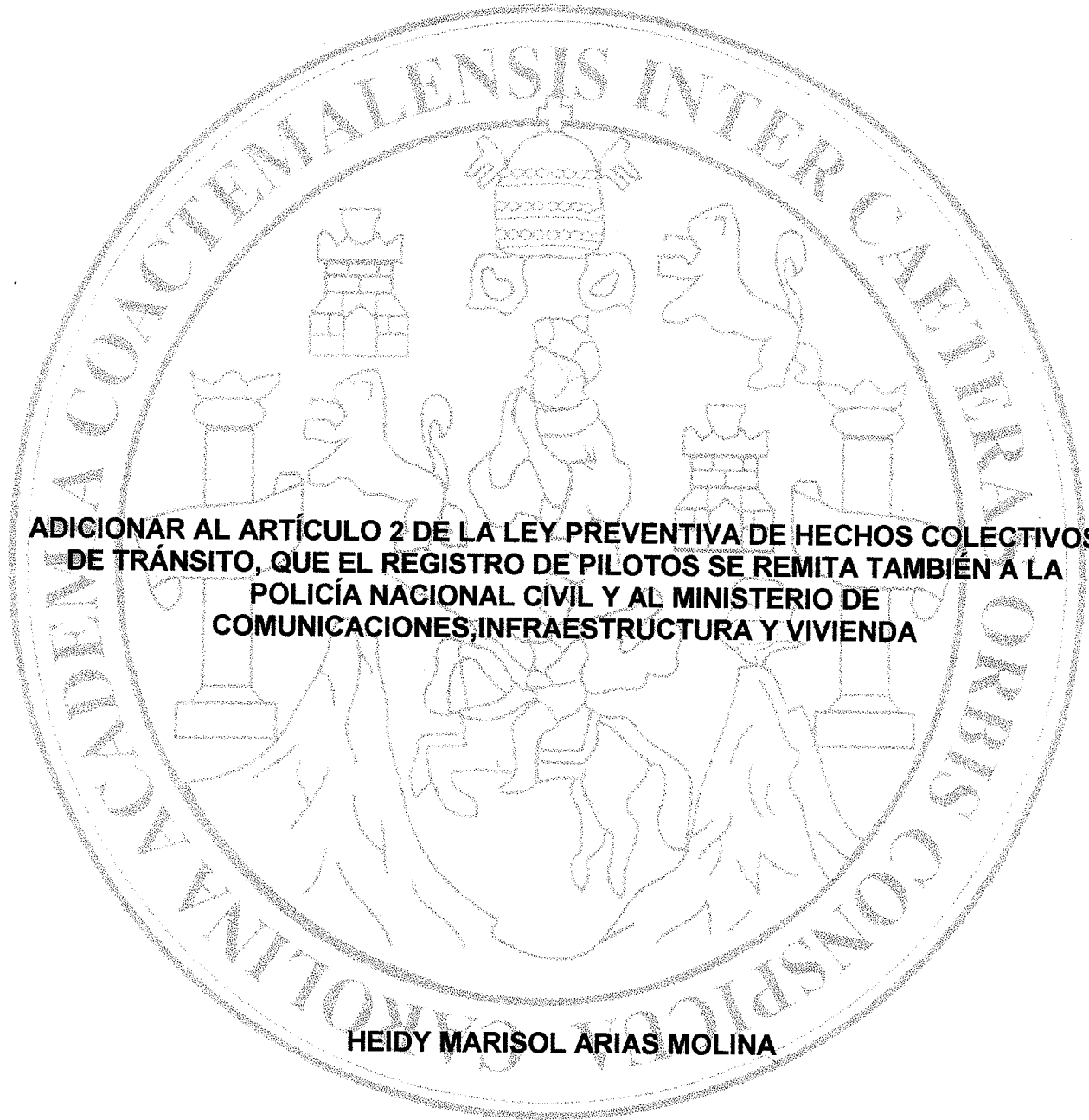


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



ADICIONAR AL ARTÍCULO 2 DE LA LEY PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS DE TRÁNSITO, QUE EL REGISTRO DE PILOTOS SE REMITA TAMBIÉN A LA POLICÍA NACIONAL CIVIL Y AL MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA

HEIDY MARISOL ARIAS MOLINA

GUATEMALA, MAYO DE 2022

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

**ADICIONAR AL ARTÍCULO 2 DE LA LEY PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS
DE TRÁNSITO, QUE EL REGISTRO DE PILOTOS SE REMITA TAMBIÉN A LA
POLICÍA NACIONAL CIVIL Y AL MINISTERIO DE COMUNICACIONES,
INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala.

Por

HEIDY MARISOL ARIAS MOLINA

previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, mayo de 2022

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

DECANO:	M.Sc.	Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL I:	Licda.	Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL II:	Lic.	Rodolfo Barahona Jácome
VOCAL III:	Lic.	Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV:	Br.	Javier Eduardo Sarmiento Cabrera
VOCAL V:	Br.	Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
SECRETARIA:	Licda.	Evelyn Johanna Chevez Juárez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera fase:

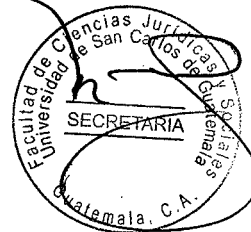
Presidente:	Lic.	Héctor Manfredo Maldonado Méndez
Vocal:	Lic.	Eddy David Higueros Miranda
Secretaria:	Licda.	Olga Aracely López Hernández

Segunda fase:

Presidente:	Lic.	Napoleón Orozco Monzón
Vocal:	Lic.	Juan Francisco Flores Juárez
Secretario:	Lic.	Vladimiro Guillermo Rivera Mantealegre

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

LIC. JOSÉ RODOLFO ALFARO SALAZAR
ABOGADO Y NOTARIO
Dirección: 10ª avenida 04-70 zona 1
Guatemala, Guatemala
Tel: 22 20 83 86



Guatemala, 5 de marzo de 2005

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

Licenciado Orellana:



Cumpliendo con la disposición contenida en la resolución emanada de esta Unidad de Asesoría de Tesis, donde me nombra como asesor de tesis de la bachiller **HEIDY MARISOL ARIAS MOLINA**, procedí a asesorar el trabajo de tesis titulado: **LA CREACIÓN DEL REGISTRO DE PILOTOS PROFESIONALES PARA EVITAR LOS HECHOS DE TRÁNSITO EN EL TRANSPORTE COLECTIVO EXTRAURBANO**. Se analizó con la bachiller **HEIDY MARISOL ARIAS MOLINA** la conveniencia de modificar el título de la tesis el cual queda así: **ADICIONAR AL ARTÍCULO 2 DE LA LEY PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS DE TRÁNSITO, QUE EL REGISTRO DE PILOTOS SE REMITA TAMBIÉN A LA POLICÍA NACIONAL CIVIL Y AL MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA**, por lo cual procedo a emitir el siguiente:

DICTAMEN:

- a) Que luego de analizar el desarrollo del trabajo de tesis, se estableció el contenido científico y técnico de la investigación, el primero es de vital importancia en el control que se debe ejercer a los pilotos que conducen transporte colectivo extraurbano, para reducir los hechos de tránsito en este tipo de transporte, pues el registro de conductores sería necesario para evitar en las empresas de transporte se les contrate cuando han ocasionado hechos de tránsito por negligencia, por ebriedad o cualquier circunstancia que los haga no aptos para conducir transporte de pasajeros. El contenido técnico se utilizó en la forma de desarrollar el trabajo.
- b) La metodología y técnica utilizada para desarrollar la tesis fueron las correctas. El método deductivo permitió obtener propiedades generales a partir de las particulares, analizando cada uno de los temas y subtemas para llegar a obtener la esencia de la investigación; en el inductivo, se estudiaron hechos generales para llegar a conclusiones particulares. La técnica documental, se basó en la información necesaria para un adecuado argumento en dicho contenido; observación directa de cómo se han producido los hechos de tránsito dejando multitud de lesionados y hasta fallecidos, mientras que el piloto abandona el lugar del hecho.



- c) Se utilizó redacción sencilla y de fácil comprensión para estudiantes, profesionales del derecho y ciudadanía guatemalteca, siendo el tema de interés para la bibliografía del país, dividiéndose la investigación en cinco capítulos.
- d) La contribución científica de la tesis determina que la implantación del control de los pilotos que conducen transporte de pasajeros, debe ser utilizado para evitar hechos de tránsito que dejan lesionados, fallecidos, discapacitados, niños huérfanos y personas viudas.
- e) Las conclusiones y recomendaciones tiene congruencia y proponen soluciones, de cómo debe ser la forma de llevar un registro de pilotos profesionales en el transporte extraurbano, evitando hechos de tránsito lamentables.
- f) La bibliografía empleada es acorde y se relaciona con los pies de página, los objetivos determinaron e indicaron la necesidad de implantar el registro de pilotos del transporte extraurbano, evitando que conduzcan pilotos que en anteriores oportunidades han causado serios hechos de tránsito.

DICTAMINO:

- 1. Procedente otorgar dictamen favorable al presente trabajo de tesis, por los antecedentes enumerados y porque al haber analizado el contenido del mismo, éste constituye un aporte de carácter técnico y científico para la legislación guatemalteca y se determina que el mismo se ajusta a lo prescrito por el Artículo número treinta y dos (32) del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.
- 2. Procedente continuar con la tramitación del presente proyecto de conformidad con lo estipulado por el Normativo indicado.

Sin otro particular, me suscribo de usted, con muestras de mi consideración y estima.

José Rodolfo Alfaro Salazar
ABOGADO Y NOTARIO

Lic. José Rodolfo Alfaro Salazar
Abogado y Notario
Colegiado 4158



USAC
TRICENTENARIA

Universidad de San Carlos de Guatemala
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Edificio S-7 Ciudad Universitaria
Guatemala, Guatemala



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 15 de marzo de 2005.

Atentamente, pase a el LICENCIADO GILBERTO GUZMÁN ARROYO, para que proceda a revisar el trabajo de tesis de la estudiante HEIDY MARISOL ARIAS MOLINA, intitulado: "LA CREACIÓN DEL REGISTRO DE PILOTOS PROFESIONALES PARA EVITAR HECHOS DE TRÁNSITO EN EL TRANSPORTE COLECTIVO EXTRAURBANO".

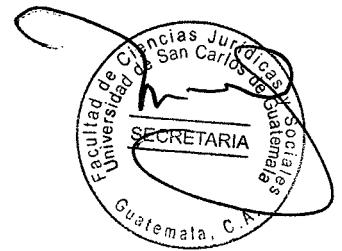
Me permito hacer de su conocimiento que está facultado para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título del trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual establece: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, 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, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".

LIC. MARIO ISMAEL AGUILAR ELIZARDI
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS

cc.Unidad de Tesis
MIAE/iy.



LIC. GILBERTO GUZMÁN ARROYO
ABOGADO Y NOTARIO
1ª avenida 04-70 zona 1
Tel: 22 20 83 86



Guatemala, 24 de octubre de 2013

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

Licenciado Orellana:



Se analizó con la bachiller HEIDY MARISOL ARIAS MOLINA la conveniencia de modificar el título de la tesis el cual queda así: **ADICIONAR AL ARTÍCULO 2 DE LA LEY PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS DE TRÁNSITO, QUE EL REGISTRO DE PILOTOS SE REMITA TAMBIÉN A LA POLICÍA NACIONAL CIVIL Y AL MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA.**

En tal sentido, procedo a hacer el análisis del trabajo revisado:

DICTAMEN:

1. La estudiante Arias Molina, realizó el trabajo de forma acertada y conforme a los lineamientos de los métodos y técnicas de investigación adecuados y necesarios;
2. El contenido científico se refiere al control que debe ejercer el Estado a los pilotos que conducen transporte extraurbano de pasajeros, para que estos sean responsables en la conducción de tales vehículos, evitando que causen daños y perjuicios contra las personas y sus bienes, que conduzcan a grandes velocidades, bajo efectos de licor o drogas, pues el Estado debe garantizar la protección a las personas que se transportan en esos medios de transporte; el contenido técnico es el desarrollo del trabajo investigativo. Los métodos de investigación utilizados fueron inicialmente el deductivo y posteriormente el inductivo, toda vez que se realizaron análisis de hechos particulares para llegar a conclusiones generales y viceversa; la técnica de investigación utilizada fue documental;
3. Al igual que la ponente, creo que es necesario llevar un registro de los pilotos profesionales, que se establezcan las formas de comportamiento en otros hechos de tránsito, para que el piloto que conduzca esa clase de transporte sea responsable en sus labores, evitando que causen dolor y muerte en la familia guatemalteca.

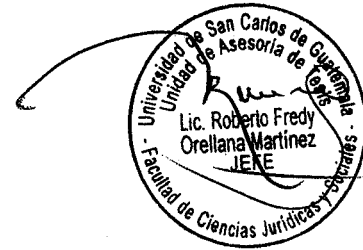


4. El contenido del trabajo de tesis se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa respectiva. La metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, las conclusiones y recomendaciones, y la bibliografía, son congruentes a los temas desarrollados dentro de la investigación.

Por lo tanto al haber finalizado la revisión del trabajo de tesis me permito emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, en virtud que el mismo cumple con los requisitos exigidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

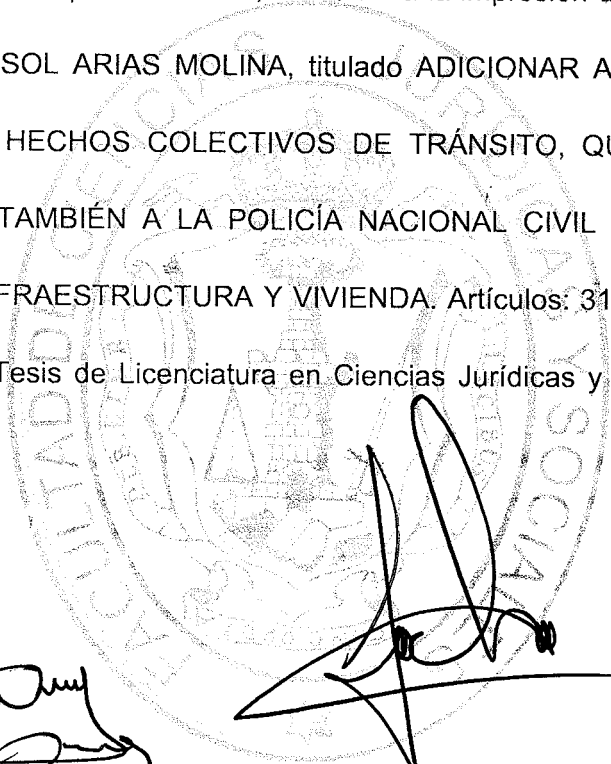
ATENTAMENTE





DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 10 de octubre de 2019.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante HEIDY MARISOL ARIAS MOLINA, titulado ADICIONAR AL ARTÍCULO 2 DE LA LEY PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS DE TRÁNSITO, QUE EL REGISTRO DE PILOTOS SE REMITA TAMBIÉN A LA POLICÍA NACIONAL CIVIL Y AL MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.



RFOM/JP.





DEDICATORIA

A DIOS:

Creador de la vida, símbolo de sabiduría e inteligencia y salvador eterno. Muchas gracias por permitirme dar un paso más en la vida.

A MIS PADRES:

Mario arias y Berta Molina (Q.E.P.D), mi agradecimiento por haberme inculcado que el principio de la sabiduría es el temor a Jehová, por su esfuerzo y apoyo, que Dios les llene de bendiciones siempre.

A MI ESPOSO:

Rafael Sierra, por su apoyo, su esfuerzo y su comprensión. Muchas gracias.

A MIS HIJOS:

Mario Rafael, Italy Marisol y Kevin Jhondanny, con mucho amor, que este sacrificio les sirva de ejemplo en sus vidas y por la ternura y alegría que han brindado en mi vida.

A MIS ABUELOS:

Augustín Arias (Q.E.P.D.), Guadalupe Hernández (Q.E.P.D.), Elvira Mijangos (Q.E.P.D.), y José Luis Molina (Q.E.P.D.) muchas gracias por su apoyo y sus consejos.

A MIS TÍOS:

Con cariño y respeto.

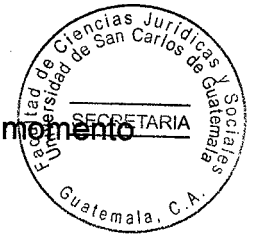
A MIS PRIMOS:

Con cariño.

EN GENERAL:

A aquellas personas que incondicionalmente me brindaron su amistad, gracias por sus

sabias palabras de aliento en todo momento
en mi carrera.



A:

La Universidad de San Carlos de Guatemala, en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, casa de estudios, ciencia del saber, por haberme cobijado en sus aulas y darme la oportunidad de forjarme como profesional del derecho.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por enseñarme y darme la oportunidad de amar la ciencia del derecho y por hacerme comprender que sin la misma la civilización humana no fuera lo que hoy por hoy es.



ÍNDICE

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

CAPÍTULO I

1. Hechos de tránsito y accidente de tránsito.....	1
1.1. Accidente de tránsito.....	1
1.2. Hecho de tránsito.....	2
1.3. Análisis legal.....	6
1.4. Situación guatemalteca.....	7
1.4.1. Rutas más peligrosas del país.....	9
1.4.2. Causas principales de los accidentes.....	10
1.5. El riesgo en las carreteras.....	11

CAPÍTULO II

2. Transporte colectivo.....	13
2.1. Bosquejo histórico del transporte.....	13
2.2. Definición.....	18
2.3. Análisis doctrinario.....	19
2.4. Análisis legal.....	20
2.5. Del transporte colectivo.....	23

CAPÍTULO III

3. Daños y perjuicios.....	37
3.1. Definición de daño.....	37
3.2. Análisis jurídico doctrinario.....	29
3.3. Definición de perjuicios.....	33
3.4. Análisis jurídico doctrinario.....	36

CAPÍTULO IV

4. Derecho de tránsito y Ley de Tránsito en la legislación guatemalteca.....	39
4.1. Derecho de tránsito en la legislación guatemalteca.....	39
4.1.1. Definición.....	39
4.2. Ley de Tránsito.....	40
4.3. Las infracciones.....	45
4.4. Deberes y derechos de conductores y propietarios de vehículos.....	49
4.5. Impugnaciones.....	50
4.6. Análisis jurídico de la Ley de Tránsito.....	51
4.7. Normas generales.....	60

CAPÍTULO V

5. Control del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil y el registro de pilotos del transporte extraurbano para prevenir hechos de tránsito.....	69
5.1. Regulación del Decreto Número 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala.....	69
5.2. La problemática guatemalteca.....	74
5.3. Análisis.....	76
5.4. Fines.....	79
5.5. características.....	79
5.6. Supervisión.....	80
5.7. Constancias y certificaciones.....	80
CONCLUSIONES.....	81
RECOMENDACIONES.....	83
ANEXOS.....	85
BIBLIOGRAFÍA.....	93

INTRODUCCIÓN

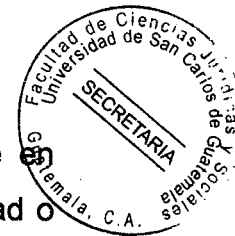


En la actualidad los hechos de tránsito en el transporte colectivo extraurbano ha segado la vida de innumerables personas, ya que los propietarios de este tipo de transporte no exigen los documentos necesarios para que al piloto le sea confiada una unidad de transporte colectivo. El Estado está obligado a garantizar la vida de los guatemaltecos y su seguridad corporal, en tal virtud debe crear normas legales para regular la conducción de vehículos automotores, máxime si es de transporte público colectivo. Por tal motivo, se hace necesario crear el registro de control de pilotos profesionales, es decir, que posean una licencia profesional que los acredite aptos para conducir transporte colectivo, evitar así la muerte de personas y lesiones graves y gravísimas en los pasajeros. La definición del problema se plantea de la siguiente manera: ¿Se hace necesario crear una oficina de control, para evitar que pilotos que han causado hechos de tránsito sigan conduciendo vehículo de transporte de pasajeros?

Se comprobó la hipótesis de la investigación al exponer lo siguiente: La circulación automovilística representa hoy, una alarmante fuente de peligrosidad y una amenaza latente contra el cuerpo social, por lo que es necesaria la creación del registro de pilotos profesionales para evitar hechos de tránsito en el transporte colectivo extraurbano.

El objetivo general fue: demostrar que se debe crear el registro de control de pilotos profesionales, para evitar que pilotos inexpertos, con licencia falsa o que han participado en otros hechos de tránsito se les confíe la conducción de transporte colectivo extraurbano. Los objetivos específicos son: demostrar que con el archivo de pilotos profesionales se puede evitar la muerte o lesiones en el pasajero del transporte colectivo extraurbano, por hecho de tránsito; determinar que antes de contratar al piloto, se debe contar con una constancia del archivo para verificar si éste es apto para conducir transporte público extraurbano.

Los supuestos fueron: la intervención del Estado es obligada a reducir los hechos de tránsito en el transporte público extraurbano, por lo que se hace necesario crear el

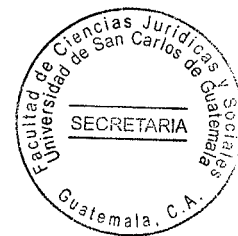


archivo de registro de pilotos profesionales. El control de pilotos debe basarse en hechos de tránsito reincidentes, las veces que ha conducido en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas, veces que se ha dado a la fuga y no ha prestado auxilio a las víctimas, todo dato que sirva para determinar si es apto o no para conducir transporte colectivo.

La tesis consta de cinco capítulos, siendo el primero, sobre los hechos de tránsito y accidentes de tránsito, estudiando la situación de Guatemala, estableciendo las rutas peligrosas, causas de los accidentes y el riesgo en carreteras; el capítulo segundo, se refiere al transporte colectivo, haciendo un relato histórico, definiéndolo y haciendo el análisis doctrinario y legal; el capítulo tercero, trata de los daños y perjuicios, definiendo dichos términos y el análisis jurídico; el capítulo cuarto, se refiere al análisis de la Ley de Tránsito; el capítulo cinco, se refiere a la creación de la oficina de control de pilotos profesionales, haciendo un análisis jurídico, los fines para crearla, las características y la supervisión.

Los métodos de investigación utilizados fueron: sintético; por éste se llegó a formular la necesidad de la creación de la oficina de control de pilotos profesionales, partiendo de la cantidad de hechos de tránsito ocasionados por tales pilotos. Inductivo; en éste se analizaron los hechos particulares llegando a conclusiones generales. Deductivo; por éste se concluye que con el control de los pilotos se estaría dando la protección al usuario del transporte colectivo extraurbano, y que es necesario y obligatorio que el Estado proteja la vida de la persona y vele porque el transporte extraurbano no sea un peligro para el usuario. La técnica de investigación utilizada fue la documental.

CAPÍTULO I



1. Hechos de tránsito y accidente de tránsito

Cuando se dice hecho de tránsito se está indicando el acaecimiento de un delito o falta provocado por uno o más vehículos, que es lo correcto en el vocabulario jurídico; mientras que al decir accidente de tránsito se está exculpando a las víctimas y victimarios, sin analizar los agravantes y atenuantes del hecho.

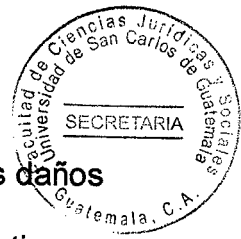
1.1. Accidente de tránsito

“Accidente es la calidad o estado que aparece en una cosa sin que sea parte de su esencia o naturaleza, es casualidad, eventualidad, suceso fortuito que altera el orden de las cosas, suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas, se llama así a lo que ocurre a algo, sin constituir un elemento esencial de lo necesario”.¹

Guillermo Cabanellas, indica “Accidente en términos amplios, es la calidad secundaria, lo que no constituye la naturaleza o esencia de algo. Hecho imprevisto, suceso eventual; sobre todo cuando ello origina una desgracia. Lesión orgánica que causa contusión, herida o muerte, como consecuencia de golpes, encuentros, imprudencias o averías. En general, daño o desgracia casuales o involuntarias”².

¹ Sopena, Ramón. **Diccionario enciclopédico ilustrado Sopena**. Pág. 46.

² **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Pág. 66.



En sí el accidente de tránsito es una acción involuntaria, que lleva aparejados los daños y perjuicios que se puedan causar, en el accidente de tránsito puede existir por negligencia, impericia, imprudencia o circulación temeraria, y también se puede dar por desperfectos mecánicos del vehículo, es decir, que aunque el conductor sea prudente al conducir el vehículo, un fallo mecánico puede existir involuntariamente de la prudencia que pueda tener el piloto del vehículo que conduce.

“En el accidente de tráfico por conducta imprudente del conductor del vehículo excedente de la culpa civil, en los que aparecen tipificados los supuestos de imprudencia temeraria, imprudencia contra las cosas. En relación con los efectos civiles del acto penal, ofrece hoy relevante significación e importancia la institución del seguro obligatorio para el transporte de pasajeros que viajan en buses extraurbanos, a que se provee en la ley sobre Uso y circulación de vehículos de motor”.³

Los choques y los atropellos originados por vehículos: automóviles, buses, motocicletas, bicicletas y también los coches y carros ya decadentes, los accidentes de la circulación, integran quizá la fuente de mayor cantidad de litigios dentro de todas las jurisdicciones.

1.2. Hecho de tránsito

El hecho de tránsito es en sí el suceso, lo acontecido, es la acción o provocación de lo ocurrido, revistiéndose de un hecho jurídico, que conlleva una acción jurisdiccional. En

³ *Ibid.* Pág. 66.

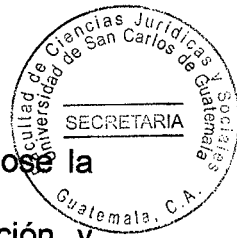


el hecho de tránsito se lleva a cabo la acción, la cual debe ser investigada para deducir las responsabilidades penales o civiles, para llegar a concluir el motivo por el cual se produjo. En el accidente de tránsito se deduce que fue una acción involuntaria o casual, sin entrar a mayores detalles. Jurídica y doctrinariamente se hace preferente mencionar hecho de tránsito y no accidente de tránsito, ya que al mencionar accidente se está quitando la responsabilidad al sujeto activo.

“La circulación automovilística presenta hoy una alarmante fuente de peligrosidad y una amenaza latente contra el cuerpo social. El tráfico motorizado alcanza cuotas insospechadas, yendo *increscendo* las consecuencias nocivas que su presencia e intensificación originan. Con razón se ha dicho que el problema del tráfico se plantea en una situación para-malthusiana, según la cual la capacidad de producción de los vehículos excede de la capacidad de puesta en uso de nuevas vías que los absorban. Cada vez es mayor el clima de inseguridad suscitado por la masiva puesta en circulación de ingenios peligrosos, cobrándose un número exorbitante de vidas humanas. Junto a los progresos acarreados por el automóvil, instrumento imprescindible de la vida moderna, el mismo ha provocado innumerables riesgos. El derecho, sensible ante cualquier fenómeno social, se ha visto obligado a acudir con soluciones innovadoras y modificaciones de tradicionales normas legales, a fin de subvenir a las exigencias impuestas por esta acuciante realidad”⁴.

Ante el origen de un siniestro, con consecuencias dañosas en el orden material o personal, atribuible a una conducción descuidada o negligente, la responsabilidad del

⁴ Fundación Tomás Moro. **Diccionario jurídico espasa**. Pág. 12.

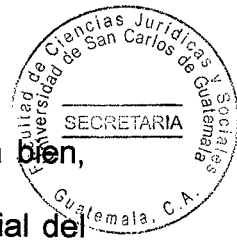


agente conductor puede indicarse bien en el área civil o en la penal; limitándose la jurisdicción de aquel orden al entendimiento de las consecuencias de indemnización y de resarcimiento que al actuar culposo y reprochable conlleva, y suponiendo la intervención de los tribunales penales la imposición de una pena ante el comportamiento culposo típico en que se hubiese incurrido, con el aditamento de la responsabilidad civil subsiguiente encaminada a los citados fines de indemnización de los daños y perjuicios ocasionados por el accidente automovilístico.

La responsabilidad extracontractual exigible da respuesta, en el orden civil, a la pretensión del perjudicado, siempre que concurra: una acción u omisión originadora de daños corporales o materiales, culpa o negligencia del agente, y relación o nexo causal entre la actuación del autor y el resultado producido.

Una acentuada tendencia objetivista se ha impuesto, doctrinal y legalmente, desplazado, si bien, no totalmente, los principios subjetivistas que han venido presidiendo la regulación de la responsabilidad civil. Si el beneficio de la utilización de los vehículos de motor, con el peligro que entraña, es un beneficio colectivo, la carga en el entendimiento de sus consecuencias debe efectuarse con instrumentos legales que diluyan sobre la colectividad sus efectos y costo.

Las desgracias y los daños que los vehículos de toda especie causan a sus iguales y a conductores, pasajeros y peatones, han suscitado el refinamiento de la técnica jurídica en cuanto a la responsabilidad civil. Se establece así que el dueño del vehículo o el piloto del mismo éste a través del concepto de custodio o guardián responden de los



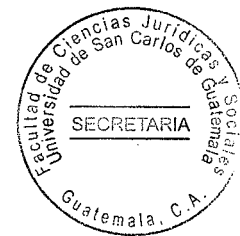
daños causados, sin que la víctima precise probar la culpabilidad ajena. Ahora bien, como no se reconoce una responsabilidad objetiva absoluta, el causante material del accidente de la circulación puede probar, para absolución propia, la culpabilidad ajena.

“Como dato tan exacto como impresionante acerca de la mortalidad y lesiones que estos accidentes originan, cabe sintetizar un informe reciente de las Naciones Unidas, que registra, por año, 250.000 muertos y un número de heridos que se acerca a los 8,000.000. En las más de las guerras han caído menos.

Otros estudios estadísticos y registros depurados corroboran la magnitud alarmante de estas tragedias. Un informe oficial de la Administración federal de carreteras de los Estados Unidos confirma lo expresado, por cuanto el vehículo, por sí solo, a un lado otros medios de locomoción contemporáneos, desde su invención, ha ocasionado 25,000.000 de víctimas mortales; tanto que las dos Guerras mundiales y otras conflagraciones bélicas desde fines del siglo XIX sólo han provocado 23,500.000 muertos.

Posiblemente quepa acotar que en esta cifra faltan cuando menos dos decenas de millón de víctimas en la represión de retaguardia en los países ocupados, singularmente en la saña de que dieron insuperables muestras los rusos y los alemanes”⁵.

⁵ Cabanellas. **Ob. Cit.** Pág. 67.



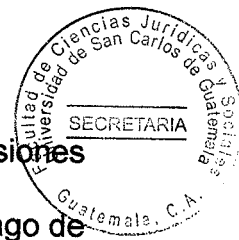
1.3. Análisis legal

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

El conductor del vehículo y el propietario están obligados a pagar los daños y perjuicios ocasionados en el hecho de tránsito, asimismo, es responsable el propietario cuando el vehículo así como el conductor cuando la persona no sea empleada de la empresa o del propietario, siempre que se pruebe que el vehículo fue encomendado al mismo por el encargado respectivo, aun cuando éste se lo haya encargado transitoriamente.

El Artículo 1652 del Código Civil, establece: “La responsabilidad a que se refiere el Artículo anterior, cesa si se comprueba que el damnificado hubiere dado lugar al daño o perjuicio resultante o cuando hubiere procedido con manifiesta violación de las leyes y reglamentos”.

El Artículo anterior es exoneratorio para el conductor, el propietario o la empresa de transporte, el cual lleva implícita la exoneración cuando la persona damnificada haya dado lugar a la provocación del hecho de tránsito.



Asimismo, el Artículo 1655 del Código Civil, estipula: “Si el daño consiste en lesiones corporales, la víctima tiene derecho al reembolso de los gastos de curación y al pago de los daños y perjuicios que resulten de su incapacidad corporal, parcial o total para el trabajo, fijados por el juez en atención a las siguientes circunstancias:

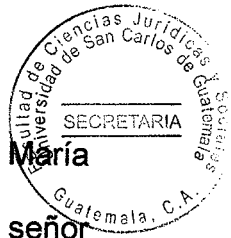
- a) Edad, estado civil, oficio o profesión de la persona que hubiere sido afectada;
- b) Obligación de la víctima de alimentar a las personas que tengan derecho conforme a la ley; y,
- c) Posibilidad y capacidad de pago de la parte obligada.

En caso de muerte, los herederos de la víctima, o las personas que tenían derecho a ser alimentadas por ella, podrán reclamar la indemnización que será fijada de conformidad con las disposiciones anteriores”.

1.4. Situación guatemalteca

Para ejemplificar uno de los tantos hechos de tránsito, provocado por transporte colectivo, ocurridos en Guatemala, en necesario transcribir uno de los hechos acaecidos en Guatemala y relatado por un periódico capitalino:

“Juan Rixquiacché no lo podía creer. Su padre, Emilio Rixquiacché, de 73 años, murió prensado entre los hierros de su vehículo, también, falleció su tía Juana Yac, de 70. Ambos habían salido de Nahualá, Sololá, al visitar a un familiar hospitalizado en la capital, pero en el kilómetro 157 de la carretera Interamericana chocaron contra un pick-



up y perdieron la vida. En el percance también resultaron con heridas graves María García y María Rixquiacché que desgracia, que por una irresponsabilidad de ese señor ocurra esto, se lamentaba Juan. La colisión se produjo porque el vehículo que conducía Pedro Pablo Pérez rebasó en una curva”⁶.

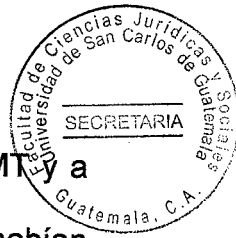
Estas víctimas forman parte de los más de 2,000 muertos provocadas por accidentes de tránsito que, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), ocurren cada año en las carreteras de Guatemala.

El Cuerpo de Bomberos Voluntarios (CBV), reporta que en el año 2016 se documentaron 3 mil 931 procedimientos a cadáveres de víctimas de accidentes de tránsito, es decir que en el 2017 hubo 406 muertes menos. La reducción entre ambos años fue del 10.33 por ciento.

El reporte de decesos vinculados a accidentes de tránsito entre el 2011 y 2017, según el Inacif, alcanza los 24 mil 953 casos. Se indica que una de las principales causas de los accidentes de tránsito es la ingesta de bebidas alcohólicas.

“En lo que va del año manejan una estadística de 2810 servicios de los cuales se han seleccionado un 75 por ciento de lo que son enfermedades comunes, el resto son accidentes de tránsito, hechos de violencia, de los cuales varían, el año pasado se incrementaron los servicios y si ha bajado un poco la estadística en lo que son accidentes de tránsito según lo indico Jaime Parras Oficial de Bomberos Voluntarios.

⁶ Prensa Libre. 19 de septiembre de 2004.



Agregó, los indicios de los accidente han bajado gracias a los agentes de la PMT y a que han colocado vibradores en lugares específicos en donde anteriormente habían muchos accidente de tránsito.

Esperan seguir con esta estadística que en vez de subir viaje y sobre todo pudieron observar que en el mes de septiembre no hubieron casos que lamentar en lo que es la feria, todas las actividades se realizaron en buenas armonía, no hubo mucha violencia como en ferias anteriores, le hacen la recomendaciones a las personas que no conduzcan bajo efectos de licor y que manejen con toda precaución”.⁷

En las vacaciones escolares también suelen incrementarse los accidentes de tránsito. Esto debido a que muchos padres de familia suelen darles los vehículos a sus hijos, los cuales no miden las condiciones de manejar de forma imprudente, por lo que hace el llamado para que tomen sus precauciones al respecto y que las vacaciones sean para estar en familia y sin novedades.

1.4.1. Rutas más peligrosas del país

Por ser la que registra el mayor tránsito vehicular el Ministerio de Comunicaciones, la ruta que une a la capital con Izabal, es potencialmente la más peligrosa. Los vehículos de carga pesada son señalados de sacar de la carretera a los vehículos pequeños. Las autoridades estiman que la autopista que comunica a Palín, Escuintla, con el puerto

⁷ www.prensalibre.com/.../bomberos-voluntarios-atendieron-mas-de-seis-mil-accidentes. (consultado: 2 de enero de 2014).

San José, es de alta peligrosidad, pese a que su señalización establece límites de velocidad, la mayoría de pilotos no respetan las recomendaciones. Esa autopista los accidentes involucran muchos vehículos, lo que evidencia la imprudencia de los pilotos.

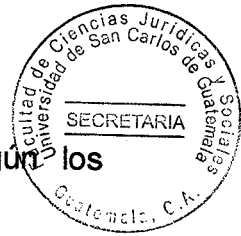
1.4.2. Causas principales de los accidentes

“67% De los accidentes se debe a errores humanos (aunque los datos no son tan precisos), como exceso de velocidad, hablar por celular o conducir en estado de ebriedad. 8% de los accidentes aproximadamente son ocasionados por desperfectos mecánicos del vehículo, mientras que un 25% al mal estado de las carreteras”⁸.

Según estudios, el 67% de los accidentes se debe a errores al conducir entre los cuales están:

- a) Cinturón de seguridad: No utilizarlo, es de lo más común. Al momento de un choque, el conductor impacta con la parte delantera.
- b) Teléfono celular: Hablar por teléfono celular al conducir, son otras desconcentraciones que pueden provocar percances.
- c) Fumar: Conducir a excesiva velocidad y a la vez fumar o tomar agua, son causantes de accidentes.

⁸ Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas. **Reporte de labores**. Pág. 23.



- d) Embriaguez: Conducir en este estado es de las más peligrosas, según los Bomberos. Es más frecuente los fines de semana.
- e) Cansancio o sueño: Conducir cuando no se ha tenido un descanso completo, es también factor potencial para generar accidentes.
- f) Conversación en el auto: Este es uno de los problemas más comunes que suelen realizarse, y que nos quita la concentración al conducir.

1.5. El riesgo en las carreteras

El informe del Observatorio Nacional del Tránsito (Onset) de la Policía Nacional Civil, revela que en marzo del 2016 hubo 463 accidentes de tránsito. Ese mes fue el que más incidentes viales registró durante todo el año, y se cree que se debió a que coincidió con la Semana Santa.

En el 2017 continuó la tendencia de siniestralidad vial y en abril hubo 631 percances de tránsito, en ese mes se conmemoró la Semana Mayor y fue el segundo con mayor número de hechos viales de ese año, solo por debajo de diciembre por nueve percances. Se trata de un problema social tan grave como el mismo embate de la delincuencia, que también pasa una alta factura a la sociedad, y ambos tiene en común que su incidencia se agrava con el paso de los años. Respecto de los accidentes viales, los Bomberos han descubierto una aumento preocupante del 36% en los últimos tres años.

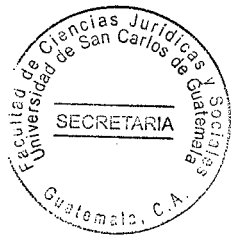


La irresponsabilidad en el uso del volante, manifestada de diversas maneras, ha colocado a Guatemala en el deshonroso cuarto lugar de los países de América Latina con los índices más altos de mortalidad vial. El hecho de que cada año pierdan la vida 23 de cada mil compatriotas en accidentes de tránsito, evidencia un riesgo latente y común para todos.

No obstante la envergadura del problema, el Estado se ha desentendido de las soluciones, y sólo ocasionalmente, cuando la tragedia toca a la puerta, los funcionarios reactualizan su añejas buenas intenciones. Es hasta ahora cuando en el Gobierno se habla de una medida preventiva concreta, por lo que se creó la Unidad de Protección Vial. En la actualidad, la anarquía y la falta de acción de la autoridad permiten toda clase de abusos, especialmente de conductores de vehículos de carga y de pasajeros, quienes son vistos como verdaderas amenazas públicas para la seguridad de quienes transitan por las carreteras y de los propios peatones.

La infraestructura vial tampoco coadyuva a la atenuación del dilema, pues además de que sólo el 40% de las carreteras están asfaltadas, en muchas el diseño, el estado, los peraltes y la señalización son ineficientes. Es urgente, asimismo, que el Estado busque la forma de auxiliar a las víctimas. Hay distintas opciones, entre ellas la creación de un seguro obligatorio sobre todo vehículo, para beneficio de las víctimas, a efecto de cubrir todos los gastos y la protección accesoría por los daños derivados de un accidente.

CAPÍTULO II



2. Transporte colectivo

El transporte colectivo es aquel por medio del cual se autoriza a empresas a prestar un servicio de pasajeros en unidades adecuadas para la transportación de personas.

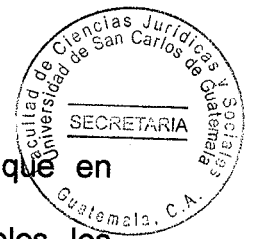
2.1. Bosquejo histórico del transporte

La civilización no podría existir sin los transportes, verdaderas arterias del organismo social. Se puede dividir en tres etapas el desarrollo del medio de transporte:

- a) Transporte por tracción animal.
- b) El periodo de la máquina de vapor.
- c) El periodo del motor.

El primer medio de transporte fue el hombre, o posiblemente la mujer. Colocaban los objetos sobre los hombros o la cabeza o quizá sobre los brazos, así al principio el hombre primitivo sirvió como bestia de carga.

El transporte se simplificó en los tiempos del hombre prehistórico cuando se procedió a domesticar animales que se utilizaron para labores de carga y tiro. En Egipto y otros



países próximos al Mediterráneo se utilizaban el buey y el asno, mientras que en la India y en la China eran domesticados el búfalo y el carabao. Los mongoles, los tártaros y otras tribus nómadas del Asia Central domesticaron el caballo salvaje, más adecuado a las necesidades de pastores. Cada pueblo utilizó los animales de la región que mejor podían servir a las necesidades.

El yak tibetano, por ejemplo, fue domesticado porque resistía a la perfección los crudísimos inviernos de las altiplanicies, de igual modo, el camello y el dromedario sirvieron como bestias de carga a los nómadas del desierto, porque pueden marchar muchos días sin necesidad de alimentos y sin beber agua, porque sus anchos patas no se hundan en la arena móvil. La aparición de los animales de carga no impidió que en algunas civilizaciones se utilizaran esclavos para el transporte de carga y el tiro de vehículos.

Los emperadores romanos eran transportados en andas sostenidas por varios esclavos. En las regiones montañosas chinas, donde los mandarines y los personajes importantes también viajaban en palanquines. Durante el siglo XVIII aún se podía ver en las calles de ciudades europeas o americanas, personas transportadas en sillas de manos conducidas por lacayos.

Miles de años antes de la era cristiana algún genio ignorado que vivía en las márgenes orientales del Mediterráneo inventó la rueda, una de las creaciones importantes de la inteligencia humana. Este artefacto que hoy parece tan simple fue el causante de una verdadera revolución tecnológica y social. Según parece surgió de los troncos de los



leñadores que colocaban debajo de los objetos pesados para que deslizaran con facilidad; alguien descubrió que se podía cortar un par de discos del tronco, sujetarlos a ambos lados del objeto que era necesario transportar y mejorar así el deslizamiento.

El hombre primitivo, ya sea por la carencia de animales y posteriormente por su costo, prefirió en algunas ocasiones el transporte fluvial, siempre y cuando los ríos no fueran muy peligrosos. Se supone que el primer medio de transporte fluvial fue un simple pedazo de árbol o un tronco de madera, más tarde los troncos fueron perforados para que cupiera un hombre y más tarde se utilizaron troncos más grandes donde cupieran varios hombres. La invención del remo aceleró y facilitó el transporte acuático; los fenicios, egipcios y griegos construyeron naves propulsadas por dos o más hileras de remos en cada banda.

La invención de la vela, que recoge las corrientes de aire e impulsa al buque sin necesidad de esfuerzo agotador de remeros esclavos representó otro paso más en el progreso del hombre. Durante la Edad Media, siguieron aumentando en tamaño los buques de vela, que recibieron extraordinario impulso durante la época de los grandes descubrimientos geográficos.

En las regiones semidesérticas del continente americano fue muy usada la carreta la cual era tirada por bueyes o por mulas, este tipo de transporte facilitaba llevar consigo no solo las pertenencias de personas sino también algunos útiles para el hogar o la construcción de casas. La diligencia era usada en el servicio postal norteamericano, este tipo de transportación no se usó únicamente en América, sino en toda Europa,



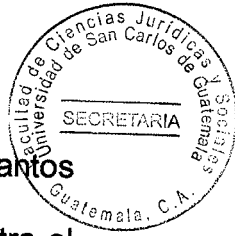
durante mucho tiempo fue el medio más rápido de transportar varias personas a la vez a un solo destino.

Un medio de transporte personal, ya de los tiempos modernos, ha sido la bicicleta, este vehículo se utiliza tanto en deportes como para el traslado de muchas personas de escasos recursos económicos; en algunos países es el medio de transporte ideal para la mayoría de la población, por ejemplo la China.

Desde que James Watt inventó la máquina de vapor en 1765, se trató de aplicar este invento a algún medio de transporte. Fulton y sus seguidores la instalaron en buques especiales. A principios del siglo XIX, se aplicó la máquina de vapor a unos artefactos metálicos que avanzaban sobre rieles. Había nacido el ferrocarril. Esta es la forma más económica de transporte por tierra.

En el año 1829 apareció en Gran Bretaña una máquina pequeña, que pesaba sólo cuatro toneladas y marchaba a solo quince kilómetros por hora. En la actualidad hay locomotoras de vapor, diesel y eléctricas, pesan más de quinientas toneladas y desarrollan velocidades de más de ciento cincuenta kilómetros por hora.

Mitos y leyendas ponen de manifiesto el deseo del hombre de poder surcar los aires. Hacia el año 1500, Leonardo da Vinci, esbozó algunas máquinas aéreas; pero transcurrieron casi tres siglos antes de que los hermanos Montgolfier elevaran el globo aerostático en los alrededores de París. Durante todo el siglo pasado muchos inventores trataron de crear aparatos voladores más pesados que el aire. De nuevo la



Revolución Industrial habría de aportar la solución: un brasileño genial, Alberto Santos Dumont, colocó un motor de combustión interna en un globo y logró dirigirlo contra el viento en todas direcciones, en 1901.

El dirigible, que el conde Fernando Von Zeppelin habría de transformar en un gigantesco trasatlántico del espacio. El dirigible Graf Zeppelin, logró dar la vuelta al mundo en veintitrés días y cuatro horas.

Utilizando los experimentos de otros, los hermanos Orville y Wilburg Wrigth lograron construir un aeroplano con motor en el que Orville hizo un vuelo de 35 metros, en 1903.

La aviación internacional siguió desarrollando nuevos medios a partir de la Segunda Guerra Mundial, con inventos alemanes se pudo desarrollar el motor de propulsión a chorro. Estos motores de turbina son los más rápidos que se han aplicado en la aviación comercial. También en el período de 1940 a 1945 los alemanes experimentaron un nuevo tipo de naves, las V-1 y V-2.

Dicho invento usando ya no la gasolina sino oxígeno líquido y posteriormente otros compuestos químicos han hecho posible colocar el primer hombre en la luna, y tener laboratorios volando alrededor de la tierra.

En los últimos años se ha perfeccionado el submarino atómico que logra descender a profundidades nunca antes soñadas, y efectuando viajes con duración de varios meses sin necesidad de cargar combustible. Otro invento maravilloso son los helicópteros, que



pueden descender verticalmente y volar horizontalmente, con enormes cargas grandes distancias.

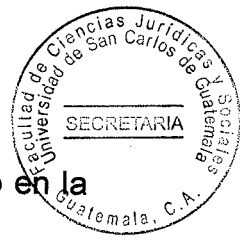
El automóvil, es un medio de transporte que está al alcance de casi todo el mundo. Uno de los primeros vehículos automotores fue el ideado por el francés Cugnot, en 1769, era impulsado por vapor, pero Alemania por medio de Daimler y Benz, experimentaban un motor de explosión. Por un tiempo sufrió la competencia de los vehículos eléctricos, pero debido al corto radio de acción que permitían los acumuladores, los relegó al olvido, entre tanto el motor de gasolina se perfeccionaba. Desde entonces el progreso fue continuó, destacándose el famoso industrial norteamericano Henry Ford al producir en serie y en gran cantidad un vehículo práctico y de precio moderado, fue un éxito. En la actualidad en sus diversas formas (automóviles, camiones, ómnibus, tractor, motocicleta, etc.) el automotor influye en casi todas las actividades.

2.2. Definición

“Transporte es, traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares”.⁹

“Como contrato, es aquel por el cual una de las partes (el porteador o acarreador) se obliga, a cambio de un precio (porte) por el servicio, a conducir a una persona (pasajero o viajero o a llevar una cosa a un lugar determinado por la otra (el remitente o cargador cuando de mercaderías u objetos se trata), sea ésta con destino a ella misma o para un

⁹ Cabanellas. **Op. Cit.** Pág. 500.



tercero (destinatario). Debe agregarse, aun cuando sea carácter poco destacado en la exposición de este contrato, que necesariamente (cuando no es personal) recae sobre cosas muebles por naturaleza o por circunstancial situación, como en ciertos traslados audaces de edificios, donde el cambio de lugar integra parcialmente una compleja relación de empresas”.¹⁰

Por su parte transporte terrestre es la conducción de personas o mercaderías de un punto a otro por vías terrestres, entendiéndose por ellas negativamente, las que no son marítimas ni fluviales ni aéreas.

El transporte lo puede efectuar una persona, un animal o un vehículo, o combinados todos ellos, como en el antiguo de carros o carretas. En tal virtud el transporte terrestre es el que se realiza por tierra de un lugar a otro, llevando como carga personas o cosas muebles en vehículo destinado para tal acción. Por su parte transporte colectivo es el medio correspondiente para transportar a grupos de personas de un lugar a otro, éste puede ser marítimo, terrestre o aéreo. Por lo tanto transporte es el sistema, método y recurso utilizado para trasladar personas o mercancías de un lugar a otro.

2.3. Análisis doctrinario

La persona o entidad que se consagra al transporte tiene la obligación de emplear la diligencia y medios practicados por personas exactas en el cumplimiento de sus deberes en casos semejantes, para que los efectos o artículos no se deterioren;

¹⁰ **Ibid.**

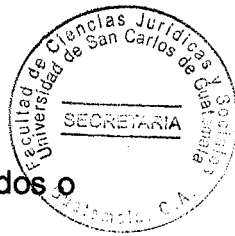
haciendo a tal fin, por cuenta de quien pertenecieren, los actos necesarios; y son responsable ante las partes, no obstante convención en contrario, por las pérdidas o daños resultantes de malversación u omisión suya, o de sus factores, dependiente y otros agentes cualesquiera.

Por el objeto de transporte, la diferencia fundamental en esta contratación es la del transporte de personas, que reciben el nombre de viajeros o pasajeros, y el transporte de cosas, que se denominan mercancías, mercadería o efectos. A esta última especie se asimila el transporte de animales, ya sea por sus medios o en vehículos o instalaciones adecuadas.

Por la regulación se diferencia entre el transporte por antonomasia, regido por las normas civiles, y el transporte mercantil, el predominante sin duda, encuadrado en los códigos de comercio.

2.4. Análisis legal

El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de plazas autorizadas en la tarjeta de circulación, sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse, entre viajeros y equipaje, el peso bruto autorizado. Para efectos de cómputo, los menores de dos años no se contarán si no ocupan plaza y los menores de 12 años se contarán como media plaza, siempre y cuando no sobrepasen la mitad del número total de ocupantes. Queda prohibido circular con menores de 12 años de edad en los asientos delanteros del vehículo salvo que utilicen asientos de seguridad para menores



u otros dispositivos concebidos específicamente para ello y debidamente autorizados o que no existan asientos posteriores. En este último caso, bajo ninguna circunstancia utilizarán cinturones de seguridad.

Está prohibido transportar personas en emplazamientos distintos a los destinados y acondicionados para ello en el vehículo. No obstante, en los vehículos de transporte de mercancías o cosa podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga si se circula en una velocidad igual o inferior a 50 kilómetros por hora. Sin embargo, puede haber vías con límites de velocidad mínima mayor a esta velocidad; en estas vías los vehículos con pasajeros en los lugares descritos anteriormente, no podrán circular.

Los vehículos que transporten tanto carga como pasajeros en un mismo habitáculo, deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten, de manera que no estorbe a los ocupantes ni pueda dañarlos en caso de ser proyectada. Las bicicletas, motobicicletas y motocicletas no podrán ser ocupados por más de una persona cuando hayan sido construidos para una sola. En ningún caso podrá situarse a otro viajero en el lugar intermedio entre la persona que conduce y el manubrio.

Asimismo, se prohíbe circular en motocicleta cuando el acompañante no vaya sentado a horcajadas ni apoye los pies en los reposapiés laterales. No se permite el llevar a niños menores de seis años en cualquier tipo de motocicleta. En ningún caso la longitud anchura y altura de los vehículos y su carga excederá lo establecido en el Acuerdo Gubernativo Número trescientos setenta y nueve guión dos mil diez (No. 379-2010) del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas.

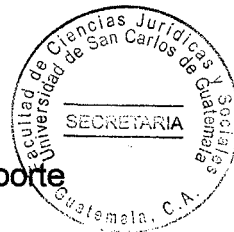
El transporte de carga que, por naturaleza, inevitablemente rebase los límites especificados deberá realizarse mediante autorizaciones especiales emitidas por la autoridad respectiva, quién determinará las condiciones en que deba efectuarse.

La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos, y si fuera necesario, sujetos, de tal forma que no puedan:

- a) Sobrepasar el peso bruto autorizado.
- b) Arrastrar, dejar caer parcial o totalmente, o desplazarse de manera peligrosa.
- c) Comprometer la estabilidad del vehículo o la visibilidad del conductor.
- d) Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas.
- e) Cuidar aunque parcialmente, los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosas, las placas o distintivos reglamentarios a los retrovisores laterales.

El transporte de cargas molestas, nocivas, insalubres o peligrosas se hará en vehículos especialmente habilitados para el efecto, tomando las precauciones necesarias y atendiendo a las normas específicas que regulan la materia.

Las cargas indivisibles tales como muebles, tubos, vigas y otros similares en que planta sobrepasen las dimensiones del vehículo, pueden transportarse en este, siempre que cumplan con lo establecido en el Acuerdo Gubernativo Número trescientos setenta y

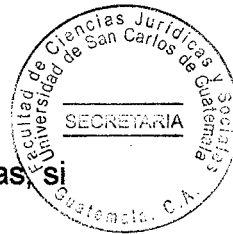


nueve guión dos mil diez (No. 379-2010) del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras públicas y, además, con lo siguiente:

- a) A lo largo no sobresalga más de 2.00 metros al frente y 3.00 metros atrás en vehículos de la longitud mayor de 5.00 metros; o por cada extremo anterior y posterior so sobrepase el tercio de la longitud del vehículo, si ésta es menor a 5.00 metros.
- b) A lo ancho no sobresalga más de 0.40 metros de cada lado. En estos casos, se deberán adoptar todas las precauciones convenientes para evitar daños o peligros los demás usuarios de la vía pública. La carga que sobresale, tanto a lo ancho como a lo largo, deberá ir señalizada para prevenir algún percance. Durante el día se señalará cada parte sobresaliente con una bandera roja de dimensiones iguales o superiores a 40 por 40 centímetros. Todo lo relacionado con colores, materiales y demás estándares de estas señales, será determinado por el Manual de Especificaciones Técnicas y de Equipo que publicará el Departamento.

2.5. Del transporte colectivo

El conductor de un vehículo de transporte colectivo, tanto urbano como extraurbano, deberá conducir y efectuar las paradas y arrancadas si sacudidas ni marcha; el conductor, y en su caso, el ayudante o encargado, tanto durante la marcha como en las paradas, velarán por las seguridad de los viajeros. Queda terminantemente prohibido transportar a más personas en un vehículos de transporta colectivo que en lo



consignado en los documentos del mismo, tanto en plazas sentadas y en las paradas, si estas últimas estuvieron autorizadas.

Queda también prohibido transportar personas en lugares no acondicionados para el efecto, máxime si esto se hiciere en el exterior del vehículo, en lugares como parrillas, escaleras, pescantes y lugares similares.

Los agentes están obligados a detener e inmovilizar los vehículos que circulen de la manera descrita y, sin perjuicio de las multas acreedoras, los dejarán circular hasta las condiciones de números de pasajeros estén acordes a las normas establecidas.

Los vehículos del servicio colectivo de transporte de personas están obligadas a exhibir, en los lugares definitivos por el Departamento, la identificación vigente del conductor y el número de teléfono para reclamos. Los datos y características que tendrá la tarjeta serán definidos por la autoridad competente.

Los vehículos de transporte público circularán por los carriles exclusivos o prioritarios que estén habilitados para el efecto, y si no los hubiere, en el carril derecho de la calzada, el más alejado del centro de la misma. Se deberán entender el resto de carriles exclusivamente para rebasar o para cambiar de dirección o sentido.

La maniobras de ascenso o descenso de pasajeros a unidades de transporte público y escolar deberán realizarse únicamente en los lugares establecidos para el efecto (paradas), tomando las precauciones del caso. Los conductores deberán acercarse los



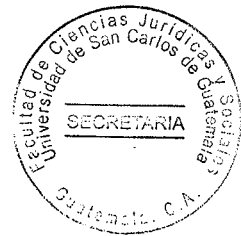
más posibles a la acera, dejando entre el vehículo y ésta no más de 30 centímetros de distancia, y quedando situado éste paralelamente a la acera.

Se prohíbe terminantemente el parar en lugares no autorizados para cargar o descargar pasaje, y el conductor que hiciere caso omiso de esta prohibición, será sancionado conforme a este Reglamento.

En las paradas de transporte público, tanto urbanas como extraurbanas, que tengan mucho movimiento y donde se concentren varias unidades a la vez, tendrá la prioridad de parar aquella que llegue antes de las demás, debiendo estas últimas esperar paciente y obligadamente su turno, sin cargar ni descargar pasaje, aunque fuere solicitado, hasta llegar a la misma.

Se prohíbe terminantemente rebasar a unidades que están efectuando su parada para parar justo adelante de éstas, máxime si la unidad no quedare paralela a la acera. Asimismo se prohíbe parar, para cargar y descargar pasaje, en doble, triple o más filas. Los vehículos de alquiler (taxis) pueden parar en cualquier lugar para cargar o descargar pasaje, siempre y cuando tomen las precauciones debidas, cumplan con las normas y señales establecidas y la actividad de ascenso o descenso se desarrolló en un tiempo menor a dos minutos si el taxi no se encuentra en un espacio de estacionamiento permitido.





CAPÍTULO III

3. Daños y perjuicios

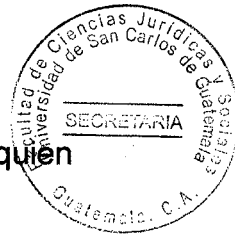
En derecho civil, la palabra daño significa el detrimento, perjuicio o menoscabo que una persona sufre a consecuencia de la acción u omisión de otra, y que afecta a sus bienes, derechos o intereses.

3.1. Definición de daño

Daño es el detrimento, perjuicio o menoscabo causado por culpa de otro en el patrimonio o la persona. La doctrina manifiesta que daño: “En sentido amplio, es toda suerte del mal material o moral. Más particularmente el detrimento, perjuicio o menoscabo que por acción de otro se recibe en la persona o en los bienes. El daño puede provenir de dolo, de culpa o de caso fortuito, según el grado de malicia, negligencia o casualidad entre el autor y el efecto. En principio el daño doloso obliga al resarcimiento y acarrea una sanción penal; el culposo suele llevar consigo tan sólo indemnización; y el fortuito exime en la generalidad de los casos, dentro de la complejidad de esta materia”.¹¹

En este orden de ideas los daños se consideran como el detrimento que la persona sufre en sus bienes y en su persona moralmente, es decir, que los daños se refieren a cosas materiales o morales, es una forma de dañar la integridad física, material o moral

¹¹ Cabanellas. *Op. Cit.* Pág. 677.



de un tercero, siendo el sujeto activo quien ocasiona los daños y el sujeto pasivo quien los recibe.

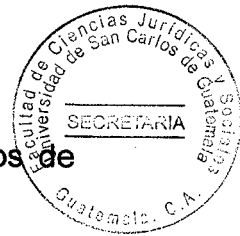
“Daños, son los desperfectos o destrozos físicos y apreciables que un agente externo produce en los bienes, sean muebles o inmuebles”.¹²

La rama del derecho civil que se ocupa de los daños es el llamado derecho de la responsabilidad civil. Cierta sector de la doctrina denomina de modo equívoco a esta rama de estudio como: "Derecho de daños, al efectuar una traducción tosca del término Tort Law. Sin embargo, el error no se limita al aspecto nominal pues también alcanza a la perspectiva de análisis empleado (énfasis al daño en desmedro del resto de elementos que configuran la responsabilidad civil contractual y extracontractual).

El daño puede ser causado por dolor o culpa, o bien puede deberse acaso o fuerza mayor. En el caso de daño doloso, el autor del daño actúa de forma intencional o maliciosa. En el caso de daño causado culposamente, la conducta es negligente, descuidada o imprevisora, y no presta la atención que debiera según en canon o estándar de diligencia aplicable (generalmente, el del buen padre de familia.

En principio, el daño doloso obliga al autor del daño a resarcirlo. Además, suele acarrear una sanción penal, si también constituye un ilícito penado por la ley. En cambio, el acto ilícito meramente civil suele llevar provocar tan sólo el nacimiento del

¹² Fundación Tomás Moro, **Ob. Cit.** Pág. 277.



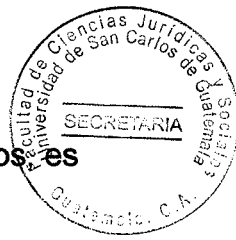
deber de reparar o indemnizar el daño. Nadie responde de los daños causados de modo fortuito, en los cuales se dice que la víctima debe pechar con su daño.

3.2. Análisis jurídico doctrinario

La palabra responsabilidad proviene del latín responderé, que se refiere a la capacidad de una persona para responder sobre los hechos propios, lo cual no es necesariamente una regla, como veremos más adelante. Conforme a la doctrina el término responsabilidad significa la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido.

La responsabilidad civil extracontractual subjetiva, establecida desde los tiempos de la antigua Roma, en la que la Ley de las XII Tablas autorizaba a los acreedores a conducir después de sesenta días de prisionero al deudor para venderlo como esclavo, fue desarrollada por obra de los juristas medievales en relación al daño, a nivel federal se vincula a la necesidad de demostrar la culpa (negligencia, imprudencia o impericia), o el dolo, en los cuales se sustenta la responsabilidad del agente dañoso.

Cuando un hecho cause daños y perjuicios a una persona y la ley imponga al autor de este hecho o a otra persona distinta la obligación de reparar esos daños y perjuicios, hay responsabilidad civil. La obligación de reparar los daños y perjuicios causados por un hecho, pueden ser cubierta por el autor del mismo o por otro, además de que el origen de toda responsabilidad civil es un acto al que se le pueda considerar como causa del daño.



El daño material es el que recae sobre cosas u objetos perceptibles por los sentidos, es decir, que es el menoscabo a los bienes materiales propiedad del agraviado.

Mientras tanto el daño moral es la lesión que sufre una persona en su honor, reputación, afectos o sentimientos por acción culpable o dolosa de otro.

El Artículo 1645 del Código Civil, estipula que: “Toda persona que cause daño o perjuicio a otras, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

En consecuencia, los daños son aquellos actos ocasionados contra el patrimonio o contra las personas, consistiendo éstos en la destrucción parcial o total de la cosa, sea bien mueble o inmueble, y que deben ser indemnizados por quien los ocasionó para compensar al propietario de la cosa, la reposición o reparación de la misma, en caso contrario estará en su derecho, el propietario del bien, a iniciar el juicio ordinario de daños y perjuicios para obligar al demandado a que restituya el daño ocasionado, teniendo el actor la facultad de pedir que se embarguen bienes muebles o inmuebles del demandado como garantía de la restitución del daño causado.

Por su parte, el Artículo 1646 del mismo cuerpo de leyes, manifiesta que “El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños y perjuicios que le haya causado”. Este artículo da a entender que, sin embargo, podrá seguirse la vía oral de daños y perjuicios cuando están establecidos los mismos,



es decir, cuando hay una cantidad de menor cuantía, de acuerdo al procedimiento civil guatemalteco.

El Artículo 1648 del Código Civil, preceptúa que: “La culpa se presume, pero esta presunción admite prueba en contrario. El perjudicado sólo está obligado a probar el daño o perjuicio sufrido”. Este artículo da la pauta que cualquier persona que cause daño es culpable y para exonerarse de responsabilidad debe probar lo contrario, o si no, le tocará pagar.

La doctrina hace una clasificación de los daños, teniendo entre los más importantes los siguientes:

- a) “Daño emergente: Es el detrimento, menoscabo o destrucción material de los bienes, con independencia de los efectos patrimoniales o de otra índole que el mal origine. El daño emergente es la pérdida sobrevenida al acreedor por culpa u obra del deudor, al no cumplir la obligación, se traduce en una disminución de su patrimonio.

- b) Daño fortuito: Es el causado a otro, en su persona o bienes, por mero accidente, sin culpa ni intención de producirlo. Por de pronto exime de toda responsabilidad penal. En cuanto al resarcimiento civil, ha de estimarse que sólo corresponde cuando esté previsto legalmente. El daño fortuito constituye la esencia del contrato de seguro, pues el asegurador responde del daño fortuito sobreviniendo en los bienes asegurados.



- c) Daño irreparable: Es el perjuicio inferido a una de las partes litigantes por una resolución interlocutoria, y que no cabe enmendar en el curso del proceso, o sólo resulta modificable en parte por la sentencia o los recursos admitidos contra ella.
- d) Daño material: Es el que recae sobre cosas u objetos perceptibles por los sentidos.
- e) Daño moral: Es la lesión que sufre una persona en su honor, reputación, efectos o sentimientos de acción culpable o dolosa de otro. Este daño puede ser apreciado en los delitos de calumnia, injuria y difamación, asimismo se comprende como un daño moral el estupro, raptó o acceso carnal violento o con engaño.
- f) Daño por culpa o negligencia: Esta fórmula, en sus dos aspectos, abarca totalmente la responsabilidad civil que obliga a reparar el mal causado a otro cuando, por acción u omisión, intervenga cualesquiera clase de culpa o negligencia¹³.

Todo el que ejecuta un hecho que, por su culpa o negligencia, ocasiona un daño a otro, está obligado a la reparación del perjuicio. El término daño se refiere a toda suerte de mal material o moral. Esta definición se debe entender en el sentido de daño material. El daño también puede ser moral.

De este modo, se entiende por daño la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación. Lo que es notorio, es que en materia de

¹³ Cabanellas. **Op. Cit.** Pág. 577.

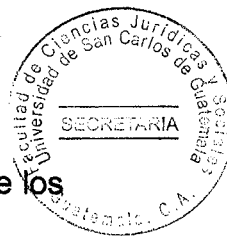
responsabilidad civil, el daño se encuentra generalmente relacionado con el concepto de perjuicio, que resulta ser la categoría opuesta del daño emergente. Cuando un hecho cause daños y perjuicios a una persona y la ley imponga al autor de este hecho o a otra persona distinta la obligación de reparar esos *daños y perjuicios*, hay responsabilidad civil. Los daños y perjuicios cuya reparación impone la ley, pueden provenir de un hecho ilícito.

La obligación de reparar los daños y perjuicios, el autor de un hecho ilícito debe reparar los daños y perjuicios que con tal hecho cause a otra persona, a menos que demuestre que el daño o el perjuicio se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima. Los derechos que se protegen al implementarse la figura del daño moral son aquellos que protegen la paz, integridad, honorabilidad, y la salud mental y espiritual.

3.3. Definición de perjuicios

La doctrina manifiesta que perjuicio es: “Ganancia lícita que deja de obtenerse, o deméritos o gastos que se ocasionan por acto u omisión de otro y que éste debe indemnizar, a más del daño o detrimento material causado por modo directo. Para algunos autores, el concepto de perjuicio se encuentra subsumido en el de daño; o sea, que el perjuicio no es sino una modalidad del concepto más amplio de daño”.¹⁴

¹⁴ Ossorio, Manuel, **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 567.

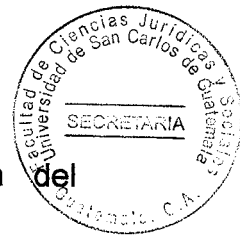


Todo daño provoca un perjuicio, y todo perjuicio proviene de un daño. Respecto de los perjuicios, o sea, de las frustradas ganancias, el problema adquiere una mayor complejidad, pues no cabe duda que tengan un carácter más aleatorio y vago. Mientras el concepto de daño positivo tiene una base firme, pues se refiere siempre a hechos pasados, el del lucro frustrado participa de todas las vaguedades e incertidumbres de los conceptos imaginarios.

“Perjuicio es la pérdida de utilidad o de ganancia, cierta y positiva, que ha dejado de obtenerse, pues el herido, por ejemplo, ha perdido sueldos y honorarios, o la máquina rota ha dejado de producir tal artículo”.¹⁵

Comúnmente se denomina indemnización de perjuicios o indemnización por daños y perjuicios a aquella acción que se le otorga al acreedor o a la víctima para exigir de parte de su deudor o bien del causante de un daño una cantidad de dinero equivalente a la utilidad o beneficio que a aquél le hubiese reportado el cumplimiento efectivo, íntegro y oportuno de la obligación instaurada entre las partes o la reparación del mal causado a la víctima. No obstante su difusión, el término correcto para hacer referencia a este remedio jurídico es resarcimiento, toda vez que con el término indemnización también se suelen mencionar aquellos desembolsos que realiza una empresa de seguro en cumplimiento del contrato suscrito con el asegurado o el pago que efectúa el Estado cuando, en ejercicio de su *ius imperium*, expropia la titularidad de un individuo con miras a satisfacer una necesidad pública.

¹⁵ Cabanellas, Guillermo, **Ob. Cit.** Pág. 579.



El perjuicio es la disminución patrimonial del acreedor a consecuencia del incumplimiento de la obligación, sea que se trate de una pérdida real o efectiva, o simplemente de una ventaja. Respecto de los perjuicios, o sea, de las frustradas ganancias, el problema adquiere una mayor complejidad, pues no cabe duda que tienen un carácter más aleatorio y vago.

Mientras que el concepto de daño positivo tiene una base firme, pues se refiere siempre a los hechos pasados, el del lucro frustrado participa de todas las vaguedades e incertidumbres de los conceptos imaginarios. Por eso incumbe el derecho lograr la justa separación entre los sueños de ganancias, y el lucro verdadero dejado de recibir. Existirá indudablemente lucro frustrado en los siguientes supuestos:

- a) Cuando para alcanzar las ganancias no se considere necesario que el perjudicado realice acto alguno; como, por ejemplo, el vendedor, por razón de insolvencia de la que él mismo es culpable, no entrega al comprador el solar vendido, el cual aumenta considerablemente de valor al quedar incluido en el trazado de nuevas calles.
- b) Cuando para realizar la ganancia hubiera bastado una simple aceptación o el incumplimiento de una condición potestativa, pues no hay por qué suponer que el perjudicado hubiese desperdiciado tan fácil ocasión.
- c) Cuando las adquisiciones que hubiere hecho el perjudicado no eran más que consecuencia del despliegue de la diligencia normal y común. Esta regla tiene cierto matiz objetivo (ya que se hace independiente de las circunstancias de que el



perjudicado sea o no una persona particularmente diligente) y puede operar aun en contra del mismo perjudicado, pues no puede admitirse la probabilidad de ganancias resultantes de actos que normalmente acarrear perjuicios y que, por tanto, toda persona inteligente tiene a evitar.

3.4. Análisis jurídico doctrinario

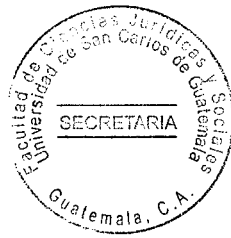
El perjuicio no es más que aquella pérdida que se ha tenido ocasionado por un daño causado, es el efecto que produce el daño en las ganancias o pérdidas que se ha causado a la persona en perjudicarle por los daños ocasionados en su patrimonio, sean estos muebles o inmuebles.

Para ilustrar los daños y perjuicios, se puede exponer el caso del vendedor de productos alimenticios, quien conduciendo su vehículo es colisionado por un bus, en realidad al vehículo se le producen daños que deben ser reparados o indemnizados, pero además, a la persona también se le producen perjuicios, pues al no tener vehículo con el cual laboraba no puede continuar con su trabajo cotidiano; por lo cual, se debe indemnizar en los daños y perjuicios causados, pues la persona perjudicada no obtiene ganancias para sobrevivir.

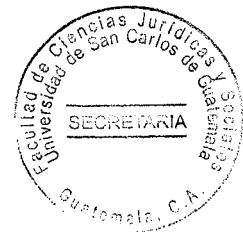
Por lo tanto, el perjuicio es el detrimento que sufren las ganancias de la persona al haberse cometido un daño, o sea, que el sujeto pasivo de la acción jurídica deja de percibir emolumentos cuando a causa del daño su consecuencia es no poder ganar cantidades, que si no se habría causado el daño si las hubiese percibido.



De acuerdo al Artículo 1651 del Código Civil, establece: que “Las empresas o el dueño de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores o cómplices de los daños y perjuicios que causen las personas encargadas de los vehículos, aun cuando la persona que los cause no sea empleada de dichas empresas o del dueño del medio de transporte, siempre que el encargado de los vehículos se los haya encomendado, aunque fuere de manera transitoria”. Los daños y los perjuicios pueden ser ocasionados por culpa o dolo, dependiendo de la acción que haya tomado el que ejecutó los mismos.



CAPÍTULO IV



4. Derecho de tránsito y Ley de Tránsito en la legislación guatemalteca

El derecho de tránsito es la libertad que tienen las personas de desplazarse por el territorio nacional sin que se les pongan obstáculos, es decir, que tienen derecho a la libre locomoción; mientras que la Ley de Tránsito es la regulación legal que hace el Estado para establecer normas a fin de que no se abuse del derecho de tránsito.

4.1. Derecho de tránsito en la legislación guatemalteca

Si bien es cierto que toda persona tiene derecho de transitar por el territorio nacional, también es cierto que la legislación regula tal derecho para evitar que el tránsito se vuelva anarquía latente.

4.1.1. Definición

El derecho de tránsito, es un conjunto de doctrinas, instituciones y normas de derecho público, que tiene como fin la planificación del diseño urbanístico de vías de comunicación y la administración del tránsito y el transporte aéreo, marítimo y en especial el transporte terrestre en caminos, vías o lugares públicos; esta rama de derecho es responsable de regular, planificar y controlar todo lo relativo a la circulación terrestre de personas, vehículos particulares y de servicio público. Con el singular y primordial fin de garantizar la seguridad a individuos que se trasladan de un lugar a otro.



Se considera oportuno mencionar que para algunos autores el derecho de tránsito es una rama de derecho administrativo, ya que en esta se da el uso de recursos y procedimientos administrativos de manera frecuente. Desde este orden de ideas, se puede decir que el derecho de tránsito pertenece a la rama del derecho administrativo, regulando el procedimiento del mismo.

4.2. Ley de Tránsito

Es la regulación legal que tiene por objeto el control general del tránsito y la respectiva sanción ante las faltas cometidas por conductores de cualquier clase de vehículos. La legislación de tránsito en Guatemala precede de finales del siglo XIX, lo cual da a entender que no es algo nuevo; pero este tipo de legislación en particular no se ha desarrollado, puesto que se ha quedado estancada por diferentes motivos; en el pasado por falta de interés, y en la actualidad por conveniencia y comodidad político-económica del Organismo Ejecutivo y las municipalidades.

Antes de 1972 la legislación de tránsito, se encontraba dispersa en distintos cuerpos legales como reglamentos, decretos, acuerdos gubernativos, ordenanzas y disposiciones enmarcadas dentro de otras leyes. Es a partir de 1972 en que se emite la primera Ley de Tránsito como tal, por medio del Decreto número 66-72; está a pesar de ser una ley técnicamente no muy desarrollada, poseía características de sensatez y técnica legislativa, siendo hasta la presente fecha la más congruente. Y la actual Ley de Tránsito Decreto número 132-96 y su Reglamento emitido por medio del Acuerdo Gubernativo número 273-98.

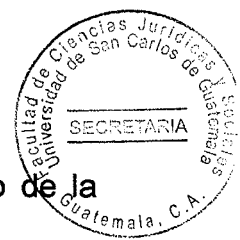


La legislación de tránsito anterior se conformaba por varios cuerpos legales, de los cuales se pueden mencionar: Ley de Tránsito (Decreto No. 66-72), Ley del Organismo Judicial (Decreto No. 1762), Código Procesal Penal (Decreto No. 52-73), Ordenanza de la Policía Nacional (Decreto Gubernativo No. 2445), Código de Procesamientos Penales (Decreto Gubernativo No. 551), Sanciones de Transito (Acuerdo Gubernativo del 11 de enero de 1980).

En la legislación anterior se contemplaba la existencia de dos Juzgados de Primera Instancia de Tránsito y cuatro Juzgados de Paz de Transito para el departamento de Guatemala; mientras en el interior del país los Juzgados de Paz conocían los asuntos de tránsito dentro de la circunscripción territorial de su municipio, mientras los Juzgados de Primera Instancia conocían dentro de la circunscripción territorial de su Departamento.

a) Regulación legal

El marco legal actual en materia de regulación de tránsito está contemplado por: la Constitución Política de la República de Guatemala; Ley de Tránsito, Decreto número 32-96 del Congreso de la República; Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98 de la Presidencia de la República; Código Municipal, Decreto número 12-2002 del Congreso de la República; Ley del Organismo Judicial (Decreto número 2-89 del Congreso de la República; Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto número 114-97 del Congreso de la República; Ley de lo Contencioso Administrativo, Decreto número 119-96 del Congreso de la República; Código Penal, Decreto número 17-73 del Congreso



de la República; Código Procesal Penal, Decreto número 51-92 del Congreso de la República. El Ministerio de Gobernación a través del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, es el ente regulador y responsable del ejercicio de la autoridad de tránsito vehicular en Guatemala.

Esta responsabilidad ha sido actualmente compartida con las municipalidades del país, por disposición de la Ley de Tránsito (Decreto No. 132-96 del Congreso de la República de Guatemala), y contemplada en el Reglamento de Tránsito (Acuerdo Gubernativo 273-98 de la Presidencia de la República); el cual faculta al Ministerio de Gobernación a delegar mediante Acuerdo Gubernativo, la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la república que lo soliciten; siempre y cuando estas gocen o posean los medios y recursos idóneos para hacerse cargo del tránsito dentro de su jurisdicción territorial (Artículo 4 del Reglamento de Tránsito).

Por aparte, muy recientemente se dio a conocer por parte del Organismo Ejecutivo la creación y funcionamiento de la Unidad de Protección Vial (PROVIAL), dependencia de la Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. La cual tiene, con exclusividad, la responsabilidad total de la administración del tránsito vehicular que circule en las carreteras de todo el país. El Ministerio de Gobernación, es una entidad de gobierno que está integrada al Organismo Ejecutivo. A este ministerio por disposición de la Ley del Organismo Ejecutivo, le compete la formulación de políticas de gobierno; cumplir y hacer cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la paz y el orden público; la seguridad de las personas, sus bienes y la garantía de sus derechos; entre otras atribuciones.



El Ministerio de Gobernación de acuerdo con el inciso n de la Ley del Organismo Ejecutivo (Decreto No. 114-97), es la entidad de gobierno superior en materia de seguridad pública de Gobierno; entre sus atribuciones está la regulación y administración del tránsito de vehículos en el país. A su vez la Ley de Tránsito y su Reglamento le otorgan la responsabilidad sobre todo lo concerniente al tránsito y circulación de vehículos automotores, la cual lleva a cabo a través del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

El Ministerio de Gobernación está facultado para delegar la administración del tránsito a las municipalidades del país, según disposición del Artículo ocho de la Ley de Tránsito.

El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, es una dependencia del Ministerio de Gobernación, el cual por disposición de la Ley de Tránsito (Decreto No. 132-96, Artículo 4) es el responsable del ejercicio de la autoridad de tránsito vehicular en la vía pública, salvo la excepción que el Ministerio de Gobernación le delegue a alguna municipalidad la administración del tránsito dentro de su jurisdicción territorial, en dicho caso la Policía Nacional Civil se limitará a prestar solamente auxilio a la Policía Municipal de Tránsito, cuando esta lo requiera o el hecho de tránsito vehicular por su gravedad se constituya como delito.

b) Tribunales municipales y policía municipal

La Policía Municipal es un: "aspecto de la policía administrativa, que asegura en un Municipio o población el buen orden, la tranquilidad general y la salud pública. Cumple, con relación a los vecinos, residentes y transeúntes de un municipio, funciones



análogas, aunque de radio territorial menor, a las de la policía en general para con los habitantes de la nación. A los ayuntamientos como corporación y a los alcaldes como autoridad ejecutiva de los mismos corresponden el ejercicio de la policía municipal con órganos especiales, además de las atribuciones que les competen para requerir el concurso y cooperación de los Cuerpos provinciales o estatales de policía. Enfocada la policía como buen gobierno, la de índole municipal ofrece dos escenarios diversos: el urbano y el rural”.¹⁸

Según disposición constitucional sobre el régimen municipal, se contempla la creación de juzgados de asuntos municipales y policía municipal, dicha disposición se encuentra contenida en el Artículo doscientos cincuenta y nueve de la Constitución Política de la República de Guatemala.

“Artículo 259. Juzgado de Asuntos Municipales. Para la ejecución de sus ordenanzas y el cumplimiento de sus disposiciones, las municipalidades podrán crear, de conformidad con la ley, su Juzgado de Asuntos Municipales y su Cuerpo de Policía de acuerdo con sus recursos y necesidades, los que funcionarán bajo órdenes directas del alcalde”.

Es oportuno aclarar que los supuestos Juzgados de Asuntos Municipales, no tienen calidad, ni competencia de Juzgados, sino que tan solo son simples y ordinarias oficinas administrativas de Asuntos Municipales, y sus resoluciones administrativas están sujetas a la Ley de lo Contencioso Administrativo (Decreto No. 119-96), por disposición de los Artículos del 155 al 160 del Código Municipal (Decreto No. 12-2002). Por aparte

¹⁸ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** 295.

el título del Artículo 162 del Código Municipal enmarca la jurisdicción administrativa de los juzgados municipales, cuando establece: “Ejercicio de la jurisdicción administrativa del juzgado de asuntos municipales”. Como puede apreciar el título establece: “ejercicio de la jurisdicción administrativa”, lo cual denota que su competencia se limita tan solo a realizar resoluciones de tipo administrativo.

Es pertinente enfatizar, que por mandato constitucional, la competencia y capacidad de juzgar es función única exclusiva, e indelegable del Organismo Judicial y de nadie más. El Consejo Municipal es el órgano superior de los asuntos municipales, a este le compete con exclusividad la decisión y creación de los juzgados municipales y de la Policía Municipal, esto se lleva a cabo mediante Acuerdo Municipal.

4.3. Las infracciones

“Trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de ley, reglamento, convenio, tratado, contrato u orden. Denominación genérica de todo lo punible; sea delito o falta”.¹⁹

De lo anterior se puede concluir, que la infracción es un acto antijurídico que transgrede la ley; en el caso del presente trabajo se trataría de la legislación referente a normas de tránsito y a la legislación penal referente a hechos de tránsito. Es necesario hacer la observación que la palabra infracción es una palabra general de concepto amplio, que suele ser usada por la legislación y la doctrina indistintamente como sinónimo de las

¹⁹ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Pág. 412.

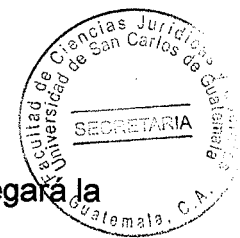


palabras delito o falta. Provocando el término de infracción, un problema de interpretación en el momento de impartir justicia, ya que si la ley no especifica el termino al que se refiere, se puede entrar en conflicto de competencia para conocer, en especial en lo referente al ámbito del derecho penal y el derecho de tránsito; los cuales poseen entre si una estrecha relación.

La infracción de tránsito dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco, el Artículo 30 de la Ley de Tránsito (Decreto No. 132-96) contempla el término infracción de la siguiente manera: "Constituyen infracciones en materia de tránsito la inobservancia, incumplimiento y violación de las normas establecidas en esta ley y sus reglamentos, salvo el caso de acciones u omisiones tipificadas como faltas o delitos".

a) Análisis legal de las infracciones

En el caso de la infracción como delito, esta consiste usualmente en la trasgresión grave de una norma jurídica enmarcada dentro del derecho penal, aun cuando esta se origine en otra ley que no sea el Código Penal, pero que ésta contemple supuestos que constituyan delito; estas se sancionan a través de penas corporales y pecuniarias, y algunas sin derecho a conmutación de la pena. Mientras que la infracción como falta, es usualmente la trasgresión leve de una norma jurídica menor de tipo penal, reglamento, ordenanza o disposición administrativa; este tipo de falta se encuentra dispersa en los diferentes cuerpos legales; usualmente la falta se sanciona con penas leves de tipo disciplinario o correctivas, como la amonestación, suspensión, multa y en casos extremos con la privación de libertad con derecho a conmuta.

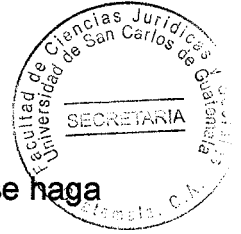


Cuando se trate de infracciones cometidas por un conductor, la autoridad le entregará la papeleta de aviso debidamente habilitada por el Departamento de Tránsito o la municipalidad, según el caso, en la cual especificará la infracción cometida, el artículo transgredido y la sanción impuesta. Si se trata de un vehículo dejado en la vía pública, cuyo conductor no se encuentra presente, la autoridad dejará la papeleta de aviso mencionada en el párrafo anterior en el vehículo en un lugar visible y seguro.

El Artículo 186 de la Ley de Tránsito, establece: “La autoridad de tránsito que compruebe o verifique la infracción entregará al conductor una boleta de aviso, requerimiento de pago y citación, la cual indicará la infracción cometida, el monto de la multa y el lugar donde se hará efectivo el pago o la gestión administrativa pertinente, según el caso. El pago efectuado, dará por agotado el trámite administrativo.

Como gestión o trámite administrativo se entiende el derecho del infractor, de manifestar por escrito su desacuerdo, ofreciendo prueba en un plazo no mayor de cinco días, contado a partir de la fecha en que se cometió la infracción. En tal caso, el interesado presentará el alegato correspondiente ante el Departamento de Tránsito o ante el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, en su caso.

El Departamento de Tránsito o el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, en su caso, resolverá en un plazo no mayor de treinta días. Lo afirmado en la boleta por el policía de tránsito constituye presunción que admite prueba en contrario de que los hechos imputados son ciertos. El medio probatorio de la infracción es la firma del



infractor puesta en la boleta o la razón del agente de policía de tránsito en que se haga constar que el infractor se negó a firmar o no pudo hacerlo por cualquier motivo”.

Por su parte el Artículo 187 del cuerpo legal citado, estipula que: “El policía de tránsito, en lugar visible del vehículo, colocará la boleta cuando el infractor no esté presente en el momento de cometerse verificarse la infracción, o e caso que el infractor no se identifique personalmente”.

b) Sanciones por faltas de tránsito

El término sanción se refiere al medio represivo por el cual la autoridad competente, castiga o reprende al infractor de una norma a través de una multa. Las sanciones en materia de tránsito son de tipo administrativo usualmente, y estas pueden ser amonestación, multa o infracción, retención de documentos, imposición de inmovilizadores o cepos para vehículos, incautación de vehículos y suspensión o cancelación de licencia de conducir.

Pero en ocasiones la infracción por su gravedad, se constituyen en delito mayor o grave; constituyéndose un dilema del cual resulta el concepto de la dualidad represora, en donde el que conoce, juzga y sanciona, es ajeno de aquel que por lógica jurídica debería conocer por asunto de competencia; la doctrina lo explica así: “Dualidad Represora. Al no tener carácter de penas, las multas gubernativas crean una dualidad poco satisfactoria para la técnica jurídica y para la justicia en general cuando un hecho está incluido en el código penal y además entra en las atribuciones representativas de



una autoridad... para corregir gubernativamente las faltas en los casos en que su represión les este encomendada por las mismas leyes”²⁰.

El Artículo 31 de la Ley de Tránsito, establece: “El Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito o la municipalidad por intermedio del Juzgado de Asuntos Municipales, según el caso, podrá imponer a las personas, conductores y propietarios de vehículos, según el caso, las sanciones administrativas siguientes: amonestación, multas, retención de documentos, cepos para vehículos, incautación de vehículos y suspensión y cancelación de licencia de conducir.

4.4. Deberes y derechos de conductores y propietarios de vehículos

Estos derechos se encuentran regulados en el Artículo 3 de la Ley de Tránsito, el que estipula 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. En consecuencia, independientemente de las disposiciones que afecten la tenencia de los vehículos, las sanciones deberán dirigirse también hacia el conductor responsable. En todo caso, cualquier sanción que afecte el vehículo, será responsabilidad solidaria del propietario del mismo y del conductor.”

El Artículo 40 del Reglamento de Tránsito, establece: “Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no

²⁰ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Pág. 489.

poner en peligro, tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía pública. Deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de la carga transportada para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.

Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para la seguridad de los mismos, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas minusválidas.

Queda prohibido conducir utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Asimismo, está prohibido el uso de teléfonos, radios comunicadores u otros aparatos similares mientras el vehículo esté en marcha, a no ser que para operarios no sea necesario utilizar las manos. De la presente prohibición se exceptúa a los conductores de taxis”.

4.5. Impugnaciones

En materia de tránsito, toda persona que se considere afectada por una disposición administrativa, podrá interponer recurso de revocatoria ante el Jefe del Departamento de Tránsito o ante el Juez de Asuntos Municipales, según el caso, el que será resuelto en el término de 30 días, En caso de silencio administrativo, se tendrá por resuelto



desfavorablemente. En contra de la resolución que emitan estas autoridades, cabrán los recursos que establece la Ley de lo Contencioso Administrativo.

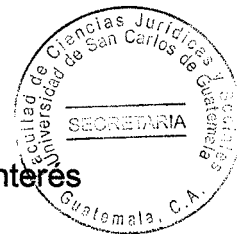
4.6. Análisis jurídico de la Ley de Tránsito

La Ley de Tránsito es la regulación que hace el Estado para que transporte de cualquier índole cumpla con las estipulaciones ahí establecidas y en consecuencia se tenga orden en la circulación de vehículos.

a) Parte considerativa

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

El Estado debe fortalecer las unidades que a nivel nacional tiene la responsabilidad de la seguridad, especialmente en cuanto a la planeación regulación, y control se refiere; y con tal objetivo es a la vez pertinente delegar o trasladar funciones en otros entes públicos y prever formas innovadoras que, bajo el estricto cumplimiento de la ley, permitan al sector privado practicar en actividades específicas de la administración del tránsito. El crecimiento de la población y el número de vehículos, su concentración en áreas urbanas, el uso excesivo y descontrolado de la vía pública tanto por personas y vehículos como por otras personas y actividades que dándoles un destino diferente,



contrario al uso común definido por la Legislación ordinaria, atenta contra el interés social y el bien común; por lo que se hace necesario modernizar la Legislación de tránsito tanto para hacer frente a las necesidades actuales como para prever y proyectar un tránsito seguro y ordenado para el futuro.

b) Generalidades

Para el efecto de lo dispuesto por la Ley de Tránsito, por tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionados con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas. Las disposiciones de la ley de tránsito se aplican a toda persona o vehículo que se encuentre en el territorio nacional; sólo se exceptúa lo establecido en convenios y tratados internacionales ratificados por el Estado de Guatemala.

La vía pública se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaducto y las respectivas áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas, y los ríos y lagos navegables, mar territorial, demás vías acuáticas, cuyo destino obvio y natural sea la circulación de personas y vehículos y que conforme las normas civiles se rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común, por tal motivo la vía pública es de circulación de vehículos y de personas y debe estar regulado en la ley.

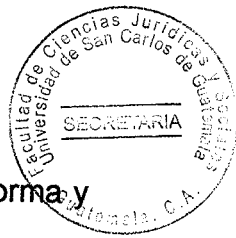


Es responsabilidad de los conductores de los vehículos y de todas las personas, sean peatones, nadadores o pasajeros, cumplir con las normas que en materia de tránsito establece la Ley de Tránsito (Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala) y normen sus reglamentos. En consecuencia independientemente de las disposiciones que afecten la tenencia de los vehículos, las sanciones deberán dirigirse también al conductor responsable. En todo caso, cualquier sanción que afecte el vehículo, será responsabilidad solidaria con el propietario del mismo y del conductor, en virtud que ambos tienen relación con la falta de tránsito.

c) Licencias de conducir

La licencia de conducir es el documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, que autoriza a una persona para conducir vehículo, de acuerdo con la Ley de Tránsito, sus reglamentos y demás leyes aplicables. En consecuencia, habilita e identifica al titular como conductor, quien está obligado a portar la licencia de conducir siempre que conduzca un vehículo y exhiba a la autoridad cuando le sea requerida. La emisión, renovación, suspensión, cancelación y reposición de la licencia, los requisitos a cumplir, tipos, medios, materiales y procedimientos lo fijará el reglamento respectivo. Para conducir un vehículo por la vía pública es necesario que el conductor reúna los siguientes requisitos:

- a) Estar habilitado mediante licencia de conducir, extendida por la autoridad correspondiente.
- b) Encontrarse en el pleno derecho de sus capacidades civiles, mentales y volitivas.

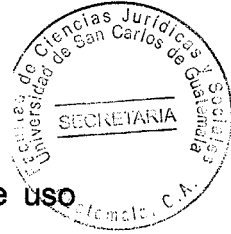


- c) Conducir el vehículo en la vía pública por el lugar, en la oportunidad, modo, forma y dentro de las velocidades establecidas conforme la Ley de Tránsito, sus reglamentos y demás leyes aplicables.

La emisión, renovación, suspensión, cancelación y reposición de licencia de conducir está sujeta al pago de los derechos correspondientes en el Departamento de Tránsito, los cuales serán fijados por acuerdo gubernativo e integrarán los fondos privativos del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional.

Los certificados o títulos extendidos por las escuelas de aprendizaje de tránsito, debidamente autorizadas por el Ministerio de Gobernación y registradas en el Departamento de Tránsito, serán válidos para acreditar la capacidad teórica y práctica de quienes soliciten licencia de conducir, según lo normen los reglamentos. Las licencias de conducir tendrán una vigencia de uno a cinco años, según las necesidades del portador y el importe a pagar. Al conducir un vehículo por la vía pública, es obligatorio portar una licencia de conducir vigente, cuyo tipo corresponde o incluya el vehículo en que se circula. Única excepción son los aprendices de manejo, que deberán portar su permiso temporal de aprendizaje de conducir. Se establecen los distintos tipos de licencia:

Par motocicletas. Tipo A-1: Para conducir motocicletas o moto bicicletas sin sidecar cuya cilindrada no exceda de 75 centímetros cúbicos. Tipo A-2: Para conducir motocicletas de cualquier cilindrada, con o sin sidecar, y demás vehículos automotores de tres ruedas.



Particular. Tipo B-1: Para la conducción de automóviles, paneles y pick-ups de uso particular con remolque y con un peso bruto máximo en conjunto inferior a 2.5 toneladas métricas sin recibir remuneración alguna por conducir.

Tipo B-2: Para la conducción de automóviles, paneles y pick-up de uso particular con remolque y con un peso bruto máximo en conjunto inferior a 2.5 toneladas métricas.

Tipo C-1: Para la conducción numerada o no de automóviles, paneles y pick-ups y con un peso bruto máximo en conjunto inferior a 2.5 toneladas métricas.

Tipo C-2: Para la conducción renumerada o no de automóviles, paneles y pick-ups con remolque todos con peso máximo superior a 3.5 toneladas métricas.

Tipo D-1: Para la conducción de Camiones sin remolque con peso bruto máximo superior a 3.5 pero inferior a 16.0 toneladas métricas.

Tipo D-2: Para la conducción de Camiones con o sin remolque y Remolcadores con remolque todos con peso bruto máximo superior a 3.5 toneladas métricas.

Tipo E-1: Para la conducción a automóviles de alquiler (taxis) y microbuses con un peso bruto máximo inferior a 3.5 toneladas métricas.

Tipo E-2: Para la conducción renumerada de autobuses con un peso bruto máximo superior a 3.5 toneladas métricas.



Tipo F-1: Para operar y conducir maquinaria agrícola industrial que circule en la vía pública.

Los conductores de la licencias tipos B-1, C-1, D-1 y E-1 están, además, facultados a conducir vehículo con un remolque ligero que exceda los 750 kilogramos de peso bruto máximo, siempre y cuando el conjunto no excede el límite de peso bruto máximo de cada uno de los tipos de licencias. Ciertos tipos de licencias facultan para conducir vehículos para los que se requiere licencia de otro tipo, generalmente más sencillo. Estos son los traslapes autorizados:

El titular de una licencia tipo A-2 está facultado para conducir vehículos para los que requiere licencia tipo A-1.

El titular de una licencia tipo B-2 está facultado para conducir vehículos para los que se requiere licencia tipo B-1.

El titular de una licencia tipo C-1 está facultado para conducir vehículos para los que se requiere licencia tipo B-1.

El titular de una licencia tipo C-2 está facultado para conducir vehículos para los que se requiere licencia tipo B-1 y/o B-2 y/o C-1.

El titular de una licencia tipo D-2 está facultado para conducir vehículos para los que se requiere licencia tipo B-1 y/o C-1.

El titular de una licencia tipo D-2 está facultado para conducir vehículos para los que se requiere licencia tipo B-1 y/o B-2 y/o C-1 y/o C-2 y/o D-1.

El titular de una licencia tipo E-1 está facultado para conducir vehículo para los que se requiere licencia tipo B-1 y/o C-1.

El titular de una licencia tipo E-2 está facultado para conducir vehículos para los que se requiere licencia tipo B-1 y/o B-2 y/o C-1 y/o C-2 y/o D-1 y/o E-1.

Titulares de licencias de conducir extranjeras tiene permitido conducir en el territorio nacional vehículos para los cuales están habilitados por la misma y sólo hasta que esté vigente su autorización migratoria.

En caso de residencia en el país, es obligatorio el traspaso de su licencia extranjera a una nacional del mismo tipo o inferior, pero nunca superior. El departamento dictaminará si es necesario tomar alguna prueba teórica o práctica.

Para obtener por primera vez licencia de conducir requiere:

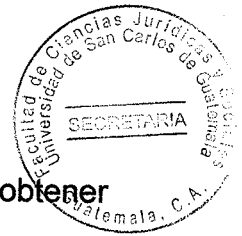
- a) Llenar la solicitud correspondiente.
- b) Ser mayor de edad, salvo lo establecido en el Artículo 32 de este reglamento. Para las licencias de tipo D-1, D-2, E-1 y E-2 se requiere, además, ser por los menos 23



años de edad y haber poseído vigente por lo menos en los 3 años anteriores, la solicitud, una licencia de tipo B-1, B-2, C-1 o C-2.

- c) No adolecer de impedimento mental, volitivo y/o visual para conducir de acuerdo con las normas de la Ley y de este Reglamento, según dictamen de médico colegiado guatemalteco.
- d) Saber leer y escribir en el idioma oficial que rija en el territorio nacional. Si el solicitante es analfabeta, el Departamento podrá realizar pruebas especiales para establecer su nivel de conocimientos.
- e) Pagar los derechos correspondientes.
- f) Aprobar los exámenes teóricos y prácticos respectivos.
- g) Presentar el número de fotos que requiera la autoridad o, en su caso, presentarse para la toma de fotos.

Podrá extenderse licencia de conducir de tipo A-1, A-2 y B-1 a menores de edad, pero mayores de 16 años, siempre que se cumpla con los requisitos del Artículo anterior, y se otorgue fianza y seguro respectivo, debiendo de acompañar autorización escrita de quien ejerza potestad o tutela del menor. La capacitación de aspirantes a licencia de conducir correrá a cargo de las escuelas de aprendizaje de tránsito autorizadas para tal efecto y/o por las entidades o personas públicas o privadas a las que el Departamento



delegue esta función. Los exámenes teóricos y prácticos necesarios para obtener licencia deberán ser efectuados por la autoridad o por las entidades públicas y privadas a las que el Departamento delegue esta función, en los lugares y tiempos que disponga.

Todo lo relacionado con las especificaciones de tiempos, lugares, dimensiones, tipos de examinadores, su preparación, tipos o forma de preguntas, definición de recorridos y otros aspectos concernientes a las pruebas de tránsito, tanto teóricas como prácticas, será determinado por el Manual de Especificaciones de Pruebas para obtener Licencia de conducir, que será publicado por el Departamento.

Para renovar o reponer una licencia de conducir se requiere:

- a) Presentar solicitud a través del formulario que proporcionará el Departamento.
- b) Presentarse personalmente.
- c) Hacer efectivo el pago correspondiente de acuerdo al tiempo de vigencia que requiera el portador.
- d) Presentar constancia de solvencia de multas.
- e) Sólo en caso de reposición: Constancia de la autoridad correspondiente que certifique la causa de la reposición.
- f) No adolecer de impedimento mental, volitivo y/o o visual para conducir de acuerdo con las normas de la Ley de este Reglamento, según dictamen de médico colegiado guatemalteco.

No podrá renovarse o reponerse la licencia de conducir en los siguientes casos:

- a) Por resolución del Juez competente.
- b) Cuando la licencia en cuestión se encuentre suspendida o cancelada en la fecha de la solicitud de renovación o reposición.
- c) Al conductor que tuviere multas pendientes sin haber hecho efectivo su pago.

Cuando un vehículo sea conducido por un conductor novel, es decir, que posee licencia para ese vehículo desde hace menos que un año, deberá portar en la parte trasera del vehículo una placa de veinte centímetros de ancho por veinte de alto, en la que, sobre un fondo verde se destacará la letra L en color blanco, de trece centímetros de alto y con un trazo de dos centímetros y medio de grueso. Esta placa indicará a los usuarios de la vía pública que el conductor puede no poseer una pericia igual a la del resto de conductores.

4.7. Normas generales

Los usuarios de la vía pública están obligados a comportarse en forma tal que no entorpezcan indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes.

Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto el mismo conductor, como las demás ocupantes del vehículo y el resto de los usuarios de la vía pública. A estos efectos deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantenga el resto de los pasajeros y la adecuada colocación de la carga transportada



para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.

Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía deberán adoptar las precauciones necesarias para la seguridad de los mismos, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas minusválidas.

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

Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía pública objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquella o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

Asimismo, queda terminantemente prohibido tirar o arrojar objetos o basura desde el interior del vehículo, siendo el responsable de estos hechos el conductor del mismo.

Quienes hubieren colocado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberá removerlo lo antes posible, adoptando entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación, señalizando el

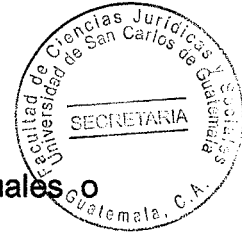


lugar, de día y de noche, según lo estipule el Manual de Normas y Especificaciones para la Fabricación, instalación y Conservación de Dispositivos para el Control de Tránsito que publicará el Departamento.

a) Vehículos

Por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanentemente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga bien los destinados a actividades especiales y para el efecto deben reunir los requisitos siguientes:

- 1) Contar con tarjeta y placa de circulación vigente; o permiso vigente extendido por autoridad competente.
- 2) Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos.
- 3) Estar provisto de los dispositivos necesarios para no producir humo negro ni ningún otro tipo de contaminación ambiental, conforme las leyes y reglamentos de la materia.
- 4) Los vehículos usados por personas discapacitadas deberán estar debidamente adaptados y equipados para ser conducidos bajo estrictas condiciones de seguridad. Bajo pena de cancelar la autorización, permiso o concesión correspondiente o



simplemente de prohibir el ejercicio de la actividad, las personas individuales o jurídicas que presten servicios de transporte al público deberán mantener actualizada en el Departamento de Tránsito la información siguiente: Número de identificación de cada vehículo y los números de la tarjeta y placa de circulación. Domicilio y residencia del propietario o de su representante legal. Nombres y apellidos completos, residencia, número de licencia de conducir y de la cédula de vecindad de los conductores de dichos vehículos.

El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía, llevará un registro de vehículos que comprenda todos los que circulen en el país, basado en el registro de vehículos del Ministerio de Finanzas Pública en los reportes de Aduanas de los vehículos en tránsito. El Organismo Ejecutivo, mediante acuerdo gubernamental podrá unificar los registros de vehículos del Ministerio de Gobernación con el registro fiscal del Ministerio de Finanzas Públicas.

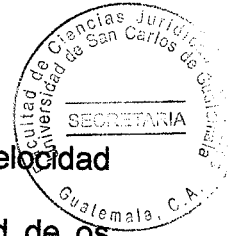
b) De la velocidad

Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.



Se circulará a la velocidad moderna y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo, cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes.

- 1) Cuando haya ciclistas o peatones en la parte de la vía que esté utilizando o pueda racionalmente preverse su irrupción en la misma, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes, mujeres embarazadas u otras personas manifiestamente discapacitadas discapacitadas.
- 2) Al aproximarse a pasos de peatones (paso de acera) o lugares de concentración de personas como mercados, escuelas e iglesias.
- 3) Cuando haya animales en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda racionalmente preverse su irrupción en la misma. Cuando existan carriles o franjas especiales para vehículos que circulen por debajo de la velocidad mínima. Cuando las condiciones del tránsito impidan el mantenimiento de una velocidad superior mínima.
- 4) Cuando, para los vehículos que no puedan circular más rápido de la velocidad mínima, no existan otras vías, carreteras o camiones paralelos y se vean obligados a utilizar una autopista o vía rápida.
- 5) Los conductores que hayan obtenido su primera licencia y, por el plazo de una año desde su obtención no podrán circular a más de 80 kilómetros por hora. Sin embargo, prevalecerán las velocidades máximas establecidas en este capítulo.



El departamento, por medio de los Centros de Verificación, podrá restringir la velocidad máxima de cualquier vehículo, si lo considera conveniente para la seguridad de los ocupantes y demás usuarios de la vía. El vehículo con una restricción de este tipo deberá llevar obligatoriamente en la parte trasera una placa o una lámina adhesiva donde indique la velocidad máxima a la que se le permite circular. Las especificaciones de esta placa o calcomanía las definirá el departamento en el manual de Especificaciones técnicas y de Equipo que publique.

Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y está obligado a advertirlo según el Artículo 184 de este Reglamento, no debiendo realizarlo de forma brusca, para que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo.

Todo conductor de vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado de ambos vehículos.

Además de lo dispuesto en el párrafo anterior, la separación que debe guardar todo vehículo que circule detrás de otro sin propósito de rebase, deberá ser tal que permita que al que a su vez le siga adelantando con seguridad. Los vehículos pesados deben mantener esta distancia en al menos 50 metros. Lo preceptuado el párrafo anterior no es válido en los siguientes casos: En áreas urbanas. Donde estuviere prohibido el



rebase. Donde hubiere más de un carril destinado a la circulación en el mismo sentido.
Cuando la circulación estuviere tan saturada que no permita el rebase.

Se prohíbe terminantemente la instalación de túmulos en todas las vías públicas del territorio nacional. Sin embargo, con previa autorización de la autoridad correspondiente, pueden instalarse otros medios para la reducción de la velocidad. La autoridad correspondiente tendrá el derecho de, sin previo aviso, eliminar cualquier túmulo en una vía pública.

La autoridad correspondiente puede autorizar, tomando especialmente en cuenta la geometría de la vía o de la intersección y el patrón de uso de las edificaciones circundantes, uno o varios de los siguientes medios para la reducción de velocidad, especialmente en áreas residenciales:

- 1) Angostamiento físico o psicológico de la vía.
- 2) Vibradores con cizas grabadas en el pavimento.
- 3) Cambios de texturas.
- 4) Elevaciones del pavimento al nivel de la acera, con rampas de pendientes de entre 10 y 20% y anchos en dirección al tránsito no menores de 3.00 metros.
- 5) Pasos peatonales seguidos, a distancias no mayores de 60 metros entre sí.
- 6) Angostamiento en los puntos de conflicto: paradas de bus, pasos peatonales, intersecciones y lugares similares.
- 7) Inclusión de glorietas en intersecciones con prioridad de paso para el tránsito circular.

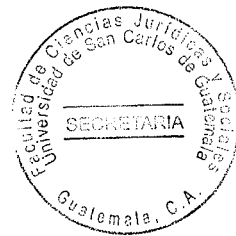
- 8) Plantación de árboles de copa ancha, especialmente en los puntos conflictivos.
- 9) Calzada sinuosa, con cambios de dirección por lo menos a cada 40 metros, por medio de macatones, bordillos, franjas de estacionamiento, árboles, pilonas, bardas u otros elementos similares.
- 10) Paso de peatones en intersecciones semaforizadas con función todo rojo para permitir el cruce en diagonal de los peatones.
- 11) Inclusión de refugios para peatones.
- 12) Pinturas de líneas logarítmicas perpendiculares al sentido de la circulación.
- 13) Readecuación y relocalización del área de aparcamiento.

Sin embargo, Queda prohibida la inclusión de estos medios en autopistas, vías rápidas, arterias principales y secundarias y carreteras principales, a excepción de los incisos b) y l). Toda persona o entidad que desee incluir en un tramo de la vía pública uno o varios medios para la reducción de la velocidad, deberá solicitarlo, junto al pago correspondiente, al Departamento o, en su caso, a la Municipalidad que administra el tránsito en la región. La autoridad correspondiente hará los estudios y propuestas necesarias, autorizándose, en una reunión entre las dos partes, aquella que mejor convenga al tránsito y al presupuesto existente del interesado.

El interesado estará facultado a realizar únicamente los cambios consignados en los planos ciñéndose a todas las especificaciones, la autoridad correspondiente podrá demoler todo o parte de los trabajos realizados que no se ajusten a lo autorizado o que no hayan tenido autorización alguna, si lo considera necesario en relación al bien común y a la circulación de vehículos y peatones.



Se prohíbe entablar y realizar carreras, concursos, certámenes, competencias de velocidad u otras deportivas en la vía pública, salvo que, con carácter de excepcional, hubieren sido autorizadas por las autoridades encargadas del control del tránsito.



CAPÍTULO V

5. Control del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil y el registro de pilotos del transporte extraurbano para prevenir hechos de tránsito

La propuesta de la presente investigación es la creación de la oficina de control de pilotos del transporte extraurbano, como una forma de prevenir hechos de tránsito en Guatemala.

5.1.Regulación del Decreto Número 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala

El Artículo 1 del Decreto 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala establece: “El conductor de vehículo de transporte de carga de más de tres punto cinco toneladas métricas de peso bruto, transporte escolar o colectivo, urbano o extraurbano, que quedare involucrado en un hecho de tránsito que provocare uno o varios casos de homicidios culposos o lesiones culposas, será puesto inmediatamente a disposición de la autoridad competente.

En el supuesto de que, el piloto del vehículo, se diere a la fuga, el propietario de dicho vehículo, sea individual o persona jurídica, queda obligado a proporcionar de manera inmediata al Ministerio Público los datos necesarios para identificar e individualizar al conductor involucrado en el hecho, con indicación de la dirección exacta de la vivienda del mismo”.



Por medio de esta regulación se persigue penalmente al sujeto activo del ilícito, así como se obliga al propietario del transporte para que inmediatamente proporcione los datos que sean necesarios para identificar y aprehender al piloto si este se diere a la fuga.

Por su parte, el Artículo 2 de la ley citada, estipula que: “El propietario de vehículos a que se refiere el artículo anterior, deberá llevar un registro fehaciente de cada conductor contratado por él, en el que conste fotocopia legalizada de la licencia de conducir, Documento Personal de identificación, certificación de la partida de nacimiento; así como fotografía reciente del conductor y constancia o declaración jurada del lugar donde vive al momento de ser contratado, actualizándola anualmente; expediente que deberá presentar sin necesidad de requerimiento alguno dentro de las cuarenta y ocho horas de ocurrir un hecho de tránsito, que pueda ser constitutivo de delito, al Ministerio Público. La negativa a proporcionar la información completa mencionada anteriormente y en el plazo descrito, provocará la certificación de lo conducente al Ministerio Público por el delito de encubrimiento propio”.

En esta disposición se obliga al propietario del transporte para que en forma inmediata remita los datos que se le pidan para la persecución penal, teniendo la negativa del propietario como encubrimiento del piloto, por lo que se certificará lo conducente para que sea perseguido penalmente por el ente investigador.

La propuesta de la presente investigación es que al establecerse el control de pilotos en el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, los datos que menciona el

Artículo antes citado los tendría que tener registrados la oficina de control y registro de pilotos profesionales, no tendrían que ser solicitados al propietario del transporte, por lo que se evita que los datos requeridos se reporten como perdidos o destruidos, por lo que la reforma a este artículo es importante para ser más eficaz la persecución penal con los datos que se encuentran en el archivo, los que pueden ayudar a identificar y perseguir al sujeto activo del ilícito, pues la mencionada oficina tendría los datos que se regulan en el Artículo 2, más otros antecedentes del piloto.

Por su parte, el Artículo 3 del Decreto 15-2014, señala “En el supuesto de la comisión de hechos descritos en el artículo uno de la presente Ley, y el conductor involucrado en el hecho, no compareciere a solventar su situación jurídica ante el Ministerio Público u órgano jurisdiccional competente, éste a solicitud del Ministerio Público, ordenará sin más trámite la suspensión provisional, como medida de coerción de la licencia de conducir del conductor involucrado, hasta que se presente a solventar su situación jurídica, dependiendo de la gravedad del hecho”.

Esta disposición es un medio de coerción para obligar al conductor a comparecer ante la autoridad para solventar su situación jurídica, pero además, sería justo que si no comparece se ordenara su conducción al ente investigador o al órgano jurisdiccional que conozca el asunto.

Así también, el Artículo 4 de la ley citada, estipula “En el supuesto de incurrir en los hechos de tránsito descritos en el artículo uno de la presente Ley y cuando del peritaje realizado sobre el o los vehículos involucrados, resultare atribuible la causa del hecho a



alteración, deterioro o deficiente funcionamiento de los sistemas de suspensión, frenos, dirección, llantas o luces, el propietario del vehículo, el representante legal o el responsable de tales condiciones, podrán ser procesados por los delitos mencionados en la presente Ley, de conformidad con el Código Penal”.

Esta disposición está apegada a la justicia, en virtud, que en muchas ocasiones los hechos de tránsito suceden por motivos relacionados a los propietarios, quienes se niegan a tener en perfectas condiciones el vehículo de su propiedad, dejándoles la responsabilidad al piloto, no importándoles la vida humana. Por lo que la disposición obliga a los propietarios a mantener el medio de transporte en perfectas condiciones de funcionamiento para evitar hechos de tránsito.

El Artículo 5, estipula “Los vehículos de transporte de carga de más de tres punto cinco toneladas métricas de peso bruto, transporte escolar o colectivo, urbano o extraurbano, llevarán en forma visible un número de identificación, que será igual al número de las placas de circulación de los mismos. Este número irá pintado con números en blanco no menores de 15 centímetros de largo por 10 de ancho en la parte superior delantera y en la parte superior trasera del vehículo. La falta de rótulo o de legibilidad del mismo dará lugar a la inmovilización obligada del vehículo”.

Esta regulación se hace factible para que el vehículo que haya ocasionado un hecho de tránsito sea fácilmente identificado para su localización, si el piloto se hubiere fugado con el transporte. El Artículo 6, indica “Sin afectar derechos adquiridos, a partir del tercer año de vigencia de la presente Ley, para adquirir licencia de conducir tipos A y B,

será necesario acreditar como mínimo haber cursado y aprobado el tercer año de educación primaria, y a partir del quinto año de vigencia de esta Ley, solo podrá extenderse licencia de conducir tipos A y B, a quienes como mínimo hayan cursado y aprobado la escuela primaria completa”.

Esta disposición requiere que la persona conductora de vehículos tenga un nivel académico que le permita conocer en forma general las disposiciones legales a que pueda estar sometido por el trabajo que realiza.

“El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la Dirección General de Transportes Extraurbanos, y las municipalidades que hayan asumido competencia de la administración de tránsito, deberán divulgar convenientemente las normas de la presente Ley entre empresas y conductores de vehículos de transporte y de carga a que se refiere la misma”. (Artículo 7 del Decreto 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala).

“El Ministerio de Educación tomará las previsiones necesarias para impartir educación vial en el sistema educativo nacional, incluyendo las normas de cortesía y seguridad de conductores y peatones. Así también la obligación de los aspirantes a obtener licencias de conducir tipos “A” y “B”, de recibir cursos de educación vial y de relaciones humanas, especialmente de atención al público, los cuales serán impartidos por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil o la Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda”. (Artículo 8 del Decreto Número 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala).

5.2. La problemática guatemalteca

En la actualidad los hechos de tránsito en el transporte colectivo extraurbano ha segado la vida de innumerables personas, ya que los propietarios de este tipo de transporte no exigen los documentos necesarios para que al piloto le sea confiada una unidad de transporte colectivo.

Los hechos de tránsito se deben a que el piloto no tiene la suficiente experiencia para conducir un vehículo de este tipo, y en muchas oportunidades las licencias de conducir son falsas o de tipo liviano, no aptas para conducir buses de transporte colectivo.

El Estado está obligado a garantizar la vida de los guatemaltecos y su seguridad corporal, en tal virtud debe crear normas legales para regular la conducción de vehículos automotores, máxime si es de transporte público colectivo.

En tal virtud se hace necesario establecer el archivo de control de pilotos profesionales, es decir, que posean una licencia profesional que los hace aptos para conducir transporte colectivo, para evitar la muerte de personas y lesiones graves y gravísimas en los pasajeros.

El archivo de control tendría a su cargo el registro de toda persona que posea licencia profesional, el número de hechos de tránsito en que ha estado involucrado, las veces que ha conducido bajo los efectos de licor o de drogas, y si en los hechos de tránsito ocasionados se ha fugado del lugar del hecho o ha prestado el auxilio a las víctimas.



Además, este archivo podría descalificar a los pilotos que han reincidido en hechos de tránsito, para dar un calificativo para que no pueda conducir transporte extraurbano colectivo.

Al crearse el archivo correspondiente, éste estaría encargado de extender constancia o certificación del piloto cuando lo requiera el propietario o encargado de transporte extraurbano de pasajeros, teniendo como base el control que se ha llevado con relación a las licencias profesionales, y certificando si el piloto es apto para conducir transporte colectivo.

Por otra parte, el propietario del bus o encargado de contratar personal estaría en la obligación de solicitar a la oficina de control de pilotos profesionales, para que le informe si el piloto a contratar es apto para encomendarle un vehículo de transporte colectivo.

La certificación o constancia tendría que agregarla, en original, al archivo del piloto contratado, bajo sanciones drásticas del patrono que contrate personal sin llenar este requisito.

Por su parte, el archivo correspondiente tendría que tener personal de supervisión para hacer estas labores periódicamente, y cuando los agentes de policía o supervisores al ejercer el control en un bus extraurbano de pasajeros, detecten que no ha cumplido con éste requisito, solicitar al patrono para que sea destituido por no llenar los requisitos e imponer una sanción al patrono.



5.3. Análisis

La proposición del registro y control de pilotos profesionales se basa en el archivo de cada piloto profesional, para decidir si es apto o no para la conducción de vehículos de transporte público en rutas extraurbanas. La observación de los hechos de tránsito por culpa de pilotos de transporte público, indica que los mismos actúan bajo estados que no son normales, y como consecuencia se provocan los hechos de tránsito con cauda de personas muertas, heridas y discapacitadas.

Para tal efecto la proposición lleva la reglamentación legal para que el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, tenga que extender certificaciones o constancias, cuando así lo pidan los propietarios de los buses o los pilotos, para que este departamento tenga un asidero que tenga plena validez, para dar la autorización de que el piloto tenga facultad de conducir un vehículo de transporte colectivo.

Lo que evitaría, el registro y control de pilotos profesionales, es que personas que han provocados hechos violentos en el transporte, y han reincidido no puedan conducir dicho tipo de transporte, pues al darles nuevamente la oportunidad se tendría la presunción de que volverán a cometer hecho reñidos con la ley y con los reglamentos de tránsito. Al mismo tiempo se estaría protegiendo al usuario de salir perjudicado en hechos de tránsito provocados por el piloto del mismo. En infinidad de casos el piloto ha provocado daños y perjuicios, así como lesiones, muerte e impedimentos de por vida de los pasajeros del transporte. Entre los hechos provocados se pueden mencionar los siguientes: a) Conducir en estado de ebriedad; b) Conducir con licencia vencida; c)

Conducir sin licencia; d) Conducir con licencia falsa; e) Darse a la fuga cuando ocasiona un hecho de tránsito; f) Conducir a excesiva velocidad; g) Conducir bajo efectos de drogas, fármacos o estupefacientes; h) Conducir en estado de soñolencia; i) No auxiliar a los pasajeros cuando ocurre un hecho de tránsito; j) No poner atención al conducir por distraerse con el abundante u otras personas; k) Conducir con temeridad, negligencia o impericia; y, l) No tener la experiencia necesaria.

Cuando el conductor ha provocado el hecho de tránsito bajo las condiciones antes anotadas, dará lugar para que la oficina de control y registro, tenga un expediente para tener conocimiento de los hechos cometidos por los pilotos con anterioridad.

El Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil podrá extender las certificaciones o constancias para facultar al propietario de la empresa de transporte colectivo para no permitir que el piloto conduzca, si de lo contrario el propietario diere permitiera conducir al piloto, éste será responsable penal y civilmente cuando el conductor provoque un hecho de tránsito, y además será acreedor de una multa si la supervisión de pilotos profesionales descubriere la infracción. Los datos que poseen los propietarios del transporte colectivo, tendrían que ser remitidos al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

Es fácil ejemplificar los hechos de tránsito ocasionados por pilotos del transporte extraurbano, para tal efecto en el medio de comunicación, Prensa Libre, de fecha veintitrés de mayo del 2018, haciendo alusión de los hechos de tránsito que sufre la persona, menciona los siguientes accidentes:



1. Accidente de tránsito en ruta Interamericana complica ingreso a la capital. 13/04/2018 Guatemala. Largas filas de vehículos se registraron en la ruta Interamericana por la colisión de dos buses extraurbanos en el kilómetro 21 en el ingreso a la capital; además, otros dos automóviles chocaron en el mismo kilómetro, pero en el carril hacia el occidente.
2. Las 413 víctimas mortales de accidentes de tránsito que se registraron durante el primer trimestre de este año en Guatemala reflejan un incremento en comparación con el 2017, cuando murieron 403 personas.
3. Autobús vuelca y deja 20 heridos en Escuintla. Al menos 20 personas resultaron heridas en un accidente registrado este miércoles en el km 60 de la ruta de Escuintla a Taxisco, Santa Rosa.
4. Peregrinación a Esquipulas se convierte en tragedia. Santa Rosa. Tres personas murieron cuando el bus en el que viajaban a Esquipulas volcó en el kilómetro 135 de la ruta hacia Ciudad Pedro de Alvarado.
5. Accidente de bus deja varios heridos en ruta al Polochic, Alta Verapaz. Al menos ocho personas resultaron lesionadas cuando un autobús que se dirigía a Senahú, Alta Verapaz, volcó en Tamahú, en la ruta a la zona del Polochic.
6. Dos muertos y 18 heridos saldo de accidente de autobús. Dos personas muertas y 18 heridas en el kilómetro 240 en la ruta de Quetzaltenango a Colomba.

7. Diez resultan heridos en accidente de autobús. Al menos 10 personas resultaron heridas este jueves en un accidente de tránsito en la ruta entre la cabecera de Totonicapán y Santa María Chiquimula.

8. Siete muertos y 34 heridos en accidente de autobús. Al menos siete personas murieron y otras 34 resultaron heridas este martes en un accidente de tránsito que se registró en el km 167 de la ruta al suroccidente, Cuyotenango, Suchitepéquez, informaron

5.4. Fines

El fin principal de la oficina de control de pilotos sería ejercer un control estricto a los pilotos que conducen transporte colectivo extraurbano, para poder catalogar quién es apto o no para conducir transporte colectivo, teniendo en cuenta los antecedentes de los casos en los cuales se han visto involucrados en hechos de tránsito.

5.5. Características

Estas deben ser las siguientes: a) Llevar un control estricto de cada piloto profesional; b) El personal debe ser probo para anotar la realidad de los hechos llevados en el registro y control, evitando las incorrecciones y falsedades en el control; c) Debe llevar el control de los antecedentes penales y policíacos sobre hechos de tránsito anteriores; d) Debe extender certificación o constancia donde se haga constar si es apto o no para conducir transporte colectivo; e) Llevar el control del patrono para evitar que acepte a

un piloto con antecedentes negativos de control; f) Supervisar constantemente a las empresas de transporte para corroborar que los pilotos son aptos para conducir; g) Imponer sanciones a los propietarios que a sabiendas que el piloto no es apto, le den facultad para conducir; y, h) Investigar, cuando se dé un hecho de tránsito, la aptitud del piloto para conducir transporte extraurbano de pasajeros.

5.6. Supervisión

La oficina de control debe encargarse de supervisar tanto en las empresas como en los propios buses la aptitud del piloto para conducir transporte de pasajeros, de lo contrario sancionar al propietario del bus. Esta oficina debe contar con el personal necesario para ejercer el control constante en las empresas correspondientes.

5.7. Constancias y certificaciones

La oficina de control será la encargada de extender certificaciones a los pilotos y propietarios de transporte, indicando si el piloto es apto para conducir o no. Esta se extenderán en original, teniendo el propietario, en caso de dar trabajo al piloto, tener a la vista el original y no fotocopias, además de asegurarse que la constancia no es falsa, llamar a la oficina correspondiente sobre la veracidad de la misma. Si el patrono dejare conducir, el vehículo, a piloto no apto será sancionado.

CONCLUSIONES



1. Las empresas de transporte colectivo actualmente laboran sin que el Estado ejerza control sobre los pilotos que conducen las unidades respectivas, lo que ocasiona que a los mismos no se les coerciona para que se conduzcan bajo las regulaciones legales y cumplan con los reglamentos de tránsito, previniendo así que se provoquen hechos de tránsito.
2. El Decreto Número 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, debe autorizar a los propietarios del transporte a llevar un registro de los pilotos, archivando fotocopia de la licencia de conducir, DPI, certificación de nacimiento y declaración jurada de su residencia; los propietarios de transporte colectivo no cumplen con estas disposiciones.
3. El transporte terrestre de pasajeros ha sido abandonado por las autoridades, ya que sobre éstos no existen controles para evitar los hechos de tránsito que a menudo ocasionan, por lo que los propietarios de transporte colectivo contratan pilotos que han reñidos con las leyes de tránsito y que tienen órdenes de aprehensión.
4. El propietario de transporte colectivo contrata a pilotos que cuentan con 18 años de edad, a sabiendas que la licencia que le presentan es falsa, ya que para haber obtenido licencia profesional debió haber tenido por lo menos cinco años de licencia liviana, por lo que la edad mínima es de 24 años de edad para obtener licencia profesional.



5. En la mayoría de hechos de tránsito donde están involucrados transportes colectivos, se debe a errores humano, ya que los pilotos conducen en estado de ebriedad, a excesiva velocidad o se duermen al conducir, por lo que los hechos de tránsito en el transporte colectivo dejan una causa de muerte, lesiones y daños y perjuicios.

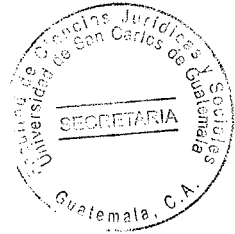


RECOMENDACIONES

1. El Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, con la anuencia del Ministerio de Gobernación debe crear la oficina de control y registro de pilotos profesionales, para avalar quienes están aptos para conducir y quienes no lo están, teniendo como base los registros de su actuación como pilotos profesionales.
2. Si bien existen controles sobre los pilotos, como la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, estos no son efectivos porque los patronos encubren a sus pilotos, y continúan contratando pilotos sin experiencia, que ya han participado en hechos de tránsito y que circulan con licencias de conducir falsas, por lo que ese control debiera estar a cargo del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil y no a cargo de los propietarios de esos vehículo.
3. Que la Universidad de San Carlos de Guatemala, por tener iniciativa de ley, presente un proyecto de reforma a la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, Decreto Número 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, para que el control y archivo de pilotos esté a cargo del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil y no a cargo de los propietarios de los vehículos de pasajeros.

4. Al hacerse la reforma de la ley el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, debe reglamentar el control de pilotos profesionales, para proteger al guatemalteco que usa ese tipo de transporte, teniendo en cuenta las veces que el piloto se ha visto envuelto en hechos de tránsito por culpa de los mismos y si la oficina de control de pilotos autoriza su contratación.

5. La oficina de control y registro de pilotos profesionales, debe dar el aval para que el propietario contrate a pilotos aptos para conducir vehículos de transporte colectivo extraurbano, sancionando al propietario del transporte que contrate personal no apto para conducir ese tipo de vehículos, y que los mismos se responsabilicen por los daños y perjuicios causados.



ANEXOS

ANEXO I

MUERTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

De acuerdo con datos del INE y de AUTUE, 344 personas murieron en buses urbanos y extraurbanos en los últimos ocho años. A continuación el detalle.

Año	Transporte extraurbano	Transporte urbano	Total
2009	43	5	48
2010	8	15	23
2011	25	2	27
2012	23	4	27
2013	65	9	74
2014	35	42	77
2015	*Ne	*Ne	49
2016	*Ne	*Ne	19
	199	77	344

Los informes del INE y AUTUE detallan la cantidad de personas muertas en los buses urbanos y extraurbanos entre 2009 y 2016. Los percances se originaron por colisiones, choques, vuelcos y caídas. A pesar de la cantidad de muertes que ocurren anualmente en los buses del transporte público, las instituciones que deberían regular el tránsito continúan operando de forma deficiente y débil.



ANEXO II

Cada año, los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1.25 millones de personas en todo el mundo.

Las lesiones causadas por accidentes de tránsito son la causa principal de muerte en el grupo de 15 a 29 ñs.

A pesar de que los países de ingresos bajos y medianos tienen aproximadamente la mitad de los vehículos del mundo, se producen en ellos más del 90% de las muertes relacionadas con accidentes de tránsito.

La mitad de las personas que mueren por esta causa en todo el mundo son “usuarios vulnerables de la vía pública”, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas.

Si no se aplican medidas para evitarlo, se prevé que de aquí al 2030 los accidentes de tránsito se conviertan en la séptima causa de muerte.

La Agenda de Desarrollo Sostenible para el 2030 ha fijado una meta ambiciosa con respecto a la seguridad vial, consistente en reducir a la mitad, para el 2020, el número mundial de muertes y lesiones por accidentes de tránsito.

FUENTE: Organización Mundial de la Salud.



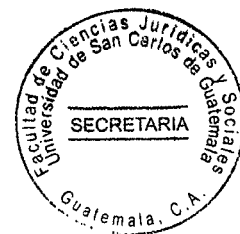
ANEXO III

Percance por año

Siniestralidad Vial 2016 - 2017

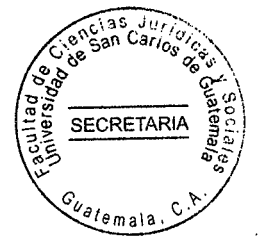
	Hechos	Fallecidos	Lesionados
ENE 2016	679	164	749
ENE 2017	479	114	573

Fuente: Departamento de Tránsito Policía Nacional Civil



BIBLIOGRAFÍA

- ALCALA-ZAMORA y CASTILLO, Ricardo Levene. **Derecho procesal penal**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Guillermo Kraft. Ltda. 1991.
- ARREOLA HIGUEROS, Ruddy Orlando. **Análisis jurídico y doctrinario de la prueba Intangible en el proceso penal guatemalteco**. Guatemala: Centro de Impresiones Gráficas. 1999.
- BARRIENTOS PELLECCER, César Ricardo. **Curso básico sobre derecho procesal penal guatemalteco**. Guatemala. Ed. Impresos y Fotograbado Llerena. 1993.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L. 1989.
- CARNELUTTI, Francesco. **Derecho procesal penal**. México: Impresos y Ediciones Rodríguez. 1998.
- CASTRO, Máximo. **Curso de procedimientos penales**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Jurídica. 1999.
- Centro Hispánico de la Cultura. **Diccionario hispánico universal**. Panamá: Ed. Volcán. 1982.
- DE PINA VARA, Rafael. **Diccionario de derecho**. México: Ed. Porrúa. 1977.
- ESTRADA CORDÓN, Onelia. **Análisis de los procedimientos especiales en el Código Procesal Penal guatemalteco**. Guatemala: Impresiones Génesis. 1996.
- Fundación Tomás Moro. **Diccionario jurídico espasa**. Madrid, España: Ed. Espasa Calpe, S.A. 1999.
- HERRARTE, Alberto. **Derecho procesal penal. El Proceso Penal Guatemalteco**. Guatemala: Centro Editorial Vile. 1991.
- LÓPEZ M., Mario R. **La práctica procesal penal en el procedimiento preparatorio**. Guatemala: Ed. M.R. de León. 1998.
- MONT ARREAGA, Irma. **Problema de la definición del derecho**. Guatemala: Impresiones Mayté. 1984.
- MORA MORA, Luis Paulino. **Importancia del juicio oral en el proceso penal**. Congreso Regional Sobre Reforma de la Justicia Penal.
- PINEDA SANDOVAL, Melvin. **Fundamentos de derecho**. Guatemala: Impresiones Apolo. 1994.



Legislación:

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

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

Código Civil. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República, Decreto Ley 106, 1963.

Código de Penal. Congreso de la República de Guatemala, Decreto Número 17-73, 1973.

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

Reglamento de Tránsito. Presidencia de la República. Acuerdo Gubernativo Número 499-97, 1997.

Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito. Congreso de la República de Guatemala, Decreto Número 15-2014, 2014.