. Seguridad peatonal	24
2.3.5. Principios rectores en materia de seguridad vial.....	25
2.3.6. Fechas destacadas de las actividades a nivel mundial realizadas en pro de la seguridad vial.....	28
2.4. Conductor.....	32
2.4.1. Vehículo	33
2.5. Accidentes de tránsito	34
2.5.1. Impacto psicológico en el conductor en accidentes de tránsito.....	35
2.5.2. Sintomatología derivada de un accidente de tránsito.....	37

CAPÍTULO III

3. Legislación internacional en materia de derecho de tránsito.....	39
3.1. Guatemala	39
3.2. Argentina	42
3.3. Perú.....	44
3.4. Colombia	46
3.5. Ecuador	48

CAPÍTULO IV

4. Sanciones pecuniarias por la inobservancia de lo regulado en la Ley de Tránsito para la seguridad de los peatones	51
---	----



4.1. Infracción.....	52
4.2. Propuesta de infracciones al Reglamento de la Ley de Tránsito.....	52
4.2.1. Calificación de la infracción	53
4.2.2. Multa	54
4.2.3. Sanciones pecuniarias	54
4.2.4. Beneficios posteriores a la reforma del Reglamento de la Ley de Tránsito	55
4.3. Entidades administrativas involucradas	56
4.3.1. Policía Nacional Civil	56
4.3.2. Departamento de Tránsito de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil.....	57
4.3.3. Policía Municipal de Tránsito.....	58
4.3.4. Municipalidades.....	59
4.3.5. Ministerio de Gobernación.....	59
ANEXO	63
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	69
BIBLIOGRAFÍA.....	71

INTRODUCCIÓN



Se eligió el tema del derecho de tránsito relacionado con los peatones debido a que en la vía pública mueren muchos guatemaltecos a causa de accidentes de tránsito, ya que actualmente en la legislación nacional no existe una normativa que sancione la incidencia conductual de los peatones transgresores de las normas de tránsito, de tal manera que al no existir en las leyes y reglamentos sanciones e infracciones aplicables a los transeúntes, seguirá existiendo un incremento en las estadísticas de muertos y lesionados por accidentes de tránsito, y al no ser conscientes de la educación y seguridad vial, violentan sus derechos, tales como la seguridad, integridad física y el bien común de todos los usuarios de la vía pública.

La hipótesis se cumplió, ya que la Ley de Tránsito y su Reglamento no regulan sanciones e infracciones aplicables a los peatones que transgreden las normas de tránsito, todo esto para su seguridad al transitar en la vía pública.

El objetivo general se alcanzó, pues a lo largo de la investigación realizada se determinaron las infracciones que cometen diariamente los peatones en la vía pública, así como la determinación de las sanciones aplicables a las infracciones cometidas por los transeúntes.

Esta tesis contiene cuatro capítulos: en el primer capítulo se establece el derecho constitucional y derecho administrativo, relacionado con sus antecedentes, definición y sus principios; en el segundo capítulo se analiza el tránsito vehicular, la educación vial, al peatón, sus derechos, obligaciones y prohibiciones, la seguridad peatonal, los principios rectores en materia de seguridad vial, los accidentes de tránsito y el impacto psicológico que sufren los conductores al momento de un accidente de tránsito; el tercer capítulo se refiere a la legislación internacional en materia de derecho de tránsito que regula las infracciones y sanciones aplicables a todos los peatones que transgredan las



CAPÍTULO I

1. Derecho constitucional y derecho administrativo

El derecho constitucional y el derecho administrativo son ramas que pertenecen al derecho público, la primera establece los deberes, derechos y obligaciones fundamentales de todos los ciudadanos, y la segunda, se encarga del ejercicio de la función administrativa a través de sus órganos, y regula la relación existente entre el estado y sus administrados.

1.1. Derecho constitucional

En este apartado se abarca lo relativo al derecho constitucional, concepto, antecedentes y principios.

1.1.1. Antecedentes

“El derecho constitucional surgió como un intento de organizar la vida política de acuerdo con un esquema racional, en el momento que a la simplicidad de la organización absolutista siguió el complicado sistema de separación de poderes, distribución de competencias y diferenciación de atribuciones que caracterizó al Estado posrevolucionario. Ante los nuevos problemas que con tal cambio sobrevinieron (entre



los que el de la institucionalización del poder no fue el de menor entidad), se tornó inexcusable la creación de una disciplina jurídica que introdujera un principio de orden en la nueva organización social. Tal disciplina jurídica fue el Derecho constitucional, que desde entonces alcanzó existencia autónoma y comenzó a enriquecerse con el pensamiento de los mejores teóricos políticos”.¹

“Pero si bien el Derecho constitucional, como disciplina jurídica autónoma, no nació sino a fines del siglo XVIII y principios del XIX, en la oportunidad de producirse las grandes las grandes innovaciones políticas ocurridas en Norteamérica y Europa, esto no significa que antes de esa etapa histórica no hayan preexistido en el interior de la organización política absolutista normas de carácter constitucional, ni tampoco que los juristas de aquel tiempo no hubiesen observado y estudiado la particularidad de tales normas. Ya entonces existieron preceptos jurídicos, de los que hoy llamamos constitucionales, que contenían disposiciones expresas sobre el modo de organización política de la sociedad y sobre el ejercicio del poder”.²

Los hechos que consecuentemente generaron el nacimiento del derecho constitucional fueron:

¹ Pereira-Orozco, Alberto y E. Richter, Marcelo Pablo. **Derecho constitucional**. Pág. 24

² **Ibid.** Pág. 34.



a) **La revolución inglesa:** Se produjo durante el siglo XVII, los documentos que se celebraron durante dicha revolución fueron conocidos como *Agreement of people*, *Instrument of Government* (establece tres órganos de gobiernos), la declaración de derechos, y la carta magna de 1215 que junto con otros documentos forman parte esencial de la actual Constitución británica.

b) **La revolución norteamericana:** Tuvo lugar en 1776 y se da a consecuencia de la unificación de las constituciones pertenecientes a los estados miembros, tales como la constitución del estado de Virginia y la Federal, posteriormente modificada para hacer énfasis en derechos personales.

c) **La revolución francesa:** Inició en 1789, durante esta revolución se promulgó la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, para posteriormente promulgar la Constitución de 1791.

1.1.2. Definición

“El Derecho Constitucional es una disciplina científica que, como parte integrante de la Ciencia Política, tiene por objeto el estudio y la sistematización de las manifestaciones y



el ordenamiento de las relaciones de poder, en el ámbito de una organización política global".³

El derecho constitucional es una rama del derecho que pertenece al derecho público, el cual regula los derechos individuales y sociales de las personas, la organización del estado, su forma de gobierno y las garantías constitucionales, a través de la constitución como ley fundamental del estado y la norma suprema del ordenamiento jurídico.

1.1.3. Principios

- a) **Principio de supremacía constitucional:** Este principio establece que la norma constitucional se encuentra por encima de las normas ordinarias, reglamentarias e individualizadas.

- b) **Principio de control:** Este postulado regula que la actuación del Estado debe de ser regulada de conformidad con el principio de supremacía constitucional, y así regular los actos del gobierno que por medio de los procedimientos plasmados en las normas constitucionales.

³ Sagües, Néstor Pedro. **Manual de derecho constitucional**. Pág. 27



- c) **Principio de limitación:** Este principio regula que los derechos individuales de las personas, regulados en la norma constitucional encuentran una limitación en las normas reglamentarias, pues la libertad que se postula no es absoluta, ya que prevalece el interés colectivo sobre el interés particular.
- d) **Principio de razonabilidad:** Este postulado establece que el principio de limitación utilizado por el estado será restringido, con el fin de buscar un balance en la aplicación de las leyes de manera razonable.
- e) **Principio de funcionalidad:** Este principio regula que es fundamental la separación de poderes del estado en sus diferentes organismos, tales como el Organismo Legislativo, Ejecutivo y Judicial, con el fin de evitar la subordinación entre los mismos y que sus funciones sean desarrolladas de forma separada y coordinada.
- f) **Principio de estabilidad:** Este postulado establece que se debe de garantizar la estabilidad de la constitución, sin ningún tipo de circunstancia que altere el orden constitucional.



1.2. Derecho administrativo

El derecho administrativo es una rama que pertenece al derecho público con el objeto de regular la relación entre el Estado y los administrados.

1.2.1. Antecedentes

Los antecedentes del derecho administrativo se encuentran en la iglesia católica, los estados absolutos de la edad media, la revolución francesa, así como la influencia del sistema norteamericano. Para que el derecho administrativo pudiera nacer se necesitó de la división de poderes y del Estado de derecho.

“Es en la organización de la Iglesia católica -a través del derecho romano-cristiano cuya expresión más completa y paradigmática es el Código de Justiniano del año 550- donde se encuentran los elementos estructurales del estado en occidente que se construirá en un primer momento a partir de esta referencia organizativa y jurídica religiosa”.⁴

“Cabe destacar en este momento la consolidación del sistema administrativo -cesaropapista-, es decir, el emperador se erige como jefe del poder político al mismo tiempo que ostenta la jefatura del poder religioso. De ello se desprenden toda una serie

⁴ Ballbé, Manuel y Franch, Marta. **Manual de derecho administrativo: una perspectiva desde los cordenamientos jurídicos de Guatemala y España.** Pág. 34.



de consecuencias como es la legitimación divina del poder político y, por tanto, se prefiguran las bases del absolutismo tanto político como religioso. Consecuencia del cesaropapismo es que se articula una administración pública en donde las autoridades políticas y religiosas se entrecruzan frecuentemente. Por tanto, va a suponer una transformación hacia un sistema de fusión del poder político y religioso encarnado en el emperador”.⁵

Es durante la época de la edad media que se concentra el poder en una única autoridad religiosa, quien en este caso es el Papa, el representa y centraliza el poder político a través de la iglesia y sus representantes, los que ejercen un control social rígido e inflexible, imponiendo su poder por medio de tres instituciones jurídicas y políticas de organización.

“Concretamente, tres son las instituciones jurídicas y políticas de organización policial que la Iglesia va a crear y va a imponer como derecho común en toda Europa: la *Tregua Dei*, las órdenes religioso-militares y la Inquisición”.⁶

La *Tregua Dei* fue una institución impuesta por la Iglesia para asegurar a las personas desprotegidas tiempos de paz en períodos determinados, los cuales debían de ser respetados por todos aquellos sometidos al poderío de la Iglesia.

⁵ *Ibid.* Pág. 34.

⁶ *Ibid.* Pág. 35.



Las órdenes religioso-militares fueron una institución que velaba por el manteniendo de la paz a través de los denominados caballeros cristianos, con la peculiaridad de que eran mitad monjes y mitad militares.

La inquisición fue una institución que contenía un sistema de administración y represión policial y judicial de procesamiento a través de métodos de tortura, en contra de los herejes y de todos aquellos que tenían un pensamiento diferente al que pregonaba la Iglesia.

“La Revolución Francesa (1789) sentó las bases ideológicas y sociológicas para fundar el Estado de derecho, y que previamente a ella sucedieron dos importantes movimientos revolucionarios: la Revolución inglesa (1688) y la Revolución americana (1776). Muy importante resultó el aporte de pensadores como Montesquieu, con su teoría sobre la división de poderes y de Rousseau, quien entendió la ley como expresión de la voluntad general y de la cual surgió el principio de la legalidad que somete el ejercicio de la autoridad de la ley”.⁷

“El presupuesto jurídico de la existencia del derecho administrativo fue el Estado de derecho. El corazón de un Estado de derecho es precisamente el conjunto de normas que regulan las relaciones entre la administración y los particulares, y estas normas sólo

⁷ Younes Moreno, Diego. **Curso de derecho administrativo**. Pág. 15



adquieren carácter jurídico a partir del advenimiento del Estado de derecho, ya que la esencia de éste consiste en el reconocimiento y tutela de una serie de derechos públicos fundamentales que los administrados pueden hacer valer frente al Estado, un Estado sometido también a la ley”.⁸

De tal manera que para que un Estado de derecho prevalezca se debe de aplicar el ordenamiento jurídico de una forma adecuada y así regular la actividad de la administración y su relación con los particulares, prevaleciendo siempre el interés colectivo frente al interés particular.

1.2.2. Definición

“El Derecho Administrativo es la rama del derecho público concerniente a la administración; en otras palabras, es el conjunto de reglas jurídicas aplicables a la administración pública”.⁹

El derecho administrativo es un conjunto de normas jurídicas, principios y doctrinas y como tal, una rama perteneciente al derecho público que regula la actividad estatal, su organización y administración pública, con la finalidad de cumplir con la función administrativa y la prestación de servicios, así como la relación entre sus administrados.

⁸ Sopena, Ramón. **Enciclopedia temática sopena**. Tomo XII. Pág. 667.
⁹ Younes Moreno, Diego. **Op. Cit.** Pág. 3



1.2.3. Principios

Los principios constituyen una fuente de vital importancia pues son las bases para el desarrollo del derecho administrativo. Entre los principios más importantes de esta rama del derecho se encuentran:

- a) **Principio de interés general:** Este principio establece que en la actividad administrativa prevalece el interés público sobre el interés particular.

- b) **Principio de separación de poderes:** Regula que el poder público se distribuye en los diferentes órganos administrativos.

- c) **Principio de legalidad:** La actividad administrativa debe de apegarse estrictamente a lo que establece la ley, la autoridad administrativa no puede actuar si dentro del ordenamiento jurídico no existe una norma jurídica que le otorgue la potestad de emitir una decisión o resolución.

- d) **Principio de descentralización:** Este principio establece que se deben de distribuir las funciones del estado en las diferentes instituciones estatales para la óptima prestación de los servicios públicos.



e) Principio de juridicidad administrativa: La actividad administrativa debe de basarse con apego a la ley y al derecho, pues se debe de interpretar la ley para posteriormente aplicar el derecho. Además, la autoridad administrativa debe de actuar de conformidad a los principios generales del derecho, sometiendo así sus actos y resoluciones al derecho.

f) Principio de derecho de petición: Todos los particulares tienen el derecho de solicitar ante la autoridad administrativa la resolución de cualquier solicitud que esté relacionada con algún trámite en específico, de tal manera que la autoridad deberá de emitir una resolución favorable o desfavorable, la cual debe de ser debidamente notificada en el plazo que estipula la ley.

1.2.4. Características

El derecho administrativo es un derecho nuevo, por consiguiente, sus características definen su novedad.

a) El derecho administrativo es un derecho joven: Porque surge con la Revolución Francesa y como consecuencia nace el Estado de derecho.



- b) El derecho administrativo no ha sido codificado:** El derecho administrativo se encuentra disperso en toda la legislación, y no existe una ley que codifique y unifique todas las normas administrativas.
- c) El derecho administrativo es un derecho subordinado:** Es subordinado debido a que debe de atender a los preceptos constitucionales establecidos en la constitución política vigente. El derecho administrativo es un derecho subordinado porque depende de una ley superior, que en este caso es la Constitución Política de la República de Guatemala, porque esta norma constitucional orienta al derecho administrativo e impone limitaciones a la autoridad administrativa ya que existe dentro del ordenamiento jurídico una jerarquía normativa que se debe de cumplir y respetar.
- d) El derecho administrativo es un derecho autónomo:** Es un derecho autónomo por la especialización de sus normas, debido a que tiene sus propios principios generales, reglas y normas jurídicas, reguladas específicamente para su correcta aplicación.
- e) El derecho administrativo es un derecho dinámico:** Debido a que debe de adaptarse y adecuarse a las necesidades de la sociedad, con el fin de satisfacer el bien común a través de la prestación de servicios públicos. De tal manera que es un derecho cambiante que evoluciona junto con los requerimientos de toda sociedad.



CAPÍTULO II

2. Del tránsito vehicular, peatón, accidentes de tránsito e impacto psicológico en él conductor

En este capítulo se analizan diferentes conceptos tales como el tránsito, peatón, conductor, educación vial, entre otros, los cuales son esenciales para promover el conocimiento en relación con los accidentes de tránsito.

2.1. Tránsito

“Tránsito, es la acción de transitar, que es ir por una vía pública; es paso, movimiento, circulación de gente y vehículos por calles, carreteras. Lo similar sería el tráfico, que es circulación, concurrencia y movimiento de vehículos por calles, carreteras, estaciones, aeropuertos, como cuando se menciona: tráfico terrestre, tráfico aéreo, o tráfico ferroviario”.¹⁰

El tránsito es el desplazamiento de vehículos, sean estos cualesquiera medios de transporte terrestre o marítimo, peatones o animales, que circulen en la vía pública.

¹⁰ Cadena Crespo, Marco Marcelo. **Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.** Pág. 71



El tránsito es la actividad de desplazamiento o movilización que realizan los peatones y vehículos en la vía pública, tales como autopistas, calles, pasos peatonales, estaciones de buses, puentes, aceras, entre otros.

El Artículo 1 de Ley de Tránsito Decreto Número 132-96 establece como concepto legal de tránsito “por tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas”.

El tránsito tiene por objeto normar y regular lo relativo a la circulación de vehículos ya sean estos terrestres, acuáticos, o aéreos. Por medio de la implementación de políticas que aseguren el bienestar social tanto de peatones como de conductores a través de la educación vial, y así asegurar que se cumplan las normas en materia de tránsito.

2.2. Educación vial

“Toda acción educativa (inicial y permanente), que trata de favorecer y garantizar el desarrollo integral de la persona, tanto a nivel de conocimientos (habilidades cognitivas, señales, normas, habilidades y destrezas) como a nivel humano (conductas, hábitos positivos de comportamiento vial, valores individuales y colectivos) que permita afrontar



el fenómeno circulatorio en perfecta armonía entre los usuarios y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistemática, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. Y todo ello teniendo como objetivo final el logro de una adecuada seguridad vial".¹¹

La educación vial es la base para garantizar una correcta seguridad vial, pues permite una relación pacífica y ordenada de todos los usuarios que circulen en la vía pública, del respeto al medio ambiente, y la prevención de muertes provocadas por accidentes de tránsito.

La educación vial es un mecanismo que contempla un conjunto de normas, reglas, bases, y conocimientos que se debe de implementar en la educación de todas las personas, principalmente desde las escuelas, pues es necesario que tanto peatones como conductores que transiten en la vía pública tengan conocimientos sólidos de lo que es la educación vial para su seguridad. Con la finalidad de respetar las normas de tránsito y evitar accidentes viales.

La seguridad vial debe de implementarse desde los centros educativos, pues se ha establecido que el comportamiento de los usuarios en la vía pública repercute y tiene

¹¹ Manso Pérez, Violeta y Castaño Pardo, Manuel. **Educación para la seguridad vial**. Págs. 26 y 27.



incidencia sobre la congestión vehicular y la seguridad de conductores como de peatones.

El crecimiento del uso de la vía pública condujo a establecer normas de tránsito para la circulación de todos los usuarios, y dentro de estas normas se establecen los derechos, obligaciones y prohibiciones sobre el uso y circulación de calles, calzadas, avenidas, aceras o zonas peatonales para evitar accidentes de tránsito.

La mayor parte de accidentes viales en el país es por el desconocimiento total a las normas de tránsito, sean peatones como conductores. Diariamente los peatones cometen infracciones sin tomar en consideración la vida, seguridad e integridad física, provocando accidentes de tránsito al actuar de manera imprudente sin medir las consecuencias de sus acciones y los daños colaterales que provocan.

Tanto conductores como peatones irrespetan las normas de tránsito. Pero es importante hacer referencia que en cuanto a la seguridad y protección de los peatones el Estado se ha organizado para crear constantemente áreas de uso exclusivo para ellos, pero por falta de conocimiento de la ley y de una carente educación vial, alteran, manchan o remueven señales de tránsito, arrojan o abandonan objetos o sustancias en la vía pública, no respetan las señales de tránsito, no utilizan los pasos peatonales o de cebra, suben o bajan de vehículos en movimiento, no utilizan las banquetas para transitar, cruzan calles,



calzadas o avenidas en estado de ebriedad o bajo efectos de estupefacientes, de manera intempestiva sin hacer uso de pasarelas.

Se conducen por delante de automóviles aun cuando no les asiste el derecho de paso, obstaculizan calles o avenidas para realizar actividades sin contar con la debida autorización, lo que consecuentemente provoca accidentes de tránsito, y ponen su vida en peligro sin ser conscientes de las consecuencias que devienen posteriormente a un hecho de tránsito, como la muerte o incapacidades físicas totales o parciales.

Es necesario e imperante mejorar el comportamiento de los usuarios en la vía, pues al educar a la población en relación con la seguridad, educación vial, y normas de tránsito, se verá en gran medida disminuidos los accidentes de tránsito.

“Sentimos la necesidad de reclamar una educación vial que sirva de base para la convivencia, la tolerancia, la comunicación, el entendimiento, el respeto de los derechos y deberes... y la prevención del problema. Esto implicará mejorar las relaciones sociales, aprender a conocer a los que nos rodean, aprender a convivir en sociedad, aprender a evitar o superar discusiones innecesarias y malsonantes entre usuarios de la vía, aprender a solucionar los problemas mediante el diálogo y el respeto, aprender a ponerse en el lugar de los demás comprendiendo su situación o su problema en la búsqueda,



aprender a autocontrolarse y a ser constructivos en la búsqueda común de posibles soluciones a los problemas, aprender a prevenir...”.¹²

La educación vial debe de ser una parte importante y esencial en la educación de la persona, tanto dentro del hogar como en las escuelas, el trabajo y la universidad. Pues mientras no se aplique en la sociedad la educación vial, seguirán aumentando los accidentes de tránsito y las muertes provocadas por los mismos. Ya que, si no se educa y no se promueven las normas de tránsito, los deberes, derechos, y obligaciones, la educación vial y la seguridad vial, no coexistirán en la sociedad guatemalteca.

2.3. Peatón

Peatón es toda persona que se moviliza a pie en la vía pública, sin utilizar ninguna clase de vehículo para su circulación. Todo peatón o transeúnte que utilice la vía tiene establecidos sus derechos y obligaciones para su protección e integridad física.

“Peatón es la persona que va a pie o el peón que anda a pie; que, en las grandes poblaciones, los peatones están sometidos a ciertas restricciones en cuanto a los lugares y momento de cruce de las vías públicas; además, en materia de accidentes de circulación, los transeúntes o viantes [sic] pierden derecho a la indemnización por

¹² Manso Pérez, Violeta y Castaño Pardo, Manuel. **Op. Cit.** Pág. 28.



inobservancia de las reglas establecidas sobre el tránsito de peatones. Peatones son también los correos o valijeros que distribuyen la correspondencia llevándola a pie de una estafeta o sucursal”.¹³

Peatón es toda aquella persona que transita a pie por calles, calzadas, avenidas, puentes, asimismo al transitar por la vía pública cuentan con deberes, derechos y obligaciones que deben ser cumplidos para el resguardo de su seguridad e integridad personal.

El Artículo 7 numeral 77 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo Número 273-98 establece que peatón es “toda persona que transita a pie por la vía pública. Se entienden también, para los efectos de este Reglamento, como peatón el que empuja una bicicleta o motocicleta y el minusválido que circula en silla de ruedas”.

El Reglamento considera también como peatones a todas aquellas personas que sin ser conductores se encuentren circulando a pie en la vía pública, aún y cuando arrastren o empujen un vehículo, en el entendido que vehículo es considerado cualquier medio de transporte que circula en la vía pública.

¹³ Cadena Crespo, Marco Marcelo. **Op. Cit.** Pág. 89.



2.3.1. Derechos de los peatones

Los derechos son todas aquellas facultades inherentes a la persona que la ley le otorga, los cuales regulan la relación de su conducta en la sociedad, con el objetivo de resolver conflictos, para promover y desarrollar el bien común.

Los derechos que le asisten a los peatones son aquellas facultades esenciales que la ley establece para el resguardo de su seguridad e integridad física, al momento en que los peatones se movilizan por sus propios medios en la vía pública.

“El fin de los mismos: elevar la calidad de vida del hombre. Es por ello que, sin duda, pueden incluirse los derechos de los peatones, que tienen como objetivo optimizar la convivencia en la vía pública, una mayor seguridad, tranquilidad, salubridad y comodidad, es decir que buscan una mejor calidad de vida, entre los derechos llamados humanos”.¹⁴

La Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 26 establece que “Toda persona tiene libertad para entrar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional y cambiar de domicilio o residencia, sin más limitaciones que las establecidas por la ley”.

¹⁴ Ghersi. Carlos A. **Accidentes de tránsito: derechos y reparación de daños**. Pág. 31



Las personas que se encuentre dentro del territorio guatemalteco tienen la libertad para desplazarse de un lugar a otro, debiendo de observar las limitaciones que para el efecto establece la ley.

Para el efecto libertad de locomoción es un derecho individual de la persona, que le permite trasladarse o no trasladarse de un lugar, o permanecer en el sin ningún tipo de impedimento.

El Artículo 2 de la Constitución Política de la República de Guatemala establece que “Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona”.

El Estado guatemalteco se organiza para promover y garantizar los derechos inherentes a la persona humana, pues su fin es el desarrollo del bien común dentro de la sociedad. De tal manera que es necesario que el Estado desarrolle políticas adecuadas sobre seguridad vial, ya que a través de estas políticas se garantiza la vida e integridad física de la persona. La Organización Mundial de la Salud ha establecido que las muertes por accidentes de tránsito se encuentran dentro de las principales causas de mortalidad a nivel mundial, y las estadísticas arrojan que diariamente fallecen alrededor de 3500 personas en la vía pública.



La Ley de Tránsito Decreto Número 132-96 en el Artículo 12 establece que “Derecho de vía. Las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, terrestres y acuáticas, siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar, en la oportunidad, forma y modo que normen los reglamentos”.

La Ley de Tránsito debe de velar por la seguridad de conductores y principalmente de peatones, pues ellos son los más vulnerables al circular en la vía pública. De tal manera que es esencial que al caminar en la vía pública lo hagan de manera adecuada, para prevenir accidentes de tránsito. Los peatones que circulen en la vía deben de hacerlo en las zonas de seguridad que para el efecto se han diseñado y habilitado, pues les corresponde el derecho de vía, siempre que lo ejerciten en los lugares diseñados.

2.3.2. Obligaciones de los peatones

Una obligación es un precepto establecido en la ley el cual regula la conducta de la persona dentro de la sociedad, y para el efecto le indica lo que debe de hacer o abstenerse de hacer.

El Artículo 56 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo Número 273-98 regula que “Los peatones deberán cumplir las disposiciones del presente Reglamento, las indicaciones de los agentes y atender los dispositivos y señales para el control del tránsito que les corresponda”.

El Reglamento de Tránsito establece que los peatones deben de adecuar su conducta al circular en la vía pública, debiéndolo hacer en las áreas diseñadas exclusivamente para su tránsito, tales como pasarelas, aceras, semáforos peatonales, entre otros. Debiendo estar atentos al tránsito cuando circulen en la vía. Si no existieren o no estuvieren habilitadas esas áreas deberán atravesar la vía en las esquinas, gozando del derecho de vía. Además, deben de obedecer las indicaciones de los agentes de tránsito y si no los hubiere, deberán de interpretar las indicaciones de los semáforos colocados en la vía.

Los peatones deben de velar por el resguardo de su vida e integridad física de tal manera que no deben de cruzar frente a vehículos que se han detenido de manera momentánea o cruzar la vía pública cuando un semáforo se encuentre en rojo y no les asista el derecho de paso, así como subir o bajar de vehículos en movimiento, en lugares que no están autorizados para el efecto.

2.3.3. Prohibiciones de los peatones

Una prohibición es un impedimento o limitación que la ley le establece a las personas, y de cometerse la prohibición es sancionada por la autoridad correspondiente.

El Artículo 64 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo Número 273-98 establece "Prohibición de circular a pie en ciertas vías. Queda prohibida la circulación de peatones sobre la calzada o los arcenes de autopistas y vías rápidas, tanto en el ámbito



urbano como extraurbano, debiendo utilizar espacios provistos o franjas vegetales en defecto de estos. También se prohíbe el caminar en túneles, puentes o pasos a desnivel que no tuvieran acera o esta estuviera únicamente diseñada con fines de servicio o mantenimiento”.

Las prohibiciones que se regulan velan por el resguardo de la vida y seguridad de los peatones, pues indican los lugares en donde no deben circular los peatones, debido a que se consideran peligrosos e inseguros para transitar en la vía pública.

2.3.4. Seguridad peatonal

Son las reglas básicas de seguridad vial para los peatones las cuales incluyen un conjunto de manuales, leyes, reglamentos e infraestructura vial cuyo fin sea preservar la integridad de los peatones que circulen en la vía pública, e instar a los peatones a que cumplan con la normativa vial y las señales de tránsito, así como hacer uso de las áreas diseñadas exclusivamente para su tránsito, con el objeto principal de promover una cultura de seguridad vial.



2.3.5. Principios rectores en materia de seguridad vial

Los principios rectores son aquellas normas que deben de ser cumplidas por las personas con el fin de guiar la labor en materia de seguridad peatonal, para promover el bienestar, integridad y la vida de los peatones que transitan en la vía pública.

a) Caminar en condiciones seguras: “La reducción o eliminación de los riesgos a los que se han de enfrentar las personas que se desplazan a pie es un objetivo político importante y alcanzable. Tal y como ocurre con otros accidentes de esta índole, las colisiones con peatones no deberían aceptarse como hechos inevitables pues, en realidad, son predecibles y prevenibles. Existe una estrecha relación entre el medio donde se desplaza el peatón y la seguridad del mismo”¹⁵.

El fin del Estado de Guatemala es velar por la seguridad, la integridad, la vida, y el bien común de sus habitantes, de tal manera que es necesario la implementación de mecanismos e infraestructura adecuados para promover una cultura de seguridad peatonal y vial para quienes transitan en la vía pública, puesto que los accidentes viales en donde se ven involucrados los peatones son hechos que el Estado debe de prever para reducir las muertes a causa de accidentes de tránsito.

¹⁵ https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/128043/9789243505350_spa.pdf?sequence=1
(Consultado: 29 de mayo de 2019).



“El riesgo de accidente aumenta cuando una persona se desplaza a pie en un entorno que carece de infraestructuras peatonales y en donde se permite el uso de vehículos de alta velocidad. Cuanto mayor sea la proporción de vehículos de motor que interactúen con peatones, mayor será el riesgo de colisión entre unos y otros”.¹⁶

El implementar medidas de seguridad para los peatones que transitan en la vía pública es de vital importancia, pues contribuye a prevenir accidentes de tránsito, a la construcción de mejores y adecuadas áreas peatonales y carreteras, así como la cultura de prevención y seguridad vial.

b) Enfoque orientado a un sistema seguro y seguridad peatonal: “El enfoque orientado a un sistema seguro aborda de forma integral factores de riesgo e intervenciones relativas a usuarios de la vía pública, vehículos y entorno vial y, gracias a ello, las medidas de prevención dan mejores resultados. En varios lugares del mundo, el enfoque ha demostrado su idoneidad y eficacia y, en algunos casos, ha posibilitado progresos en materia de seguridad vial donde, hasta entonces, ello había resultado difícil de conseguir”¹⁷.

El enfoque orientado a un sistema seguro es una agrupación de elementos que distribuidos en la vía pública colaboran a evitar accidentes de tránsito, elementos tales

¹⁶ **Ibíd.** Pág. 4

¹⁷ **Ibíd.** Pág. 6



como educación e información de apoyo a los usuarios, observar las normas de tránsito, comprensión de los accidentes viales y los riesgos que implican, moderar la velocidad vehicular, vehículos con un sistema funcional, vías públicas señalizadas, carreteras e infraestructura en buen estado y tolerancia humana.

“El enfoque orientado a un sistema seguro para la seguridad vial asume que el transporte es fundamental para la sociedad, y presupone que los desplazamientos deberían ser seguros para todos los usuarios de la vía pública cuando esos interactúan con carreteras y vehículos para facilitar la circulación. El objetivo de este enfoque consiste en la eliminación de muertes y heridos de gravedad, mediante la utilización de un sistema seguro de transporte que da cabida al error humano y tiene en cuenta que las personas son vulnerables y pueden sufrir graves lesiones. Ello requiere una política que se centre en las infraestructuras viales, en los vehículos y en la gestión de la velocidad, y que se apoye una serie de medidas educativas, legislativas, reglamentarias y sancionadoras”¹⁸.

Las normas son violadas a diario, tanto por peatones como por conductores, además existen otros factores de riesgo que contribuyen inevitablemente a los accidentes de viales, por ejemplo, la falta de mantenimiento a los vehículos, carente o inexistente equipamiento básico para los vehículos (consistentes en retrovisores, cinturones de seguridad, llanta de repuesto, luces, triángulos reflectivos, entre otros), peatones que no hacen uso de pasarelas o cruzan semáforos en rojo, vehículos de transporte colectivo

¹⁸ *Ibíd.* Pág. 6



con sobrecarga de pasajeros, carreteras en pésimo estado, falta de mantenimiento o mantenimiento que no cumple con las normas y estándares internacionales, motoristas que circulan en las banquetas, en medio de los carriles o en contra de la vía, y no portan el casco de seguridad. Así como la inaplicación por parte de las autoridades de las sanciones a los conductores que violan las normas de tránsito. Y por supuesto, falta de educación vial, la cual debe de promoverse desde las escuelas, para evitar percances de tránsito y así reducir las muertes ocasionadas por hechos viales.

2.3.6. Fechas destacadas de las actividades a nivel mundial realizadas en pro de la seguridad vial

La Organización Mundial de la Salud con base en informes y estadísticas ha demostrado que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte a nivel mundial, ya que tan solo en el año 2018 murieron cerca de 1,35 millones de personas, y la mayoría de las víctimas provienen de países subdesarrollados o en vías de desarrollo.

“A raíz de que, en 2004, la OMS y el Banco Mundial publicaran el Informe mundial sobre prevención de traumatismos causados por el tránsito, varias resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas y de la Asamblea Mundial de la Salud alentaron a los Estados Miembros a dar prioridad a la seguridad vial y a adoptar medidas que ya habían



demostrado ser eficaces para reducir las muertes relacionadas con accidentes de tránsito¹⁹.

A nivel mundial se han celebrado diferentes actividades en pro de la seguridad vial con la iniciativa de salvar vidas en las carreteras de todo el mundo, y concientizar a las personas sobre el riesgo inminente que implica conducirse en la vía pública siendo un peatón como un conductor. Los accidentes viales ocurridos en las carreteras causan la muerte aproximadamente de 1,3 millones de personas.

Las fechas conmemorativas de las actividades en pro de la seguridad vial son las siguientes:

En el año 2003 en el mes de agosto el Secretario General de las Naciones Unidas publica el primer informe sobre la crisis mundial de la seguridad vial. En noviembre la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su 58° período de sesiones adopta la resolución A/RES/58/9 sobre la crisis mundial de la seguridad vial.

En el año 2004 en el mes de abril el Día Mundial de la Salud se celebra con el lema **La seguridad vial no es accidental**; la OMS y el Banco Mundial publican el Informe mundial

¹⁹ https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/75845/9789243503325_spa.pdf;jsessionid=AC60059320103E12E35A737743273F6B?sequence=1 (Consultado: 29 de mayo de 2019).



sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. En mayo la 57ª Asamblea Mundial de la Salud adopta la resolución WHA57.10 sobre seguridad vial y salud. Y en octubre se crea el grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, en Ginebra, que cuenta con varias organizaciones no gubernamentales como miembros fundadores.

En el año 2005 en el mes de octubre la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su 60º período de sesiones adopta la resolución A/RES/60/5 que invita a los Estados Miembros a instaurar un día mundial en recuerdo de las víctimas de accidentes de tránsito.

En el año 2006 en el mes de junio en Londres se lanza la campaña carreteras seguras.

En el año 2007 en el mes de abril se celebra la primera semana mundial sobre la seguridad vial de las Naciones Unidas; La OMS publica *Youth and road safety* (Los jóvenes y la seguridad vial).

En el año 2009 en el mes de mayo se celebra la primera reunión mundial de organizaciones no gubernamentales para la prevención de accidentes de tránsito y apoyo a sus víctimas, celebrada en Bruselas; las organizaciones no gubernamentales adoptan la Declaración de Bruselas. En junio la OMS publica el Informe sobre la situación mundial



de la seguridad vial. Y en noviembre se celebra en Moscú la primera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial; los Estados miembros adoptan la Declaración de Moscú.

En el año 2010 en el mes de marzo la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su 64º período de sesiones adopta la resolución A/RES/64/255 en virtud de la cual se proclama oficialmente el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

En el año 2011 en el mes de marzo se celebra la segunda reunión mundial de organizaciones no gubernamentales para la prevención de accidentes de tránsito y apoyo a sus víctimas, celebrada en Washington, DC. El 11 de mayo se celebra a nivel mundial el lanzamiento del Decenio Vial 2011-2020.

En el año 2012 en el mes de abril la Asamblea General en su 66º período de sesiones celebrada en Nueva York, aprueba la resolución A/RES/66/260 con el objetivo de alentar a los Estados Miembros a que aprueben y apliquen leyes y reglamentos nacionales sobre los factores de riesgos para la seguridad vial.

En el año 2013 en el mes de mayo se celebra la segunda semana mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, con el objeto de llamar la atención hacia la seguridad de los peatones.



En el año 2015 en el mes de mayo se celebra la tercera semana mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial con el objeto de realzar el peligro que corren los niños en las carreteras y adecuar medidas para mejorar su seguridad. En septiembre en la Asamblea General de las Naciones Unidas, los Estados Miembros adoptan la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, en la cual una de sus metas es reducir a la mitad el número a nivel mundial de muertes por accidentes de tránsito hasta 2020.

En el año 2017 en el mes de mayo se celebra la cuarta semana mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad vial con el objeto de alertar sobre el peligro que corren las personas al manejar a excesiva velocidad y evitar muertes por accidentes de tránsito.

En el año 2019 en el mes de mayo se celebra la quinta semana mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad vial con el objeto de generar liderazgo en las personas para la seguridad vial.

2.4. Conductor

Para abordar el concepto de conductor, es necesario indicar el concepto de conducir, el cual es definido de la siguiente forma: “Conducir, es dirigir y guiar hacia un lugar, gobernar, regir, guiar, manejar un vehículo; transportar de una parte a otra”.²⁰

²⁰Cadena Crespo, Marco Marcelo. *Op. Cit.* Pág. 89.



Conductor es todo usuario que se moviliza en la vía pública, haciendo uso de un vehículo para su desplazamiento, con las consiguientes obligaciones y responsabilidades que conlleva el uso de las vías públicas.

Luis Gustavo De León establece como recomendaciones a los conductores: “Siempre demuestre su educación con un comportamiento de paciencia y profesionalismo. Siempre haga sus paradas en el lugar correcto. No la haga de piloto de carreras, recuerde que pone en peligro su vida, la de los pasajeros y transeúntes”.²¹

El conductor es aquella persona que se desplaza en un vehículo por la vía pública, el que puede ser un automóvil, una bicicleta, una motocicleta, un autobús, un camión, entre otros, debiendo seguir las normas establecidas en la ley para su correcta movilización.

2.4.1. Vehículo

El vehículo es aquel medio de transporte terrestre o marítimo que permite el desplazamiento de un lugar a otro.

El Artículo 18 de la Ley de Tránsito Decreto Número 132-96 define al vehículo como “Por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule

²¹ Educación vial en Guatemala. Pág. 41

permanentemente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales”.

Vehículo es el medio de transporte utilizado por las personas el cual permite el desplazamiento de un lugar a otro de personas y de cosas, debiendo el vehículo contar con la debida autorización y con los requisitos esenciales establecidos por la ley para poder circular en la vía pública.

2.5. Accidentes de tránsito

“Accidente, palabra que proviene del latín *accidentem*, es lo que altera el curso regular de las cosas; suceso eventual, especialmente desgraciado, como el accidente automovilístico; es indisposición que repentinamente priva de sentido o de movimiento”²².

“Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tránsito de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello por ellos de los peatones”²³.

²² Cadena Crespo, Marco Marcelo. **Op. Cit.** Pág. 91

²³ Cabanella de Torres, Guillermo. **Diccionario de ciencias jurídicas.** Pág. 20.

Los accidentes de tránsito son todos aquellos hechos que se suscitan en la vía pública provocados por factores humanos (conducir en estado de ebriedad o bajo efectos de estupefacientes, conducir distraído, entre otros), mecánicos (fallas en el sistema de frenos o no darle un mantenimiento adecuado al vehículo) o naturales (lluvias, derrumbes, hundimientos), imprevistos los cuales alteran el curso normal del desplazamiento en la vía y por lo tanto tienen consecuencias jurídicas que ocasionan un daño material o personal.

2.5.1. Impacto psicológico en el conductor en accidentes de tránsito

“Todo hecho accidental se inscribe, desde el punto de vista psicológico, en la teoría general del trauma. Un accidente configura un acontecer traumático cuya significación deriva del hecho de que este impacta en forma abrupta y excesiva sobre un sujeto”²⁴.

El trauma es el desequilibrio del sistema mental que sufre una persona, el cual se produce de forma súbita, con variaciones en su intensidad que altera el estado emocional a raíz de un accidente de tránsito.

Los accidentes de tránsito repercuten de manera psicológica provocando estrés, angustia, alteraciones del sueño, descontrol emocional y ansiedad, pues estos son eventos imprevistos que afectan a las personas que se ven involucradas en hechos

²⁴ Gherzi, Carlos A. **Accidentes de tránsito: derechos y reparación de daños, parte segunda.** Pág. 23



viales. El estrés postraumático que puede sufrir un conductor posterior a un accidente vial se manifiesta intranquilidad, ansiedad y temor al conducir, recuerdos repetitivos del hecho vial, preocupación o enojo.

La mayoría de conductores que sufren percances viales (tales como atropellar a un peatón que no hizo uso de una pasarela o que se conducía por la vía pública en estado de ebriedad y como consecuencia de su conducta negligente provoca un hecho vial donde se ve afectado tanto el mismo peatón como el conductor), no reciben los cuidados médicos adecuados, pues toda persona luego de verse involucrada en accidente de tránsito necesita de atención psicológica, que permita superar el trauma provocado por el hecho de tránsito imprevisto.

“Los efectos del trauma psíquico -siempre singulares y nunca universales- pueden ir desde depresión leve, con rápida reorganización de los mecanismos defensivos, hasta un verdadero derrumbe yoico, cuando el sujeto no logra sobreponerse a la injuria. Se pueden presentar reacciones melancólicas (apatía, abulia, desinterés, fantasías de suicidio, abandono de proyectos vitales, etc.), o bien reacciones paranoicas (agresividad, ideas de autorreferencia, conductas fóbico-evitativas)”²⁵.

²⁵ **Ibíd.** Pág. 24



Abulia es un trastorno psicológico que puede definirse como la pérdida de voluntad o la falta de motivación de una persona para realizar sus actividades cotidianas, de tal manera que se ve alterada la actividad motora voluntaria, donde demuestra un desinterés total para realizar actividades y una evidente ausencia de respuestas emocionales.

2.5.2. Sintomatología derivada de un accidente de tránsito

a) Angustia: La angustia es un trastorno psicológico que surge como reacción al peligro o a un evento que cause una impresión muy fuerte en la persona, la cual se ve acompañada de intranquilidad y aflicción intensas. La persona que ha sufrido un accidente de tránsito puede presentar síntomas tales como inquietud, angustia, nerviosismo, impresión, culpa, temor, temblores, ataques de pánico, entre otros.

b) Alteraciones del sueño: Posterior al accidente de tránsito el trauma sufrido en el percance se ve reflejado en los sueños del conductor, pues debido a la angustia y al estrés postraumático, la mente de forma constante y repetitiva construye el suceso en forma de pesadillas, afectando de manera psicológica a la persona.

“El insomnio puede consistir en dificultad para conciliar el sueño o bien en un sueño ligero y de breve duración. Las pesadillas y los sueños repetitivos de angustia intentan fallidamente elaborar el hecho traumático, por lo que él paciente sueña una y otra vez con el accidente y con sus variantes simbólicas. Al no poder elaborar el trauma mediante



los mecanismos oníricos, él paciente despierta inundado de angustia. El fracaso en el intento de superar el trauma mediante la elaboración onírica conduce a una repetición del mismo en el sueño, reviviéndoselo así en forma masoquista una y otra vez”.²⁶

c) Descontrol emocional: El descontrol o inestabilidad emocional es un trastorno psicológico en el cual la persona evidencia cambios emocionales drásticos y un deficiente control de sus emociones extremos tales como la ira o la depresión.

²⁶ **Ibíd.** Pág. 26



CAPÍTULO III

3. Legislación internacional en materia de derecho de tránsito

En este capítulo se analiza la legislación guatemalteca en cuanto al derecho del tránsito y la legislación extranjera, tales como Argentina, Perú, Colombia y Ecuador referente a cómo estos países regulan las infracciones y las sanciones aplicables a los peatones transgresores de las leyes de tránsito.

3.1. Guatemala

En Guatemala se encuentra regulado el derecho del tránsito en la Ley de Tránsito Decreto Número 132-96, así como en el Reglamento Acuerdo Gubernativo Número 273-98. Estas normas establecen todo lo relativo al movimiento vehicular y peatonal en la vía pública, regula los derechos y obligaciones de los conductores, y la imposición de multas al contravenir las normas de la ley y su reglamento. En el caso de los peatones, únicamente se regulan sus derechos y de forma sucinta alguna prohibición, más no así las infracciones que estos puedan cometer en la vía pública y su respectiva sanción.

Por cuanto es esencial normar en la Ley de Tránsito y su Reglamento sanciones aplicables a los peatones transgresores de las normas de tránsito para el resguardo de su seguridad al transitar en la vía pública.



a) Constitución Política de la República de Guatemala, Asamblea Nacional Constituyente, 1986

La Constitución Política de la República de Guatemala, establece en el Artículo 26 que toda persona tiene libertad de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional y cambiar de domicilio o residencia, sin más limitaciones que las establecidas por ley.

Atendiendo a las disposiciones de la Constitución Política de la República de Guatemala, toda persona que transite en la vía pública debe de hacerlo acorde a las disposiciones establecidas expresamente por las leyes del país, esto con el fin de proteger la integridad física de las personas.

b) Ley de Tránsito Decreto 132-96

El Artículo 3 indica que “es responsabilidad de los conductores de los vehículos y de todas las, personas, sean peatones, nadadores o pasajeros, cumplir con las normas que, en materia de tránsito, establece la presente ley y, normen sus reglamentos”.

Este artículo establece que son responsables de todas sus acciones las personas que circulen en la vía pública y deben de acatar lo establecido en las leyes de tránsito, para preservar el orden social.



c) Reglamento de la Ley de Tránsito Acuerdo Gubernativo Número 273-98

El Artículo 56 del Reglamento de la Ley de Tránsito regula que “los peatones deberán cumplir las disposiciones del presente Reglamento, las indicaciones de los agentes y atender los dispositivos y señales para el control de tránsito que les corresponda”.

Los peatones que circulen en la vía pública tienen como obligación acatar las normas de tránsito, así como las indicaciones viales que los agentes de tránsito señalan para el correcto funcionamiento de la circulación de los peatones y vehículos.

El Artículo 58 del Reglamento de la Ley de Tránsito estipula lo siguiente: “Es obligatorio para los peatones circular en espacios especialmente concebidos para ellos, sean estas aceras, refugios, paseos, vías peatonales, zonas peatonales, pasos peatonales, pasarelas u otros”.

En distintos puntos del país se han instalado aceras, pasarelas, pasos de cebra, semáforos peatonales, entre otros, para que los transeúntes hagan uso de estos espacios, pero a pesar de que estos se han instalado en la vía pública, la mayoría de ellos no los utilizan y cruzan de forma intempestiva las calles o carreteras provocando accidentes de tránsito y como consecuencia de ello pierden la vida.



El Artículo 64 del Reglamento de la Ley de Tránsito establece como prohibición de los peatones: “Prohibición de circular a pie en ciertas vías. Queda prohibida la circulación de peatones sobre la calzada o los arcenes de autopistas y vías rápidas, tanto en el ámbito urbano como extraurbano, debiendo utilizar espacios provistos o franjas vegetales en defecto de estos. También se prohíbe el caminar en túneles, puentes o pasos a desnivel que no tuvieran acera o esta estuviera únicamente diseñada con fines de servicio o mantenimiento”.

Un ejemplo muy claro de la contravención a esta norma es el caso de los peatones que salen a ejercitarse por las mañanas utilizando las vías rápidas en sentido contrario a los vehículos, sin utilizar los arcenes o las franjas vegetales.

3.2. Argentina

El seis de febrero de 1995 el Senado y la Cámara de Diputados de la Nación de Argentina promulgaron la Ley de Tránsito Ley No. 24.499, en la cual regulan el uso de la vía pública, y la circulación de personas, animales y vehículos. En esta ley se establecen los lugares por donde deben de circular los peatones tales como aceras, sendas peatonales, entre otros.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial juntamente con el Consejo Federal de Seguridad Vial, acordaron la necesidad de actualizar el Régimen de Contravenciones y Sanciones



por faltas cometidas a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial No. 24.449, regulado por el Anexo 2, del Decreto No. 779/95, reglamentario de la ley antes citada, por medio del Decreto 437/2011 Sistema de Puntos Aplicables a la Licencia Nacional de Conducir, en el cual se establecen las multas aplicables a los peatones que transgredan la ley de tránsito.

Este decreto establece las multas siguientes, Artículo 22: “Por no transitar los peatones, en zona urbana por la acera u otros espacios habilitados a ese fin y en las intersecciones, por la senda peatonal, serán sancionados con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.”.

Las multas que las leyes de Argentina imponen, se determinan en Unidades Fijas denominadas UF, las que equivalen al precio de un litro de combustible de mayor octanaje, establecido a través del Automóvil Club Argentino, institución que fiscaliza y organiza el automovilismo en Argentina. El expediente número DI-2019-30-GDEBA-DPPYSVMGGP, en el Artículo 1 establece que a partir del 1 de julio de 2019 y para el bimestre comprendido entre los meses de julio y agosto del presente año, el valor de una Unidad Fija (UF), será de \$51.73 (Pesos argentinos).

El Artículo 23 establece: “En zona rural, por no transitar los peatones por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente, cuando no existan sendas o lugares alejados de la calzada, serán sancionados con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F. En zona



rural, a los peatones por cruzar la calzada, sin respetar la prioridad de los vehículos, serán sancionados con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.”.

Si los peatones se desplazan en la vía rural deben de hacerlo acorde a las normas de tránsito, respetando las áreas peatonales que han sido diseñadas para su uso, así como el tránsito de los vehículos que circulan en la vía pública.

El Artículo 58 regula que: “Por cruzar, el peatón, la calzada cuando el semáforo peatonal, de existir, no indique luz verde o blanca habilitante, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.”.

Este artículo hace referencia a la educación vial que debe de tener toda aquella persona que circula en la vía pública, respetando las señales viales que han sido colocadas para mantener el funcionamiento adecuado de la vía y de quienes circulan a diario tanto en carreteras como en aceras.

3.3. Perú

La Ley No. 29380, Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), señala dentro de sus objetivos el de proteger la vida, tutelar los intereses públicos y defender el derecho de los usuarios en el ejercicio de la prestación de servicio de transporte terrestre sujeto a supervisión, fiscalización y control.



Asimismo, la Ley No. 27181 (Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre) y el Reglamento Nacional de Tránsito Decreto Supremo No. 016-2009-MTC, regula en cuanto a los peatones: en lo que respecta a las sanciones al peatón, el Artículo 24, inciso 24.5 de la Ley No. 27181 establece que los peatones son responsables por las infracciones administrativas que se tipifiquen en el reglamento nacional respectivo; por lo que el Reglamento Nacional de Tránsito ha previsto las infracciones que los mismos pueden cometer, así como las sanciones aplicables.

En el Artículo 319 de la Ley 27181 que posteriormente fue incorporado al Artículo 3 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo No. 016-2009-MTC, por medio del Decreto Supremo No. 040-2010-MTC. En el mencionado decreto, se establecen las sanciones aplicables a los peatones, las que van del 3% al 0.5 % de la Unidad Impositiva Tributaria UIT, si es primera infracción la podrá redimir por medio de un curso de educación vial, si es segunda infracción podrá redimirse por medio de servicios comunitarios tales como apoyar y orientar a los escolares a efecto de enseñarles las reglas de tránsito para el peatón, apoyar en el reparto de folletos relacionados con temas de tránsito y seguridad vial, apoyar en cruces peatonales en vías no semaforizadas y semaforizadas, colaborar en el mantenimiento de la señalización de tránsito, entre otros.

Una Unidad Impositiva Tributaria (UIT), es un índice de referencia utilizado en las normas tributaria de Perú, la cual determina bases imponibles, deducciones, aplicar sanciones,

entre otras. Este valor es establecido anualmente por el Ministerio de Economía y Finanzas, el Decreto Supremo No. 298-2018-EF, en el Artículo 1 aprueba la Unidad Impositiva Tributaria para el año 2019, el cual asciende a S/4,200 (Soles).

3.4. Colombia

En Colombia se encuentra regulado el derecho del tránsito a través de la Ley 768 de 2002, Código Nacional de Tránsito, la cual tiene como objetivo ser un conjunto armónico de normas, con el propósito de organizar el tránsito, la circulación vehicular y peatonal del país y prevenir la accidentalidad con sus consecuencias perjudiciales para la vida e integridad de la persona. Este código tiene como fin principal la prevención de accidentes e imponer sanciones a quienes infrinjan sus disposiciones.

La Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal es la encargada de sancionar a los peatones que infrinjan las normas de tránsito. A través de la secretaría se imparten jornadas educativas y de sensibilización a los transeúntes.

El Código Nacional de Tránsito contempla derechos, prohibiciones y sanciones para los peatones que se movilizan a pie o por medio de patines, monopatinos o patinetas en la vía pública.



pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito”.

En desarrollo de lo dispuesto por el Artículo 24 de la Constitución Política de Colombia, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

El principal objetivo de este artículo es preservar la seguridad e integridad de los usuarios que circulen en la vía pública, sean estas carreteras, calles o aceras, y observar el debido cumplimiento de las normas en materia vial que se han establecido y reducir de forma considerable los accidentes viales a través de la prevención, educación y protección de los espacios públicos.

El Artículo 58 del Código Nacional de Tránsito regula las prohibiciones para los transeúntes, y entre ellas indica que está prohibido invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, o transitar en esa área en patines, monopatines, patinetas o similares, cruzar por sitios no permitidos, colocarse delante o detrás de un vehículo que se



permitidos, colocarse delante o detrás de un vehículo que se encuentre con el motor encendido, cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales, subir o bajar de vehículos en movimiento, entre otros.

El párrafo segundo del Artículo 58 indica: “Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta”.

Los infractores deberán pagar una multa equivalente a un salario diario actual de \$27,604.00 (Pesos colombianos), los cuales deberán de hacerse efectivos en las sedes del Programa Servicios de Tránsito, para cancelar la sanción impuesta por el agente de tránsito.

3.5. Ecuador

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Ley 1 Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago-2008. En el Artículo 198 establece que “los peatones deben de contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro, al circular deben de tener la libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas”.



agentes de tránsito, utilizando para el efecto las calles y aceras, además regula el mencionado artículo que deben de abstenerse de solicitar transporte a los conductores en lugares inapropiados o prohibidos. De igual forma deben de abstenerse de caminar sobre la calzada donde circule el tránsito vehicular, o cruzar la calle por la parte anterior o posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente.

El Artículo 139 de la referida ley, establece una sanción del 5% del salario básico, al peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.

El Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Decreto Ejecutivo 1196, Registro Oficial Suplemento 731 de 25 de junio de 2012, en el Artículo 266 establece que los peatones deben de ceder el paso, despejar la calzada y permanecer en las zonas peatonales. Todo transeúnte debe de abstenerse de cruzar las calles en forma diagonal de forma temeraria, y al cruzar una calle debidamente señalada para su tránsito lo deberán de hacer tomando las debidas precauciones. Los peatones no deben de transitar por las vías públicas en las que la infraestructura ponga en riesgo su seguridad, sean estos túneles, pasos a desnivel exclusivos para el tránsito vehicular, entre otros.

Un aspecto muy interesante del Artículo 266 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, regula que a todos



los peatones que circulen en la vía pública deberán permitir que se les realice pruebas *in situ* para la detección de alcohol, sustancias estupefacientes, narcolépticas y psicotrópicas por parte de un agente de tránsito, debiendo realizarse este procedimiento de conformidad con lo establecido en el reglamento.

El Artículo 268 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece el procedimiento que deberá de seguirse en caso los peatones cometan contravenciones, y para el efecto deben de presentar al agente de tránsito su documento de identificación para realizar la suscripción y entrega de la papeleta correspondiente.



CAPÍTULO IV

4. Sanciones pecuniarias por la inobservancia de lo regulado en la Ley de Tránsito para la seguridad de los peatones

Diariamente los peatones cometen infracciones sin tomar en consideración su vida, seguridad e integridad física, provocando accidentes de tránsito al actuar de manera imprudente sin medir los alcances de sus acciones y los daños colaterales que provocan. Los accidentes de tránsito son sucesos imprevistos que pueden llegar a evitarse, por eso es necesario reducir los factores que los provocan, a través de la implementación de aspectos claves como seguridad y educación vial.

El Estado de Guatemala a través del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, adscrita al Ministerio de Gobernación, crean constantemente áreas de uso exclusivo para los peatones, pero por falta de conocimiento de la ley y de una carente educación vial, provocan accidentes de tránsito, y ponen su vida en peligro sin ser conscientes de las consecuencias que devienen posteriormente a un hecho de tránsito, como la muerte o incapacidades físicas totales o parciales. Sin obviar los daños y responsabilidades penales y civiles que provocan al automovilista.



4.1. Infracción

Una infracción es una transgresión cometida a una norma administrativa, en la cual se establece el comportamiento adecuado que las personas deben de acatar, y cuya violación implica la imposición de una sanción.

“Transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de la ley, reglamento, convenio, tratado, contrato u orden. Denominación genérica de todo lo punible; sea delito o falta”²⁷.

Las infracciones son todas aquellas faltas que cometen las personas al incumplir lo establecido en las leyes, las cuales se imponen por medio de una autoridad administrativa, a través de una multa o sanción pecuniaria.

4.2. Propuesta de infracciones al Reglamento de la Ley de Tránsito

La falta de regulación legal sobre infracciones y sanciones que normen la conducta inadecuada de los peatones al transgredir la Ley de Tránsito y su Reglamento provoca que los peatones vulneren los derechos establecidos en las normas de tránsito, es imperativa y necesaria la regulación de una norma de esta clase, o de lo contrario, los

²⁷Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Tomo IV Pág. 455.



accidentes de tránsito seguirán aumentando. Es necesario establecer sanciones pecuniarias para que los peatones acaten la ley y asimismo aprendan sobre la educación vial, para que su comportamiento en la vía pública no cause daños a su vida, seguridad e integridad personal, así como a los conductores.

4.2.1. Calificación de la infracción

La calificación de la infracción es aquella forma de catalogar los distintos niveles de infracciones que pueden llegar a cometer los peatones con ocasión de la transgresión consciente a las normas de tránsito. Pues establece, selecciona e indica el nivel de riesgo que pueden llegar a sufrir los peatones, en un accidente de tránsito.

a) Infracción muy grave: Es aquella infracción cometida por el peatón que atenta contra la propia vida y la de los demás usuarios de la vía pública.

b) Infracción grave: Es aquella infracción cometida de forma imprudente por parte del peatón, al no tomar precauciones para evitar un riesgo o al actuar de forma precipitada, sin que esté en riesgo su vida y la vida de los demás usuarios.

c) Infracción leve: Es aquella infracción cometida de forma negligente por la falta de cuidado del peatón al circular en la vía pública.



4.2.2. Multa

La multa es una sanción pecuniaria de tipo coercitivo, comúnmente en dinero, impuesta por una autoridad administrativa a toda aquella persona que transgreda las normas, el objetivo de una multa es desalentar y sancionar al infractor por el incumplimiento a las leyes afectándolo de forma dineraria.

“Pena pecuniaria que se impone por una falta delictiva, administrativa o de policía o por incumplimiento contractual”²⁸.

La multa es aquella sanción pecuniaria impuesta por las leyes a través de una autoridad administrativa por la comisión de una infracción o contravención al orden social establecido.

4.2.3. Sanciones pecuniarias

Las sanciones pecuniarias se clasifican en muy graves, graves y leves, y cada una de ellas lleva impuesta una multa valorada en dinero, atendiendo al riesgo de peligrosidad de la infracción.

²⁸ Cabanellas de Torres, Guillermo: **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Tomo V Pág. 457.



a) Infracción muy grave: la que podría multarse con un valor de Q.500.00

b) Infracción grave: la que podría multarse con un valor de Q.250.00

c) Infracción leve: la que podría multarse con un valor de Q.150.00

4.2.4. Beneficios posteriores a la reforma del Reglamento de la Ley de Tránsito

Culminada esta investigación y el análisis a las diferentes legislaciones internacionales en materia de derecho de tránsito, se concluye que al existir una reforma al Reglamento de la Ley de Tránsito, sobre la incorporación de las infracciones y la respectiva sanción que cometen los peatones diariamente en la vía pública, conllevará a resultados positivos, pues al existir una multa que sancione la conducta inadecuada de los peatones transgresores de las normas tránsito, los accidentes viales se verán porcentualmente reducidos.

Según las estadísticas de accidentes de tránsito, basadas en los registros de la Policía Nacional Civil, publicadas por el Instituto Nacional de Estadística de Guatemala, muestran que las tasas de lesionados y fallecidos debido a accidentes de tránsito, son para el año 2018 de 7,938 lesionados y 1,469 fallecidos, con un total de 9,407 accidentes de tránsito ocurridos en la República de Guatemala, y tan solo en el departamento de Guatemala durante el mismo año hubo 374 fallecidos. Cifras realmente alarmantes, pues son indicadores de la necesidad de normar infracciones y sanciones pecuniarias hacia los peatones.



4.3. Entidades administrativas involucradas

Las entidades administrativas relacionadas con las normas de tránsito son aquellas que se encuentran encargadas del correcto y buen funcionamiento y aplicabilidad de las leyes y reglamentos de tránsito. Estas entidades administrativas son:

4.3.1. Policía Nacional Civil

La Policía Nacional Civil es una institución profesional de fuerza armada de naturaleza jerárquica, la cual ejerce sus funciones las 24 horas del día en toda la República de Guatemala.

La Policía Nacional Civil surge posterior a la firma de los Acuerdos de Paz en el año 1996. En el cual se establece la reestructuración de las fuerzas de seguridad pública, para la protección de la vida y seguridad de los ciudadanos, asimismo del mantenimiento del orden público, prevenir e investigar la comisión de hechos delictivos y una administración de justicia transparente.

El Decreto Número 11-97 del Congreso de la República de Guatemala, es el que le da vida jurídica a la Ley de la Policía Nacional Civil, y regula que la seguridad pública es un



servicio realmente esencial y le compete exclusivamente al Estado por conducto de la Policía Nacional Civil, para su cumplimiento.

El presidente de la República de Guatemala es quien ejerce su mando supremo, a través del Ministro de Gobernación. Su adecuado funcionamiento se encuentra a cargo del Director General, quien se encuentra bajo la autoridad del Ministro de Gobernación.

4.3.2. Departamento de Tránsito de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil

Ejecutaba sus funciones como un departamento de la entonces Dirección General de la Policía Nacional, más adelante, el Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, le da vida jurídica a la Ley de Tránsito, los Artículo 4 y 6 establecen la competencia del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional a través del Ministerio de Gobernación, y dirección del Departamento se ejerce a través de un Jefe y Subjefe, los que serán nombrados por el titular del ramo a propuesta del Director General de la Policía Nacional Civil.

La referida Ley le delega al Departamento de Tránsito, la dirección, planificación y control del tránsito, organización y dirección de la Policía Nacional de Tránsito y la aplicabilidad de sanciones previstas.



4.3.3. Policía Municipal de Tránsito

Es una institución que se encuentra bajo la organización y dirección del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. La policía municipal cuenta con funciones especializadas en tránsito y se encarga de la aplicación de la Ley de Tránsito, así como la facultad de dirigir el tránsito y aplicar las sanciones establecidas en la ley.

El municipio tendrá según sus necesidades un cuerpo de policía municipal, el que se encontrará bajo las órdenes del alcalde. La policía municipal se integrará de conformidad con las necesidades y requerimientos del servicio, atendiendo a los valores, principios, normas y tradiciones de las comunidades.

La policía municipal deberá de actuar bajo el estricto cumplimiento de las leyes, velando por que se cumplan los acuerdos, reglamentos o resoluciones que sean emitidos por el Concejo Municipal y el alcalde. Las municipalidades a través de su policía municipal de tránsito podrán imponer sanciones pecuniarias de conformidad con la Ley de Tránsito y su Reglamento, de la misma forma, recaudarán el valor de estas y crearán un fondo privativo para su uso exclusivo, mantenimiento, mejoramiento y diseño de actividades de tránsito, incluyendo obras de infraestructura vial.



4.3.4. Municipalidades

Las municipalidades son instituciones autónomas de derecho público, cuya naturaleza es la unidad básica de la organización territorial y la participación ciudadana. Les corresponde elegir a sus propias autoridades, obtener y disponer de sus recursos, así como la atención a los servicios públicos locales.

El municipio se caracteriza por estar en permanente relación de vecindad, multiétnicidad, y pluriculturalidad, con el fin de la realización del bien común de todos los habitantes del municipio. Le compete al concejo municipal ejercer la jefatura y la prestación del servicio de la policía municipal.

4.3.5. Ministerio de Gobernación

El Ministerio de Gobernación es una institución que data del 26 de abril de 1839, a lo largo de la historia se le ha conocido como Ministerio de Guerra, Ministerio de Justicia y Negocios Eclesiásticos. Fue fundado en el Gobierno del doctor Mariano Rivera de Paz. Actualmente la legislación guatemalteca le ha denominado simplemente como Ministerio de Gobernación.



Al mencionado ministerio le corresponde la formulación de las políticas y el cumplimiento del régimen jurídico relacionado con el mantenimiento de la paz y el orden público, así como velar por la seguridad de los ciudadanos, de sus bienes, y la garantía sus derechos. Le compete también ejecutar órdenes y resoluciones judiciales, y el cumplimiento del régimen migratorio.

Dentro de las funciones del Ministerio de Gobernación se encuentra la de compilar y publicar de forma ordenada los códigos, leyes y reglamentos de la República, así como la elaboración y aplicación de planes de seguridad pública, y ser el ente encargado del mantenimiento del orden público, seguridad de los ciudadanos y de sus bienes.

La estructura orgánica del ministerio está a cargo de la dirección superior, la que a su vez se integra por el despacho ministerial, y éste está a cargo de un ministro nombrado por el Presidente de la República, a quien le compete el cumplimiento y desarrollo de sus funciones, tales como ejercer jurisdicción sobre todas las dependencias de su ministerio, el refrendo de decretos, acuerdos y reglamentos dictados por el Presidente de la República, que se encuentren estrechamente relacionados con su despacho, la dirección, tramitación, resolución e inspección de todos los negocios relacionados con el ministerio.

El despacho viceministerial contará con los viceministros que sean necesarios para el eficaz ejercicio de sus funciones, y dependen jerárquicamente del ministro en el despacho y dirección de los asuntos del ramo. Tanto ministros como viceministros de Estado son responsables de sus actos, los que deberán de reunir los siguientes requisitos



tales como ser guatemalteco, hallarse en el goce de sus derechos ciudadanos y ser mayores de 30 años para optar a dichos cargos.

El Ministerio de Gobernación se encuentra integrado por las direcciones generales de la Policía Nacional, del Sistema Penitenciario, de Migración, de Inteligencia Civil, del Diario de Centro América y Tipografía Nacional y del Registro de Personas Jurídicas, para el cumplimiento de las funciones y atribuciones que les han sido encomendadas, regirán su actuación de conformidad con las leyes del país, las disposiciones de su creación y por lo establecido en el Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Gobernación.

Le compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública. Mediante acuerdo gubernativo organizará el departamento de tránsito, y mediante acuerdo ministerial creará y organizará la policía de tránsito como parte integrante de la Policía Nacional Civil.

Es el Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección de la Policía Nacional Civil, la autoridad de tránsito en carreteras nacionales y departamentales, así como en las carreteras municipales y en los caminos de herradura y vecinales, cuya administración no haya sido trasladada a las municipalidades.





ANEXOS



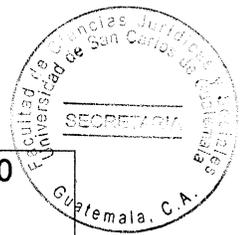


ANEXO I

Tabla de tipificación de infracciones, de la calificación de infracciones y de las sanciones

La tabla de tipificación contiene una clasificación ordenada de las infracciones que puede llegar a cometer un peatón al transitar en la vía pública, del mismo modo, se establece la calificación a la infracción cometida y la sanción que esta lleva implícita.

Infracción	Calificación	Sanción
Cruzar de manera intempestiva calles, calzadas o avenidas sin hacer uso de pasarelas.	Muy grave	Q.500.00
Transitar en la vía pública en estado de ebriedad o bajo efectos de estupefacientes.	Muy grave	Q.500.00
No utilizar los pasos peatonales o de cebra.	Muy grave	Q.500.00
Cruzar en el camino de un vehículo en movimiento con la plena intención de provocarse lesiones.	Muy grave	Q.500.00
Cruzar calles, calzadas o avenidas delante de automóviles aun cuando no les asiste el derecho de paso.	Muy grave	Q.500.00
Circular a pie para ejercitarse o similares en autopistas o vías rápidas en sentido contrario al flujo vehicular.	Muy grave	Q.500.00



Utilizar dispositivos láser o similares para obstaculizar o bloquear la vista de los conductores.	Muy grave	Q.500.00
Arrojar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública.	Grave	Q.250.00
No respetar las señales de tránsito.	Grave	Q.250.00
Obstaculizar la labor de personal de emergencia o del Ministerio Público en un hecho de tránsito.	Grave	Q.250.00
Subir o bajar de vehículos en movimiento.	Grave	Q.250.00
Sujetarse de algún elemento externo del armazón del vehículo, mientras se encuentre en circulación.	Grave	Q.250.00
Ingresar a la vía pública para intentar detener a un vehículo.	Grave	Q.250.00
No utilizar las banquetas o aceras para transitar.	Grave	Q.250.00
Utilizar los espacios peatonales de basureros.	Grave	Q.250.00
Circular a pie en autopistas o vías rápidas.	Grave	Q.250.00
Circular en la vía pública con objetos peligrosos que puedan obstaculizar la vista del conductor, tales como hierros, tubos, tablas, o similares.	Grave	Q.250.00
Transitar al borde de la calzada	Grave	Q.250.00
Utilizar señales de tránsito con fines publicitarios.	Grave	Q.250.00
Alterar, manchar o remover señales de tránsito.	Leve	Q.150.00
Manchar muros o paredes con pintura en aerosol.	Leve	Q.150.00



Utilizar dispositivos electrónicos al circular en la vía pública que distraigan al peatón sin el debido cuidado.	Leve	Q.150.00
No portar el Documento Personal de Identificación.	Leve	Q.150.00
Obstaculizar calles o avenidas para realizar actividades sin contar con la debida autorización.	Leve	Q.150.00
Utilizar los espacios peatonales para colocar ventas callejeras.	Leve	Q.150.00
Subir o bajar por el lado izquierdo de los vehículos.	Leve	Q.150.00





CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La falta de regulación legal sobre infracciones y sanciones que normen la conducta inadecuada de los peatones al transgredir la Ley de Tránsito y su Reglamento ha provocado accidentes de tránsito, y se ha vulnerado su vida, seguridad, e integridad física al actuar de manera imprudente por no medir las consecuencias de sus acciones y los daños colaterales que provocan.

La Ley de Tránsito y su Reglamento sólo establecen los derechos y obligaciones de los peatones, más no así, las infracciones y sanciones que pudieran ser aplicables a ellos cuando han vulnerado la ley y han puesto en riesgo su vida, e integridad física.

Por lo anteriormente mencionado, es necesario reformar el Reglamento de Tránsito y crear una norma que multe a los peatones que han transgredido las normas de tránsito. De manera que es esencial, que a través de una norma coercitiva se regule la conducta transgresora de los peatones, para reducir los accidentes de tránsito, y fomentar la educación vial, conocer los derechos que tienen como peatones, obligaciones, prohibiciones y las consecuencias jurídicas que devienen del incumplimiento de lo preceptuado en las normas.





BIBLIOGRAFÍA

BALLBÉ, Manuel y FRANCH, Marta. **Manual de derecho administrativo: una perspectiva desde los ordenamientos jurídicos de Guatemala y España.** Barcelona, España: Ed. Universidad Autónoma de Barcelona, 2002.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario de ciencias jurídicas.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 2012.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual: Tomo IV.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 2008.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual: Tomo V.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 2008.

CADENA CRESPO, Marco Marcelo. **Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.** Quito, Ecuador: Ed. Crissan Color, 1998.

DE LEÓN, Luis Gustavo. **Educación vial en Guatemala.** Guatemala: Ed. Tipografía Nacional, 1997.

GHERSI, Carlos A. **Accidentes de tránsito: derechos y reparación de daños.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Universidad S.R.L., 1995.

GHERSI, Carlos A. **Accidentes de tránsito: derechos y reparación de daños: parte segunda.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Universidad S.R.L., 1996.

https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/128043/9789243505350_spa.pdf?sequence=1 (Consultado: 29 de mayo de 2019).

https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/75845/9789243503325_spa.pdf;jsessionid=AC60059320103E12E35A737743273F6B?sequence=1 (Consultado: 29 de mayo de 2019).

MANSO PÉREZ, Violeta y CASTAÑO PARDO, Manuel. **Educación para la seguridad vial.** Madrid, España: Ed. Vía Gráfica, S.A., 1995.



PEREIRA-OROZCO, Alberto y E. RICHTER, Marcelo Pablo. **Derecho constitucional**. Guatemala: Ed. De Pereira, 2010.

SAGÜES, Néstor Pedro. **Manual de derecho constitucional**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Astrea, 2007.

SOPENA, Ramón. **Enciclopedia temática sopena**. Barcelona, España: Ed. Ramón Sopena, S.A., 1986.

YOUNES MORENO, Diego. **Curso de derecho administrativo**. Bogotá, Colombia: Ed. Temis Obras Jurídicas, 2007.

Legislación:

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

Ley del Organismo Ejecutivo. Decreto Número 114-97 del Congreso de la República de Guatemala, 1997.

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

Ley de la Policía Nacional Civil. Decreto Número 11-97 del Congreso de la República de Guatemala, 1997.

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

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



Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Gobernación. Acuerdo Gubernativo
Número 635-2007. Presidente de la República de Guatemala, 2007.

Creación de la Policía Municipal de Huehuetenango. Acuerdo Gubernativo Número
176-2018. Presidente de la República, 2018.

Ley de Tránsito No. 24.499 (República de Argentina. Promulgada Parcialmente: febrero
6 de 1995.)

Reglamentación Decreto No. 779/1995 (República de Argentina. 20 de noviembre de
1995)

Aprobación del Sistema de Puntos aplicables a la Licencia Nacional de Conducir
Decreto 437/2011 (República de Argentina. 11 de abril de 2011)

Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Ley No. 27181 (República de Perú,
7 de octubre de 1999)

Reglamento Nacional de Tránsito Decreto Supremo No. 016-2009-MTC (República
de Perú, 21 de abril de 2009).

Código Nacional de Tránsito Terrestre Ley 769 (República de Colombia, 13 de
septiembre de 2002).