

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



**LA FALTA DE REGLAMENTO PARA LA SUPERVISIÓN DEL
SERVICIO MECÁNICO, AL TRANSPORTE PESADO Y COLECTIVO
DE PASAJEROS, PARA DISMINUIR LOS ACCIDENTES EN
EL TERRITORIO DE GUATEMALA**

JACQUELINE MARISOL PEREZ GIRON

Guatemala, marzo de 2024

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

**LA FALTA DE REGLAMENTO PARA LA SUPERVISIÓN DEL SERVICIO MECÁNICO,
AL TRANSPORTE PESADO Y COLECTIVO DE PASAJEROS, PARA DISMINUIR
LOS ACCIDENTES EN EL TERRITORIO DE GUATEMALA.**



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

De la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

JACQUELINE MARISOL PEREZ GIRON

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, marzo de 2023

**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: Lcda. Astrid Jeannette Lémus Rodríguez
VOCAL II: Lic. Rodolfo Barahona Jácome
VOCAL III: Lic. Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV: Lic. Javier Eduardo Sarmiento Cabrera
VOCAL V: Br. Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
SECRETARIO: Lic. Wilfredo Eliú Ramos Leonor

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. Marco Vinicio Leiva
Vocal: Lcda. Karina Amaya
Secretario: Lic. Roberto Fredy Orellana Martínez

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Rubén Castillo Mazariegos
Vocal: Lcda. Ana Patricia Secaida
Secretario: Lic. Carlos Aguirre Ramos

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



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala 01 de agosto de 2023.

Atentamente pase al (a) Profesional. AGATHA CHRISTI GIRÓN BELTRÁN
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
JACQUELINE MARISOL PÉREZ GIRÓN, con carné 200619685,
 intitulado LA FALTA DE REGLAMENTO PARA LA SUPERVISIÓN DEL SERVICIO
 MECÁNICO, AL TRANSPORTE PESADO Y COLECTIVO DE PASAJEROS, PARA DISMINUIR
 LOS ACCIDENTES EN EL TERRITORIO DE GUATEMALA

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.



CARLOS EBERTITO HERRERA RECINOS
 Jefe (a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

[Handwritten Signature]
LICENCIADA
Agatha Christi Girón Beltrán
ABOGADA Y NOTARIA
 Asesor (a)
 (Firma y Sello)

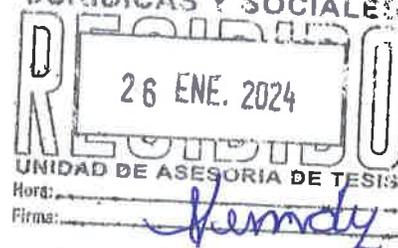
Fecha de recepción 03 / 08 / 2023 . f)





Guatemala 26 de noviembre del 2023

Dr. Carlos Herrera
Jefe de la Unidad de Asesora de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



Respetable Doctor:

De forma atenta me dirijo a usted en atención a mi nombramiento como asesora de tesis de la Bachiller en Ciencias y Letras **JACQUELINE MARISOL PÉREZ GIRÓN**, la cual se intitula: **LA FALTA DE REGLAMENTO PARA LA SUPERVISIÓN DEL SERVICIO MECÁNICO, AL TRANSPORTE PESADO Y COLECTIVO DE PASAJEROS, PARA DISMINUIR LOS ACCIDENTES EN EL TERRITORIO DE GUATEMA**, por lo que me permito informar lo siguiente:

- a) **Metodología y Técnicas de Investigación:** El trabajo contiene los estándares de la metodología y las técnicas de investigación que le dan validez al documento.
- b) **Redacción:** En la redacción de la presente tesis se ha observado las reglas semánticas que una investigación del nivel de la licenciatura que requiere, ya que el tema es de suma importancia para la sociedad y de carácter urgente para implementar una norma jurídica que haga valer lo establecido por nuestra Constitución Política de la República de Guatemala, en esa materia.
- c) **Conclusión y Recomendaciones:** Las conclusiones y los aportes de la bachiller Jacqueline Marisol Pérez Girón, están acorde a la investigación realizada y siendo estas de suma importancia.
- d) **Bibliografía:** Las herramientas bibliográficas utilizadas en la investigación tienen el sustento necesario y es pertinente en su metodología investigativa.

Declaro expresamente que no soy pariente de la Bachiller en Ciencias y Letras, dentro de los grados de ley y que con base a lo anterior hago de su conocimiento que la tesis cumple con los requisitos estipulados en el artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, por lo que apruebo el trabajo de investigación emitiendo el presente **DICTAMEN FAVORABLE**, para que se continúe con el trámite correspondiente, para evaluarse posteriormente y previo a optar al grado académico de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Sin nada más que agregar, me suscribo de manera atenta;


LICENCIADA
Agatha Christi Girón Beltrán
ABOGADA Y NOTARIA

M.Sc. Agatha Christi Girón Beltrán
Abogada y Notaria



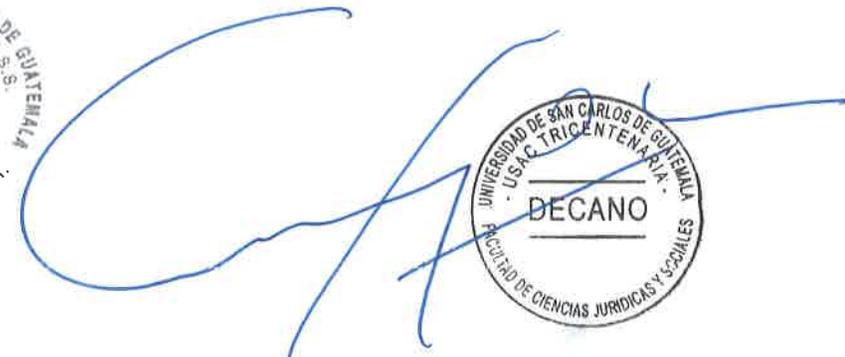
D. ORD. 78-2024

Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, veintiséis de enero de dos mil veinticuatro.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante, **JACQUELINE MARISOL PÉREZ GIRÓN**, titulado **LA FALTA DE REGLAMENTO PARA LA SUPERVISIÓN DEL SERVICIO MECÁNICO, AL TRANSPORTE PESADO Y COLECTIVO DE PASAJEROS, PARA DISMINUIR LOS ACCIDENTES EN EL TERRITORIO DE GUATEMALA**. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.



HMAC/JIMR





DEDICATORIA

A DIOS:

Para él es la Gloria y la honra y con su misericordia me ha permitido llegar hasta aquí.

A MI MADRE:

Blanca Esthela Pérez Girón, nos dejó un 3 de julio del 2020, y con su gran ejemplo de vida, me enseñó a ser humilde y llena de virtudes con valor y me repetía a diario que Dios era el eje de mi vida. Me enseñó a creer en mí, aunque a veces me ha costado hacerlo. Ahora soy una mujer de éxito. Aunque está en el cielo, en mis sueños me ha enseñado como hacer lo correcto y es lo que hago.

A MI ESPOSO

Le agradezco a Dios Por ponerlo en mi vida porque ha sido un pilar de vida y hemos recorrido 13 años de experiencias mutuas.

A MIS HIJOS

David que con su amor me ha dado fortaleza de no desmayar cada año de estudio y Daniel que con su ternura se me olvida que existen los tropiezos de vida.

A MIS HERMANOS:

Jorge Noel, Mónica y Jonathan, por estar en cada paso que doy, por motivarme a ser mejor cada día y así ser para ellos un buen ejemplo a seguir. A mi cuñada Alejandra Dios te bendiga.

A MIS SOBRINOS:

Estuardo y Kevin por apoyarme, por estar conmigo en los momentos felices y los difíciles, por caminar de mi mano en este largo camino llamado vida.

A MIS TIOS:

Esperanza, Jorge y Mario porque desde pequeña me dieron mucho cariño y siempre los tengo presente.



A MIS PRIMOS:

Jordi, compañía de travesuras y viajes, Israel Noriega, Viví Bran y Rebeca Noriega.

A MI ASESORA DE TESIS:

M. Sc. Agatha Cristi Girón Beltrán, por ser una mujer profesional, de éxito, un gran ser humano y guiarme en este proceso para poder convertirme en una profesional. También a su esposo que ha sido un ejemplo en mi camino.

A MIS AMIGOS Y AMIGAS:

A un gran amigo que ya no está con nosotros, Lic. Gustavo Bonilla, pero si en nuestros corazones y su esposa Lcda. Judith y a todos los que han estado conmigo en este camino y han sido parte de esta formación de vida. Dios los bendiga a cada uno.

A MI CASA DE ESTUDIOS:

A la Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala, por ser mi Alma Mater y en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por darme las herramientas para convertirme en una profesional del Derecho, que estará al servicio de la población necesitada y así devolverle un poco de lo que se me ha dado.



PRESENTACIÓN

Esta investigación es de urgencia Nacional, ya que podemos observar a diario que se están violentando las garantías constitucionales de los guatemaltecos a diario. En las noticias y los diarios de mayor circulación se lee que los transportes pesados o de carga y transportes Colectivos de pasajeros, que son los causantes de las muertes de muchas personas y esta problemática el Estado de Guatemala no ha hecho nada para solucionarlo.

A nivel nacional y departamental en el último boletín estadístico de seguridad vial No. 04-2020, en su información Pública muestran las estadísticas de la Observatorio Nacional de seguridad del Tránsito, ONSET que los causantes de estos percances son los transportes pesados y Transportes colectivos, por el hecho de no tener una inspección constante y rigurosa que la ley los obligue.

La Constitución Política de la República de Guatemala es muy clara cuando se refiere a **la protección a la persona y la familia**, se refiere que el Estado debe garantizar la vida humana, la integridad y la seguridad de las personas. El objeto supremo es el bien común, algo que a sido vulnerado porque las muertes a diario existen en el territorio nacional y no hay nadie que vele por ese derecho constitucional.

El objeto de mi investigación es realizar un análisis jurídico sobre la ausencia de un reglamento donde supervise e inspecciones el estado de los servicios de mantenimiento de embrague, motores, carrocerías, chasis, ejes, llantas y especialmente los frenos de dichos transportes, a cada mes para evitar más accidentes.

Como aporte académico en mi investigación se detalla los acuerdos gubernamentales los cuales dan autorización al reglamento a cumplir ciertas funciones, pero no existe uno de acorde a lo manifestado en mi plan de investigación, donde haya un departamento de Control, revisión y supervisión, cada mes donde se pueda dar la supervisión de los servicios mecánicos y verificar que si cumplan con el servicio al transporte.

HIPOTESIS



La creación de un reglamento, para la supervisión del servicio mecánico al transporte pesado o de carga y transporte colectivo de pasajeros, es importante porque estamos en grave riesgo, por falta de interés y cumplimiento legal en la protección del ser humano, en nuestra Carta Magna, que es un derecho a la vida y se estaría violentando, porque existe una cantidad de fallecidos, por causa de los accidentes viales que surgen a diario. La gente que sufre esas consecuencias es porque el Estado, carece de un Reglamento en específico para que pueda supervisar y evita este tipo de accidentes viales. la Dirección General de Transportes tendría que hacer una iniciativa a la ley, donde los transportistas puedan cumplir con un reglamento de supervisión mecánico para los transportes que circulen en todo el territorio Nacional implementando la supervisión y el control cada mes, a todas las unidades.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

A través de los métodos analítico, sintético, inductivo y deductivo, se determinó que es válida la hipótesis planteada ya que la violación de los derechos humanos son el objetivo de la dignidad humana, por esa razón es la comprobación de mi investigación donde se puede verificar la vulneración que tiene nuestra Dirección General de Transportes faltando a un principio constitucional, que tiene como garantía la protección y la vida humana.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	i
CAPÍTULO I.....	1
1. Aspectos Generales.....	1
1.1. Reseña Histórica.....	1
1.2. Naturaleza Jurídica.....	2
1.2.1. Elemento de la Administración del Transporte.....	2
1.3. El Transporte.....	3
1.4. Clasificación de los vehículos.....	3
1.5. Clases de Transportes en Uso General.....	3
1.5.1. El transporte Terrestre.....	3
1.5.2. Transporte de Carga.....	5
1.5.3. Transporte Público en Guatemala.....	5
1.5.4. El transporte Colectivo.....	5
1.5.5. El Transporte Marítimo.....	6
1.5.6. El Transporte Aéreo.....	6
1.5.7. Transporte por Ferrocarril.....	7
1.6. La Educación Vial Aplicada al Nivel Académico.....	7
1.7. Educación Vial En Otros Países.....	8
1.8. Seguridad Vial.....	8
1.9. La Capacidad Legal para la Seguridad Vial.....	9
1.10. Organización del Ministerio de Gobernación y la Dirección General De Transportes.....	9
1.11. Dirección General de Transportes.....	9
1.12. Autorización para Manejar un Transporte Publico o Transporte De Carga.....	9
1.13. Importancia de los Caminos Rurales en Guatemala.....	11
CAPÍTULO II.....	13
2. El Ordenamiento Legal del Transporte de Carga y el Trasporte Colectivo.....	13
2.1. La Ley de Transportes.....	13
2.2. Principios.....	14



2.3. Ley de Transportes Decreto Gubernativo No. 253	14
2.4. Órgano Competente y Seguridad	15
2.5. Quien Supervisa la Seguridad de los Transportes	15
2.6. Quienes pueden Prestar el Servicio de Transporte	16
2.6.1. El Objetivo del Reglamento.....	16
2.6.2. Aplicación	17
2.6.3. Porteadores	17
2.6.4. Autorización de Licencia de Transporte.....	17
2.6.5. Horarios y Tarifas	17
2.6.6. Servicio de Transporte Colectivo	18
2.7. Responsabilidad, Infracciones y Sanciones.....	19
2.8. Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, Decreto No. 15-2014 del Congreso de la República.	19
2.9. Reglamento para Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, Acuerdo Gubernativo No. 265-2001 y el Acuerdo Gubernativo 392-2001, como lo indica el Acuerdo Gubernativo No.225-2012 art. 68.....	21
2.10. Reglamento para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores y sus Combinaciones, Acuerdo Gubernativo No. 379.2010	22
2.11. Ley de Tránsito, Decreto No. 132-96 del Congreso de la república y su Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo No. 273-98 y sus Reformas.....	23
2.12. Reforma de algunos Acuerdos importantes de la Dirección General de Transportes.	23
2.13. Dirección General de Transportes.....	24
2.14. Policía Municipal de Transito, (PMT)	24
2.15. Defensoría de las Personas Usuarias del Transporte Publico, agosto del 2022	25
2.16. Dirección General de Protección y Seguridad Vial	26
2.16.1. Antecedentes.....	26
2.16.2. Policía Nacional Civil.....	26
2.17. Órgano Competente en Materia de Transportes de Guatemala	27
CAPÍTULO III	28
3. Factores Causantes De Accidentes	28
3.1. Factores Humanos, Edad Promedia sin Experiencia	28
3.1.1. Consumo de Bebidas Alcohólicas.....	29
3.1.2. Consumo de Drogas	29



3.1.3. Fatiga.....	31
3.1.4. Distracción	31
3.1.5. Enfermedades Y Uso de Medicamentos Recetados	32
3.2. Factores Mecánicos	32
3.2.1 Los Neumáticos	33
3.2.2 Los Frenos	33
3.2.3 Los Amortiguadores	34
3.2.4 Las Luces.....	35
3.2.5 La Batería.....	35
3.2.6. Factor Ambiente.....	35
3.3 Clasificación de los Accidentes de Tránsito en las Carreteras, por Causa de los Transportes Pesados y Transportes Colectivos	36
3.3.1 Accidentes Simples.....	36
3.3.2 Accidentes Compuestos O Múltiples.....	37
3.3.3 Irresponsabilidad y Abuso	39
3.4 Accidentes de Tránsito que Dejan Desastres en la Población	40
3.5 Medidas de Seguridad, Mantenimiento y Renovación de Equipos.....	41
3.6 Efectividad y Calidad en el Transporte Colectivo y Transporte de Carga o Pesado.....	42
3.7 La Seguridad Vial y la Contradicción de las Normas de Tránsito en el País	43
CAPÍTULO IV.....	45
4. La Falta De Supervisión Al Transportes Pesado O De Carga Y El Transporte Colectivo De Pasajeros Por Parte De La Dirección General De Transportes.....	45
4.1 Interés de los Propietarios del Transporte Pesado o de Carga y el Transporte Colectivo de Pasajeros, de Revisar los Servicios Mecánicos Constantemente.....	45
4.2 Las Planchas de Peso y el Control de Pesos y Dimensiones de Transportes, para Fortalecer los Mecanismos de Control.	46
4.3 La Supervisión del Servicio Mecánico del Transporte Pesado y Colectivo de Pasajeros..	47
4.4 Inspección y Vigilancia para la Prevención de Accidentes	48
4.5 Delitos Contra la Seguridad del Tránsito.....	48
4.5.1 Arresto Domiciliario en Accidentes de Tránsito	49
4.5.2 Código Procesal Penal y las Medidas Sustitutivas	50
4.5.3 Medidas Substitutiva	51
4.5.4 Criterio de Oportunidad	51



4.6 Responsabilidad Civil	52
CAPITULO V	53
5. Análisis y Discusión Del Resultado	53
5.1 Análisis Problema	54
5.2 Especificación del Problema	55
5.3 Delimitación del Problema	55
5.4 Operacionalización del Problema.....	55
5.5 Marco Teórico.....	56
5.6 Hipótesis.....	57
5.7 Objetivos de la Investigación	58
5.7.1 Objetivo General	58
5.7.2 Objetivos Específicos:.....	59
5.7.3 Justificación de la Investigación	59
5.7.4 Métodos Y Técnicas De Investigación	59
CONCLUSIÓN	61
RECOMENDACIÓN	63
BIBLIOGRAFÍA.....	64



INTRODUCCIÓN

Los guatemaltecos para lograr realizar sus actividades, debían recorrer grandes caminos, donde a veces tenían que dormir afuera de su casa para poder llegar a su destino, cada kilómetro recorrido era una experiencia y una forma de evitar los accidentes, pero era muy cansado y a veces no llegaban a su destino por la premura del tiempo. Debido a esa situación, se implementó el uso de caballo y el burro, que sería utilizado para llevar correspondencia, de la capital a los departamentos. Con el paso de los años surge el carruaje, que era movilizado por el hombre, pero era de mesiado cansado, aunque se empezó a ubicar rutas y cobrar ciertas cantidades para ser transportados, luego se dieron cuenta que era mejor la movilización de las Carretas con bueyes, era una forma para mejorar el manejo del comercio, los caballos con carruajes solamente los utilizaban personas que eran sobresalientes económicamente.

A lo largo del tiempo surge la creación de la Dirección General de Transportes, quien como Institución Nacional vela por la movilización de los guatemaltecos, pero como todo lo nacional debe de ser renumerado lograron visualizar que era una buena oportunidad para el comercio, el uso del servicio, debía tener ciertos límites en la distancia para poder generar una cantidad y ponerle el precio al pasaje. La Dirección General de Caminos, que es una dependencia del Ministerio de Comunicación, infraestructura y vivienda, establecieron, la red vial y en base a la necesidad del sector de transporte nacional e internacional se completó la organización entre las rutas y la Dirección General de Transporte, brinda los permisos para recorrer las distancias de los transportes que tienen permiso.

El Estado de Guatemala tiene como dependencia a la Superintendencia de Administración Tributaria que es conocida por velar la recaudación de los ingresos a encargado de la recaudación fiscal en Guatemala. El impuesto anual sobre la circulación de vehículos terrestres, marítimos y aéreos, que se desplazan en el territorio nacional, deben cumplir con cierto pago por año para poder tener el permiso de circular en el territorio de Guatemala. Los impuestos que son recaudados sirven para que las instituciones del Estado tengan un mejor servicio como lo es el rendimiento administrativo y para el desarrollo de la humanidad del territorio de Guatemala, pero como todos



sabemos que cada cuatro años se desaparece una buena cantidad de dinero y no es posible cumplir con los deberes de la seguridad vial.

El planteamiento del problema me llama la atención, ya que viendo las noticia, constantemente se puede observar, los accidentes tan impactante donde a diario de puede observar las muertes de las personas a causa de la irresponsabilidad de los que conducen los transportes pesados o de carga y transportes colectivos de pasajeros, afectando a familias completas, no viendo si son personas de escasos recursos o personas que han dejado niños huérfanos, también los daños al patrimonio o a las mismas viviendas de las personas que son afectadas, por esta irresponsabilidad es que han dejado mucho luto, y personas lisiadas, que sin importar lo que ellos puedan sentir o vivir. Los accidentes pasan casi a diario en las noticias, redes sociales o diarios de mayor circulación.

La población ha sido víctima durante muchos años, no se ha logrado encontrar una solución para este tipo de accidentes que han cobrado muchas vidas, nadie ha logrado promover una iniciativa de ley, donde se velen por los derechos y especialmente la protección de los habitantes. Se realizan otras iniciativas, que no son tan importantes, por ejemplo, el alza del pasaje, pero jamás ha logrado ninguno de nuestros representantes velar por una iniciativa legal justa y de protección a los guatemaltecos. Se pudo observar en las estadísticas del Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito – ONSET-. Según su informe mensual, la cantidad de muertes causadas por transportes de carga o de pasajeros, ni ellos han logrado obtener la información diaria, la Dirección General de Transportes, ha sido deficiente en su servicio administrativo y cuando nos referimos a la seguridad humanas aún más.



CAPÍTULO I

1. Aspectos Generales

1.1. Reseña Histórica

El primer medio de transporte que fue utilizado en Guatemala fueron lo “Carruajes” que circulaban por las calles alrededor del año 1821, traídos como una tradición española y eran de uso privado. Había tres tipos, los primeros llamados forlones, que eran una especie de carroza de cuatro asientos, cerrado con puertas y sin estribos; los segundos eran llamados birlochos, que eran carruajes más ligeros, de cuatro asientos, abiertos por los costados y de cuatro ruedas. Los últimos eran llamados calesas, estos eran de dos o cuatro ruedas con dos asientos, eran unas carretas de mala construcción las cuales eran jaladas por bueyes.

En el año 1823, tomó auge el alquiler de carruajes por hora, su costo dependía de cuántas personas se trasladarían en él. La carrera de 12 cuadras o fracción en días de trabajo y en verano por una o dos personas 4 reales y por persona adicional 2 reales, en días festivos o en invierno por una o dos personas 6 reales y por persona adicional 3 reales por una persona cobraban 14 reales¹, por dos personas 8 reales cada una, por tres personas cobraban el costo de 6 reales por cada una. Posteriormente. En 1895, surgió en Guatemala la empresa llamada Compañía de Omnibus y Carruajes de Guatemala. Los carruajes de esta empresa fueron los que dieron origen a las rutas del transporte público.

Fueron estos carruajes los que dieron origen a las rutas de transporte público, salieron de la sexta avenida norte con destino al hipódromo la ida y el regreso era por la séptima avenida, Para estos años los propietarios de estos carruajes eran de “El Establo Shuman”, Jose Camas, Manuel Rodríguez, Manuel Arturo Váldez y José María Guerra, siendo los más antiguos los de José Camas “Pepe Camas”, como todos lo conocieron, quien era de origen español y se le consideraba el decano de los Carruajes de punto en la ciudad de Guatemala.

¹ LEY MONETARIA DTO. 879, dio vida al Quetzal como moneda oficial



Conforme los años fueron pasando el ser humano fue innovando el tipo de transporte de acorde a sus necesidades, tiempo y economía, el uso del carruaje fue disminuyendo hasta llegar a la desaparición de los mismos y dio un inició a la aparición de los vehículos y los taxis de color amarillo y rojo en el año de 1929, lo cual apresuro su desaparición por un transporte más rápido.

1.2. Naturaleza Jurídica

El 3 de julio de 1946, se creó la primera, Ley de Transportes, Decreto número 253 del Congreso de la República y el 16 de febrero de 1965 la Dirección General de Transportes, que era y es una institución gubernamental centralizada bajo el poder del gobierno local, la cual permite tomar decisiones propias sobre su entorno de competencias, luego fue aprobado el Decreto Ley 289, que establece que la Dirección General de Transportes es una dependencia del Ministerio de Economía, cuyas funciones son, realizar los registros, control y regulación de los servicios públicos del transporte extraurbano por carretera de pasajeros, que ahora en día esas facultades las tiene la Dirección General de Transportes. Posteriormente la regulación del transporte de carga, la cual ahora está reformada por la ley de tránsito y su Reglamento con sus reformas, Decreto 132-96 en el artículo 75, las normas generales del conductor de un vehículo de transporte de carga y con la ayuda del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda Guatemala, también está el acuerdo Gubernativo número 379-10 del Reglamento para Control de Peso y Dimensiones de Vehículos Automotores de Carga y sus Combinaciones

1.2.1. Elemento de la Administración del Transporte

El Transportista, es el que se dedica a transportar personas, cosas, animales o todo tipo de cosas, de licita circulación y con la previa autorización de las empresas avalada por contratos mercantiles según la empresa lo exija. Las Personas que realizan esta actividad de transporte lo hacen, asumiendo el riesgo del transporte, obligándose a trasladar, por medios propios o ajenos, a las personas o mercaderías que son objeto de la carga y entregarlas en su destino.



1.3. El Transporte

Etimología viene del latín **trans** a través de y portare **llevar**, la acción y el efecto de mover o llevar algo de un lugar a otro. **según el diccionario de la lengua española RAE, es un sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro**, en tiempo y distancia, cosas por su peso y volumen, traslado de personas lícitamente y con permiso de las autoridades correspondientes.

1.4. Clasificación de los vehículos

Los vehículos se clasifican por su uso y pueden ser de forma particular de uso privado, por personas o empresas, mercantiles y comerciales, prestan el servicio a empresas que tienen comercio, vehículo oficial bajo la modalidad de arrendamiento, vehículos diplomáticos que son destinados al servicio consular, vehículos de emergencia utilizados para el servicio de emergencia, vehículos de aprendizaje con modalidad educativa al manejo autorizado por el Acuerdo Gubernativo 273-98, como requisito para extender la licencia de conducir. Clasificación por peso ligeros de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, los cuales pueden ser: bicicletas, moto bicicletas, motocicletas, automóviles, paneles, pick up, microbuses y automóviles, paneles y pick up con remolque. pesados con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo que pueden usarse para comercio autobuses, camiones, remolcadores o cabezales y camiones con remolque. Especial con peso y dimensiones de autorización son los vehículos agrícolas y vehículos especiales móviles con o sin grúa.

1.5. Clases de Transportes en Uso General

1.5.1. El transporte Terrestre

Es el tipo de transporte más utilizado para recoger y entregar la mercancía en distancias cortas o largas, dependiendo de los contratos mercantiles nacionales o internacionales. Este tipo de transporte se utiliza en todos los países del mundo, aunque su uso en los que poseen unas infraestructuras bien adaptadas como lo son las autovías y autopistas de las diferentes carreteras del territorio de Guatemala, pero en ciertos lugares de los



municipios carecen de asfalto lo que hacen que el transporte se vuelva un poco más incómodo y desgastante para su servicio. En nuestro país la economía ha sido de mucha importancia para la infraestructura del camino, para que permitan que el tránsito pueda fluir de una forma rápida y efectiva. El transporte por carretera no es tan económico por sus grandes distancias y debe siempre tener un botiquín de emergencia, también deben tener accesorios de primera emergencia, como lo que es un triquet, llave de chuchos, llantas de repuestos y todos los utensilios que puedan servirles en el camino, en caso de una llanta pinchada o algún repuesto que se reviente o se descomponga. Las características del transporte por carretera es la rapidez, lo estable de lo que se transporta, el cuidado de lo que transporta, la variedad de vehículos y subtipos de servicios de transporte de mercancías lícitas por carretera, lo que hacen que sea más buscado para transportar.

Encontramos desde el transporte llamado **carga completa**, realizado por camiones de gran tonelaje o por tráileres de servicios de entregas parciales en las que se combinan distintas cargas para distintos camiones o tráileres donde se combinan los servicios de recogidas y entregas dentro del territorio de Guatemala. En el Acuerdo Gubernativo No. 279-2010, consiste en el Reglamento para el Control de Peso y Dimensiones de Vehículos, Automotores de Carga y sus Combinaciones. Es muy importante el servicio que prestan los transportes, porque son los que llevan la mercadería lícita a su destino dentro del territorio nacional y también lo hacen en territorio internacional, dejando a sus familiares por horas o a veces por días tomando la importancia del servicio que prestan que es muy alto, sobre todo en el incremento de los servicios del comercio, ya que han sido acelerados por la pandemia del covid19, ya que sufrió muchas demandas por el toque de queda, donde se restringen la circulación del transporte de carga pesada en todo el territorio nacional, según lo indica el Decreto Gubernativo no. 8-2021 de fecha 2 de septiembre del 2021, emitido en Consejo de Ministros, donde se limita el derecho de la libre locomoción artículo 5 inciso b.



1.5.2. Transporte de Carga

Es el transporte que se realiza sobre la superficie terrestre y según la ley debe pesar, tres puntos cinco toneladas métricas de peso bruto máximo. El transporte de carga es el tipo de transporte encargado de movilizar bienes y mercaderías de un lugar de origen a otro de destino, de manera tal que estos alcancen su destino en buen estado y dentro de un lapso de tiempo concreto preestablecido.

1.5.3. Transporte Público en Guatemala

Uno de los transportes más novedoso y útil en la ciudad capital es **El Transmetro**, que es un sistema de transporte público municipal de tipo autobús de tránsito rápido que funciona desde el 3 de febrero del 2007, en la Ciudad de Guatemala y el área norte del Municipio de Villa Nueva. Actualmente el Transmetro cuenta con siete líneas, de las cuales dos son BRT, Bus Rapid Transit y cinco de tránsito mixto. BRT, Bus Rapid Transit, es un servicio de transporte colectivo, diseñado con una infraestructura para mejorar el flujo de pasajeros.; **El Transurbano** es un sistema de transporte público de la ciudad de Guatemala, cuenta con un Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses e impulsado por el Gobierno de la República de Guatemala, durante la administración del presidente Álvaro Colom y la Asociación de Empresarios de Autobuses Urbanos. Este sistema reemplazó el sistema de transporte público existente. los buses cuentan con un sistema de GPS, lo que permite que sean rastreados a través del recorrido y coordinar la distancia de los mismos. Todas las paradas del Transurbano tienen instaladas un botón de pánico, el cual permite pedir auxilio en caso de emergencia a la Policía Nacional Civil.

1.5.4. El transporte Colectivo

El objetivo fundamental de un sistema de transporte colectivo urbano es el traslado eficiente, cómodo y seguro de personas entre los distintos lugares donde se emplazan y desarrollan las actividades urbanas, facilitando la integración entre ellos y dando a la población el servicio público para movilizarse de un lugar a otro, garantizando la libre locomoción en el país y cubriendo la capacidad y la responsabilidad que exige el gobierno



por medio de la Dirección General de Transportes. El transporte urbano de pasajeros lo regula el Código Municipal y la Municipalidad por medio de su respectivo Reglamento de Tránsito. El transporte extraurbano de pasajeros lo regula la Dirección General de Transporte, con la finalidad de proporcionar seguridad y eficiencia a la hora de transportar a las personas que utilizan este medio.

1.5.5. El Transporte Marítimo

Se realiza en barcos portacontenedores es el principal medio por el que se lleva a cabo el comercio internacional, el transporte marítimo permite poder enviar grandes cantidades de mercancías en un solo medio (barco portacontenedores). El envío de grandes cantidades permite que sea económico.

Como dato tenemos que señalar que más del setenta y cinco por ciento del comercio internacional se transporta por medio del barco sea en su totalidad o en la parte más importante del transporte. Para ese transporte como hemos señalado, las mercancías son introducidas en contenedores, recipientes de carga que protegen la mercancía y que normalmente son de acero, luego son depositados en barcos para su traslado o destino.

1.5.6. El Transporte Aéreo

Es uno de los transportes más jóvenes, ya que su uso se comenzó a extender en el siglo XX, con la aparición de los aviones de carga. En la Guerra Mundial II, le dio un empujón final a una forma de transporte donde su rapidez la caracterizaba por ser la más importante. El uso de aviones de carga para el transporte aéreo se ha experimentado en un incremento muy importante en los años finales del siglo XX y en la primera década del siglo XXI. La modernización de esa flota de aviones está logrando, un tipo de transporte cada vez más rentable, aunque sigue siendo el tipo de transporte de mayor costo, en Guatemala, solo con autorización de las grandes empresas, que brindan el servicio, pueden exigir su rentabilidad, los requisitos los podemos encontrar únicamente en la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, mediante el Acuerdo Número 05-2001, entrando en vigencia el decreto número 93-2000, la Ley de Aviación Civil, tiene como objetivo las actividades de Aeronáutica Civil, con el apoyo de uso nacional, para



que sea eficiente y seguro en el espacio aéreo. En el artículo 65 y 71 de dicho acuerdo, regula el espacio aéreo y su actividad en el comercio y no comercial privado o de aviación general. Todos estos vehículos de diferente uso tienen un pago de impuesto anual de circulación, que se debe cumplir según el Decreto No. 70-94 Ley del Impuesto Sobre la Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos.

1.5.7. Transporte por Ferrocarril

Es uno de los medios más efectivos en cuanto a la relación costo y beneficio, ya que su uso no sólo es económico, sino que también apoyado en buenas condiciones es muy seguro y efectivo, en Guatemala. La primera estación fue inaugurada el 20 de junio de 1880, por el entonces presidente de la República, General Justo Rufino Barrios, aunque fue hasta el 15 de septiembre de 1884 cuando el plan comenzó a funcionar, en el 2006, el gobierno decide hacer un nuevo cambio. Señala que el contrato antes concretado es perjudicial para los intereses del Estado y entonces decide asumir el control de los activos guatemaltecos de República Democrática del Congo, RDC. Lo cual lleva a una disputa legal que culmina en 2013. El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones ordena entonces a Guatemala pagar US\$14,6 millones para compensar a República Democrática del Congo, RDC. Una vez realizado el pago, el gobierno logró recuperar el 82% de la firma.

1.6. La Educación Vial Aplicada al Nivel Académico

La educación vial debería ser implantada desde los tres años de nivel medio y concluir con el nivel diversificado, creando los cursos necesarios al respecto a la educación vial, de esa cuenta se puede establecer en esos cursos la necesidad de la educación vial, a efecto de cultivar **la prevención, seguridad, los valores y responsabilidad** que todo conductor debe tener al conducir cualquier clase de vehículos. De conformidad con las estadísticas de los accidentes, automovilistas, de transporte pesado y transportes colectivos, es urgentemente necesario aplicar a los estudiantes de diversificado la educación vial de ese nivel académico, pues es evidente el crecimiento a diario de dichos transportes, por las distintas necesidades de la población; pero hoy en día no existe lamentablemente la importancia de la educación vial, pero si existe el permiso para



conducir desde los 16 años, donde al crecer van aprendiendo como conducir y como respetar las señales de tránsito y los que no aprendieron son los que causan distintos accidentes en el camino por la irresponsabilidad de no enseñarles antes de darles una licencia de conducir, esa es la razón de la enseñanza a nivel medio. Lo cual posiblemente podría solucionarse a futuro y evitar la cantidad de accidentes que existen en nuestro país. Porque la mala educación vial de muchos conductores es evidente y demostrable por medio de las noticias que a diario salen a luz pública, cantidad de accidentes, por la carencia de esa educación.

Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, la Dirección General de Transportes de Guatemala, tiene en su página de internet un formulario de registro de pilotos, el cual tiene los requisitos siguientes; memorial, copia legalizada de la certificación emitida por el Instituto Técnico de Capacitación y Productividad (INTECAP), copia legalizada del Documento Personal de Identificación (DPI), copia legalizada de la licencia de conducir, certificación de antecedentes penales y policíacos.

1.7. Educación Vial En Otros Países

Europa solo tiene tres países en los que se imparte la educación vial y son; Irlanda, Alemania y la República Checa, lo hacen en las escuelas de todos los niveles **como toda acción educativa permanente, que favorece el desarrollo de conocimientos, habilidades, hábitos de comportamientos, valores y actitudes positivas frente al tránsito con el fin de mejorar la seguridad vial**²

1.8. Seguridad Vial

La Constitución Política de la República De Guatemala en su artículo 2, establece que “El deber del Estado es garantizar a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.” En el artículo 3 “Derecho a la vida. El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de las personas”.

² Manuel Jesús Castaño Pardo, educación y seguridad vial, Salamanca, España 1995, pág. 52-53



1.9. La Capacidad Legal para la Seguridad Vial

En Guatemala el Estado regula la libre locomoción en todo el territorio y según sus acuerdos establecidos con la Dirección General De Transporte, establece la seguridad de todos sus habitantes, pero quien en realidad tiene la capacidad para velar dichos acuerdos y así disminuir todo lo referente a los accidentes de tránsito, porque una cosa es tenerlos en ley y la otra es aplicar la ley.

1.10. Organización del Ministerio de Gobernación y la Dirección General De Transportes

El Ministerio de Gobernación, tiene como objeto normar la estructura orgánica interna, la coordinación, eficaz y necesaria, para hacer cumplir sus garantías constitucionales de las personas y así velar por la seguridad de las personas y sus familiares. La efectiva vigilancia y control que debe de tener la Dirección General de Transportes, para combatir los delitos de lavado de dinero, crimen organizado, la migración ilegal, la delincuencia común y sobre todo en un hecho homicidio en un hecho de tránsito.

1.11. Dirección General de Transportes

El objetivo es individualizar al transportista y al transporte para sus actividades en específico y Las rutas, pero sobre todo es el registro de control, regulación y autorización de los transportes para el servicio nacional, transporte extraurbano o transporte colectivo y el transporte de carga o pensado de índole nacional.

1.12. Autorización para Manejar un Transporte Publico o Transporte De Carga

Se otorga por tarjetas de operación con rutas determinadas mediante frecuencias que fijan según el estudio de las solicitudes de la Dirección General de Caminos, tiene validez cinco años y son renovables. Los Formularios de solicitud dentro de los tres meses antes de su vencimiento, deben realizarse con los requisitos que tiene el formulario y se pueden



encontrar en la página oficial de la Dirección General de Caminos los cuales son; Carta porteadora original, Formato de horarios y tarifas original, Tarjeta de operación original, Estados financieros de los últimos cinco años, Certificación extendida por la aseguradora respectiva, en la cual debe constar que se ha contratado el seguro de forma ininterrumpida durante la vigencia de la licencia, Acta notarial de declaración jurada para hacer constar la seguridad, capacidad, estado físico y funcional del (los) vehículo (s), Fotocopia legalizada de la tarjeta de circulación o del certificado de propiedad del (los) vehículo(s), Fotocopia legalizada o certificada de la póliza de seguro vigente del vehículo autorizado, todos los documento personal de identificación deben de ser legalizados del interesado o del representante legal.

Lo cual podemos leer son tramites muy importantes, pero también existe el formulario.

Solicitud de licencia para viaje expreso; Fotocopia Legalizada de Tarjeta de operación. (D.G.T.), Fotocopia legalizada o certificación de póliza de seguro vigente, Fotocopia legalizada de la licencia de conducir del piloto, Fotocopia legalizada de la tarjeta de circulación del vehículo. **Solicitud de licencia para servicios temporales;** Fotocopia autenticada de tarjeta de circulación, póliza original de seguro obligatorio o fotocopia autenticada, Fotocopia simple de la contraseña de expediente, en caso de tarjeta en depósito, razonamiento donde indique el motivo de la sustitución del vehículo titular, permiso temporal anterior en original, Fotocopia simple de formato de horarios y tarifas. En caso de tarjeta en depósito, tarjeta de operaciones original, no otorgarán permisos temporales sobre expedientes pendientes de resolver, no se otorgarán permisos temporales antes de dictamen favorable de asesoría económica sin oposición.

Para el transporte de carga se otorga constancia de registro y tarjeta de operación que se extiende una sola vez por medio de un formulario, para el registro de vehículos para el servicio de transporte de equipos de carga o empresas navieras, que utilizan equipos de carga en territorio guatemalteco, solicitud de registro y autorización elaborado en papel membretado y sello de la empresa de transporte o naviera, dirigida al Director General de Transportes, datos que se deben en la solicitud: nombre del propietario o representante legal, nombre de la empresa, edad, estado civil, dirección del domicilio, nacionalidad, profesión u oficio, número de teléfono y dirección de correo electrónico del



interesado, el dirección para recibir notificación, nombre de la empresa, fotocopia de patente de comercio, si es sociedad anónima, fotocopia de la Patente de Sociedad, constancia del RTU actualizada, fotocopia del título de propiedad del vehículo y tarjeta de circulación del vehículo, legible, fotocopia de la escritura pública de la adquisición del vehículo, fotocopia de DPI legible, fotocopia de seguro contra terceros, fotocopia de la Representación Legal si es Sociedad Anónima, fotocopia del Registro Mercantil, declaración jurada ante notario donde responde por la prestación del servicio y garantiza el buen funcionamiento del vehículo, describir número de motor, chasis y placa del vehículo, cobertura: nacional e internacional aduanera, actividad en que se desempeña general o específica si es combustible.

1.13. Importancia de los Caminos Rurales en Guatemala

Son importantes ya que sin ellos no se podría tener un transporte colectivo y de transporte de carga adecuado, para la libre locomoción de todos los habitantes y sus cargamentos lícitos que necesiten transportar, el área o superficie del terreno que debe ser propiedad del Estado, destinado al uso de carreteras o caminos, con zonas adyacentes utilizadas respectivamente para el transporte, delimitadas a ambos lados por linderos de las propiedades colindantes. El derecho de vía es una parte importante en un camino, ya que influye en la seguridad de los conductores al trasladarse por ella. El ancho del derecho de vía es 6 a 10 metros, cuando hay condiciones especiales se establecen ya sea anchos mayores o menores, según la ubicación del camino rural y la buena señalización de sus caminos para poder fluir con mejor seguridad para los transportistas.





CAPÍTULO II

2. El Ordenamiento Legal del Transporte de Carga y el Transporte Colectivo

En Guatemala se encuentra una gran cantidad de leyes, pero La Constitución Política de la República de Guatemala, tiene prioridad sobre la persona humana, como sujeto fin y deber social y su única finalidad es velar por el bien común de la sociedad guatemalteca, pero el caso que algunas leyes y reglamentos tienen incongruencias al contradecirse entre sí mismas, como es el caso de las disposiciones legales referente al Transporte de Carga y Transporte Colectivo, es por eso que debo examinar minuciosamente cada uno de esos Acuerdos Gubernativos y sus Reglamentos, especialmente lo concerniente al Transporte Colectivo y el Transporte de Carga, que esté vigente en el país, con la finalidad de establecer las deficiencias que adolecen y que no son acordes a la situación actual, donde se está violando las Garantías Constitucionales, acordes a la situación actual de todos los guatemaltecos, ya que urge un Código de Transporte, para establecer los principios, las metas y objetivos de su Reglamento, ya que hay demasiados Acuerdos pero ninguno es eficiente para establecer el servicio mecánico obligatorio, que debería de tener el transporte colectivo y el transporte de carga o pesado, al menos la supervisión o revisión de esos servicios, que son tan necesarios e importantes en los transportes.

2.1. La Ley de Transportes

Se necesita una revisión en forma práctica a los servicios de transportes, porque en nuestra Constitución Política de la República de Guatemala, está establecido por una autoridad superior para que se regule todos los acuerdos y que se cumplan conforme a lo establecido, a todos los ciudadanos guatemaltecos. Se establece que la ley, además de ser una a fuente formal para el derecho; es una disposición de carácter general, la cual es emanada por el Congreso de la Republica, por lo cual tiene mayor fuerza jerárquica, que cualquier otro instrumento emanado por el poder Ejecutivo o de cualquier ente municipal. Así mismo en base a la pirámide de Kelsen la Constitución Política de la República de Guatemala, ocupa el primer lugar, en jerarquía como norma suprema del



país, de esa forma la ley ocupa el segundo nivel de jerarquía en el ordenamiento jurídico, en cuanto a su validez y eficacia, dándole un valor fundamental que debe ser aplicada en forma general a la Dirección General de Transporte y ellos deben especificarlo en su reglamento para cumplirse.

2.2. Principios

Son principios fundamentales de la Constitución Política de la República de Guatemala, primacía de la persona humana y la protección de los derechos humanos. El Estado de Guatemala, se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común y los principios garantizan una serie de valores que deben ser cumplidos al momento de que un usuario decida abordar cualquier medio de transporte en el país, estos principios son: **accesibilidad, calidad, economía, eficacia, eficiencia, participación, seguridad y control social**, pero el servicio de transporte no puede brindar seguridad, protección a los ciudadanos de acorde a el bien común de la población en general.

2.3. Ley de Transportes Decreto Gubernativo No. 253

Esta ley fue publicada el quince de julio del año mil novecientos cuarenta y seis, la que cuenta con un total de diecisiete artículos y regula todo lo referente a los transportes en Guatemala. Dentro de las consideraciones se establece que esta ley se crea por la necesidad que tiene la población guatemalteca y la legislación del país, necesitamos una normativa que se adapte y regule las formas de transporte urbano en el país, de tal modo que el funcionamiento del transporte en Guatemala se dé de una forma organizada, con el fin de velar por el bienestar de toda la población. si bien es cierto que esta ley se encuentra vigente, la misma no es positiva para el ordenamiento jurídico guatemalteco, puesto que ésta se encuentra obsoleta y la normativa ya no se adecua a la realidad que afronta la población guatemalteca respecto del transporte colectivo, notándose que la misma ley en varios artículos aun hace referencia al transporte de tracción animal, el cual ya no existe, dicha ley contempla que los órganos que se encargaran de velar por el bienestar del transporte colectivo en Guatemala serán el Ministerio de Economía, así



como el Ministerio de Trabajo y Previsión Social, y de forma descentralizada también serían competentes las Municipalidades del país.

2.4. Órgano Competente y Seguridad

De una forma general el Decreto en mención indica que, para poder prestar el servicio del transporte colectivo se deben llenar las condiciones de seguridad, eficiencia y beneficio público, además de contar con un permiso autorizado por el Ministerio de Economía, del Ministerio de Trabajo y Previsión Social o de la municipalidad respectiva, quienes serán los encargados de establecer que si es o no prudente brindarle el permiso a quien lo solicite.

2.5. Quien Supervisa la Seguridad de los Transportes

El Ministerio de Gobernación crea el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito. El cual también podrá denominarse, ONSET. como sección especial dentro del Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la cual estará bajo la supervisión del Ministerio de Gobernación y en uno de sus considerandos dice que el Estado de Guatemala, es el que debe garantizar a los habitantes de la Republica la vida, la libertad, la justicia y la seguridad, el Ministerio de Gobernación, es el ente encargado de cumplir este régimen de ordenamiento para que todos los ciudadanos podamos mantener la paz y el orden jurídico, por medio de este nacen otras normas, como lo son:

- a) Ley de Tránsito y su Reglamento, Decreto Gubernativo Numero 132-96 Organización y Designación de Funciones del Departamento de Transito de la Dirección General adjunta de la Policía Nacional Civil, Orden General No. 75-12.
- b) Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Transito, Sobre Responsabilidad de los Propietarios, Decreto Gubernativo 15-2014.
- c) Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Decreto Gubernativo 45-2016.
- d) Reformas a la ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Sobre las Licencias de Conducir. Decreto Gubernativo 11-2017
- e) Reglamento para el funcionamiento de las Escuelas de Aprendizaje de Transito. Acuerdo Gubernativo 242-99



- f) Funciones de los Centros de Evaluación de Conductores de Vehículos, Acuerdo Ministerial 903-2003
- g) Creación del Centro de Evaluación de Conductores de Vehículos, Acuerdo Ministerial 932-2003
- h) Directriz no. 001-2020 para oftalmólogos, licenciados en optometría, técnicos en optometría y técnicos refaccionistas, autorizados para la emisión de certificados de la vista-agudeza visual
- i) Centros de evaluación de conductores de vehículos Directriz 001-2018

2.6. Quienes pueden Prestar el Servicio de Transporte

El servicio del transporte, puede prestarlo cualquier persona, ya sea individual o jurídica, de acuerdo a ciertos requisitos con los cuales deben cumplir en beneficio de la sociedad y en brindar el transporte de colectividad, tanto urbano como extraurbano y el transporte pesado o de carga, esos requisitos solamente puede obtenerlos en la Dirección General de Transportes y ahí se debe realizar los trámites administrativos que les indican, llenando todos los formularios y obteniendo el permiso ya pueden hacer uso del transporte. En su Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, Acuerdo Gubernativo 42-94, Están los requisitos de como poder obtener los permisos.

Por Acuerdo Gubernativo número 893-92, de fecha 17 de noviembre de 1992 se emitió el Reglamento de Transportes Extraurbano de Pasajeros por Carretera y se manifestó la necesidad de su derogación emitiendo el Acuerdo 42-94 Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de pasajeros por Carretera;

2.6.1. El Objetivo del Reglamento

Es obtener un servicio con el fin primordial de regular el transporte urbano Colectivo de forma que se busque el bienestar común de los usuarios, dando mejor seguridad, de un modo que presté el servicio y se aseguré la eficacia del bien e intereses económicos de la población, en general y de esa forma obtener su bienestar.



2.6.2. Aplicación

El presente Reglamento regula el servicio público a efecto que se entienda por servicio de transporte extraurbano de pasajeros el que se efectúa de una cabecera municipal a otra o viceversa y se establece que el órgano competente de velar por la aplicabilidad de este reglamento es la Dirección General de Transportes a la Cual se le Denominara según el Reglamento “La Dirección”.

2.6.3. Portadores

El porteador es considerado como persona individual o jurídica propietario de vehículos automotores, autorizado para dedicarse el servicio público de transporte público de pasajeros por carretera; y se establece que solo las personas guatemaltecas podrán prestar este servicio exclusivamente al servicio público de transportes de pasajeros.

2.6.4. Autorización de Licencia de Transporte

La Dirección General de Transportes, es la única institución que puede extender o emitir la licencia correspondiente a las personas que estén interesadas en prestar el servicio y deben llenar algunos requisitos que el mismo reglamento establece como solicitud o formulario y dentro de los documentos que individualicen a los solicitantes donde detalladamente les piden datos de identificación personal, los datos detallados de las rutas que se desean establecer, así como las tarifas a cobrar; del mismo modo el Reglamento describe a detalla los pasos de se deben seguir en cuanto al trámite de autorización de licencia de transporte, a manera que lo acredite en el momento que se lo pidan, para mayor seguridad de la población guatemalteca.

2.6.5. Horarios y Tarifas

Luego de haber realizado el trámite de la licencia de transporte extraurbano autorizada por la Dirección General de Transportes, la misma se encargará de fijar las tarifas y



horarios correspondientes, siempre que se tomen en cuenta la inversión de capital del porteador, costos fijos de operación, longitud de trayectos, topografías del terreno y la condición de las carreteras, el valor del pasaje cobrado en línea y distancias similares, así mismo se establece que la Dirección General deberá tratar a todas las personas solicitantes del servicio por igual. Los solicitantes deberán tener una impresión de los horarios y tarifas a cubrir, la cual deberá ser visible para los usuarios del transporte, además se indica que los solicitantes deberán estar sujetos a modificaciones que la Dirección General en mención pueda realizar en los horarios y tarifas, o bien la misma será la encargada de autorizar modificaciones que los porteadores soliciten. En Guatemala existe una gran competencia acerca de la economía de la aprobación de la tarifa en los transportes colectivos y el Ministerio de Economía y Trabajo, son los que se encargan de la súper vigilancia, aprobación de tarifas y demás problemas económicos de los transportes que no sean urbanos.

2.6.6. Servicio de Transporte Colectivo

En una forma breve se puede explicar que las clases de transporte colectivo que existen en Guatemala, se definen entre los buses de tipo pulman y los buses de parrilla, que son sumamente diferentes entre sí los cuales son los siguientes:

- Servicio de primera categoría.³
- Servicio de segunda categoría.
- Servicio de línea corta.
- Servicio exclusivo.
- Servicio directo.
- Servicio internacional.
- Servicio de turismo.
- Servicio especial.
- Controles de Porteadores

³ Reglamento del servicio de transporte Extraurbano de pasajeros por carretera, DTO 42-94, Art. 43



La Dirección General de Transporte velará por medio de sus inspectores, que el servicio se cumpla estrictamente por los portadores, exigiendo la tarjeta de operaciones, la tarjeta de horarios y tarifas, para que sean respetadas, además de verificar el estado mecánico de los vehículos que presten el servicio de transporte extraurbano en beneficio de los pasajeros que hagan uso del mismo; por último, se indica que los portadores cumplan con ciertas obligaciones que están en el Reglamento.

2.7. Responsabilidad, Infracciones y Sanciones

El portador es el responsable del transporte extraurbano y todos los imperfectos que pueda tener, los cuales corren por su cuenta, así mismo debe tener un seguro que cubra para terceros en el momento que sufra de algún accidente y no podrá salir huyendo porque si no será puesto a disposición de un juez, en el juzgado que tenga competencia, aparte que será sancionado administrativamente, según el Acuerdo Gubernativo 42-94 donde establece algunas infracciones sobre el incumplimiento del mismo Reglamento, las cuales son sancionadas con diferentes montos económicos, que van desde los **mil quinientos quetzales hasta los cincuenta mil quetzales**; infracciones que deberán tener un registro en la Dirección General de Transportes, con el fin de establecer que el servicio sea prestado de una forma conveniente para todos los usuarios.

2.8. Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, Decreto No. 15-2014 del Congreso de la República.

Con respecto al Decreto número 15-2014 del Congreso de la República, fue emitido el seis de Mayo del año dos mil catorce, aprobada por ser de urgencia nacional y publicada con un solo objetivo, como lo es la prevención de hechos colectivos de tránsito, la ley fue considerada como una de las más importantes ya que en el país los accidentes de tránsito suceden recurrentemente, dejando muchos duelos en cada familia, no solo por los conductores sino por los que reciben el impacto del percance de tránsito y se involucra cualquier clase de transporte, ya sea individual o colectivo, en los cuales se han perdido muchas vidas humanas, lastimosamente varios de estos accidentes son causados por la falta de servicio a las unidades de transporte de carga o Colectivo y por la imprudencia de los conductores, irresponsables y la falta de disposiciones legales que regulen



sanciones al existir la persecución penal pertinente de los responsables de estos hechos de tránsito. Se reconoce que los órganos competentes encargados de velar por el bienestar del transporte en Guatemala, no se dan abasto por el exceso de vehículos que existen en el país y las malas condiciones que están los transportes, los pilotos responsables, quienes son los encargados de prestar el servicio de transporte colectivo o transporte de carga de una forma pericial, tanto al conducir como velar porque los vehículos que se encuentren en buen estado de funcionamiento de motor, frenos, llantas y todo el servicio mecánico, para una apropiada circulación de los mismos, pues ellos no tendrán problema para la circulación. Esta ley tiene un total de nueve artículos, cada uno se refiera a la importancia que tiene el transporte colectivo y el transporte de carga, pero no tiene un respaldo sobre quién debe hacerse responsable de todas las vidas humanas y la integridad corporal de los pasajeros, provocando muchas muertes y no saber a quién señalar o que entidad se hace responsable de cada hecho, para reducir responsabilidades y así evitar la pérdida de vidas humanas en hechos de tránsito, a través de la individualización de la persona que fuere responsable o se viere involucrada directamente en un accidente de tránsito, para que la misma se hagan responsable de forma penal y civil, ya que la ley regula la identificación de vehículos y el sometimiento a la autoridad de la persona responsable, según el hecho de tránsito, por medio del Ministerio Público o autoridad competente se debería tener una exigencia a la Dirección General de Transportes, para que se dé el compromiso de hacer responsables a los dueños de las empresas de transporte, así como a los portadores de cada Transporte Colectivo y los Transportes de Carga, poner a disposición al Ministerio Público.

Los documentos pertinentes que individualicen al piloto responsable, además que el órgano competente tendrá la facultad de ordenar la suspensión de licencia de conducir del piloto responsable; así mismo la ley establece que de igual forma serán responsables penalmente las personas encargadas de velar por el perfecto funcionamiento mecánico de un vehículo cuando se dé un hecho de tránsito derivado de un desperfecto o falla mecánica.

La educación vial que se debe dar en el país, ya que carece de ella y debe ser imprescindible la forma educativa que el Ministerio de Educación y debe implementarse



a nivel nacional, además de establecer en este ámbito que el nivel académico necesario para poder adquirir licencia de conducir tipo A y B será el haber aprobado el tercer año del nivel primario, cosa que vemos que no debería ser así, sino que estén en diversificado y recibir un diploma de educación vial a manera que en Guatemala, se pueda tener una educación vial digna y responsable. Esta ley establece que algunos órganos competentes en materia de administración de tránsito serán el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la Dirección General de Transportes Extraurbanos y algunas municipalidades, que además serían los órganos encargados de velar por lo establecido a manera de avanzar en la educación vial.

2.9. Reglamento para Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, Acuerdo Gubernativo No. 265-2001 y el Acuerdo Gubernativo 392-2001, como lo indica el Acuerdo Gubernativo No.225-2012 art. 68

Se consideró su creación en base que los accidentes de tránsito suceden de una forma muy recurrente en el país, y como consecuencia de ello se da la pérdida de vidas humanas o el resultado de personas incapacitadas; y se tuvo como última consideración el hecho que las personas individuales o jurídicas quienes presten el servicio del transporte extraurbano, debían asegurar la integridad física de quienes hagan uso de su servicio, de igual forma asegurar un apoyo económico a familiares de quienes pierdan la vida o personas que queden incapacitadas en el caso que se diera un accidente de tránsito. El objetivo primordial es obligar a las personas jurídicas o individuales, que presten el servicio de transporte extraurbano, contratar y mantener vigente un seguro de accidentes personales, para todos los usuarios del transporte, el cual deberá cubrir con indemnización, desde una lesión mínima como lo es la pérdida del dedo de un pie, el cual será cubierto con un salario mínimo para actividades agrícolas, hasta la muerte de una persona o invalidez total de la misma, la cual debe ser cubierta con cincuenta salarios mínimos para actividades agrícolas. El reglamento así también establece que la Dirección General de Transportes, debe tomar en cuenta la contratación de seguro vigente de accidentes personales como requisito indispensable para las personas individuales o jurídicas que quieran prestar el servicio, del mismo modo hacerles saber que las unidades



de transporte que presten el servicio deben llevar obligatoriamente las calcomanías respectivas, que manifiesten la contratación del seguro y en caso de incumplir a esta regulación la persona que preste el servicio deberá pagar una **multa de quince mil quetzales** a la Dirección General de Transportes, de tal forma que no se tomen represalias con ningún pasajero del vehículo. De esa forma, el Reglamento establece que la Dirección General de Transportes deberá llevar un registro de los siniestros que pudieren ocurrir, a pesar de que quienes presten el servicio tengan contratado un seguro vigente, a modo que las personas que utilizan dichos transportes estén aseguradas en caso de cualquier siniestro provocado por accidentes de tránsito de transportes colectivos, para evitar más accidentes de tránsito causados por personas imprudentes.

2.10. Reglamento para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores y sus Combinaciones, Acuerdo Gubernativo No. 379.2010

El Acuerdo Gubernativo fue creado con fecha veintitrés de diciembre del dos mil diez, por el Presidente de la República de Guatemala Álvaro Colom, se adecuo sobre la adaptación y renovación de leyes referentes al peso, dimensión y combinaciones vehiculares que circulan en el país deben contar, con ciertos requisitos según el Acuerdo referido, sobre circulación por carretera, creado en base a la protección de la estructura vial con la que cuenta el país, en beneficio del desarrollo del mismo, puesto que aún existen tramos carreteros en Guatemala que se encuentran en planes de construcción o renovación y busca la conservación de la estructura vial en el país con el fin de buscar el crecimiento económico y seguro para toda la población de Guatemala.

El Acuerdo Gubernativo, define específicamente cada parte mecánica de los vehículos automotores, como lo son camiones, autobuses, tractores, cabezales, remolques y semirremolques con el fin de establecer las medidas y partes mecánicas, con las cuales deben contar los transportes y todo lo que es una serie de mediciones tanto longitudinales como de peso, que deben ser requisito indispensable para que un vehículo circule con los permisos de la Dirección General de Caminos de Guatemala, ente que será el encargado de velar porque todo vehículo que circule en el país y cumpla con los requisitos de peso, tamaño, y dimensiones que establece el acuerdo en mención. Con el fin que las normas establecidas en este acuerdo se cumplan, a cabalidad sino tendrán



ciertas prohibiciones y sanciones para los pilotos que contravengan el acuerdo y no cumplan con los requisitos necesarios de peso y dimensión que establece el acuerdo, el Estado debe velar por el cumplimiento estricto del acuerdo para que todo marche bien.

2.11. Ley de Tránsito, Decreto No. 132-96 del Congreso de la república y su Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo No. 273-98 y sus Reformas.

La ley de Tránsito, fue creada por el Congreso de la Republica, el dieciocho de diciembre del año mil novecientos noventa y seis, con el objeto de regular las actividades relacionadas con el tránsito, también controla la regulación, ordenamiento y administración de la circulación terrestre relacionado con el tránsito en las vías públicas. Fue creada con base a las consideraciones relativas, porque el Estado, debe velar por el bienestar común y la seguridad de la población guatemalteca, todo lo relativo al tránsito y la circulación descontrolada de vehículos y peatones en la vía pública, la cual se ha incrementado con el paso del tiempo, la seguridad ha venido decayendo por la falta de supervisión de las instituciones del Estado.

2.12. Reforma de algunos Acuerdos importantes de la Dirección General de Transportes.

Reglamento del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, Acuerdo Gubernativo No.289-2011, fue reformado y solo quedó vigente el Capítulo III del mismo por el artículo 74 del Acuerdo Gubernativo No. 225-2012, con el nombre de Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial, la reforma se dio con respecto a la necesidad de su actualización y adecuación, al servicio del transporte regulándolo adecuadamente desde un criterio técnico y jurídico y que se realice con eficiencia, seguridad y comodidad a efecto que en la actualidad se vea la realidad en que se encuentra nuestro país, en ese servicio por esa razón se realizó la reforma de este Acuerdo, pero sigue teniendo ciertos vejámenes en su aplicación y rigidez a los portadores con respecto al servicio de los transportes en general.



2.13. Dirección General de Transportes.

La Dirección General de Transportes de Guatemala, es el ente rector del transporte extraurbano en la República de Guatemala, forma parte del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Como tal es la Dirección General de Transportes, quien emite las licencias de operación requeridas por la ley para poder operar servicios de transporte extraurbano de pasajeros, así como servicios de transporte agrícola e industrial". La Dirección General de Transportes, es una dependencia del Vice Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, de modo que es el órgano principal encargado de velar por el estricto cumplimiento del Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Y sus Reformas, Acuerdo Gubernativo 225-2012, y de esta forma los transportistas cumplan con los requisitos y obligaciones que el reglamento les exige a fin de mejorar el servicio; además es un ente con la facultad de tener un control sobre: las tarjetas de operación para circulen, líneas de transporte extraurbano autorizadas, número de rutas, realización de operativos, multas y remisiones emitidas, prevención de la proliferación de transportes extraurbanos ilegales; con el fin de garantizarle a la población guatemalteca sus derechos inherentes; así como la seguridad, dignidad, modernización y eficiencia del transporte colectivo en el país.

2.14. Policía Municipal de Transito, (PMT)

Fue creada en 1998, de acuerdo con el Alcalde metropolitano de la época, Óscar Berger Perdomo. Surge la primer entidad de Policía Municipal de Transito en la ciudad capital de Guatemala, por medio de acuerdos que se llevaron a cabo entre la Municipalidad de Guatemala y el Organismo Ejecutivo por medio del Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, así como la necesidad que se tenía de una entidad municipal que se dedicara al ordenamiento del tráfico en la ciudad en beneficio de la seguridad vial y de la población guatemalteca, en ese entonces inició con 95 agentes de tránsito, de los cuales 19 eran mujeres, también se inició con 25 auto patrullas, 30 motocicletas y un helicóptero, iniciando labores el día 28 de febrero de 1998, de forma que fueron los primeros policías municipales de tránsito en el país. Con el paso



de los años la población guatemalteca ha provocado el incremento de vehículos en el interior del Guatemala, así mismo han implementado más agentes municipales para tener el control del tráfico y la actividad vial. En la ley y el reglamento de tránsito vigentes en el país se cumplen a cabalidad, así como el artículo 131 de la Constitución Política de la República regula el transporte en Guatemala; y de esta forma surge la Policía Municipal de Tránsito, establecida ya en la mayoría de municipios del país. Es un requisito indispensable que la municipalidad que requiera ejercer las funciones de tránsito dentro de su jurisdicción y deberá solicitar la autorización al organismo ejecutivo, específicamente al Ministerio de Gobernación por medio de Acuerdo Gubernativo tal y como lo regula el artículo 8 de la Ley de Tránsito.

2.15. Defensoría de las Personas Usuarias del Transporte Público, agosto del 2022⁴

La Procuraduría de los Derechos Humanos, tiene como finalidad velar por la supervisión de la institucionalidad del Estado, para el cumplimiento y la protección de las personas de la tercera edad, estipulado en el Acuerdo Gubernativo No. 90-96, donde garantiza la exoneración del pago al transporte público municipal a las personas mayores a nivel nacional y por medio de un informe bimestral de fecha agosto de 2022, donde indica de las denuncias de la población entre ellos las redes sociales, por falta de cumplimiento de este reglamento a las personas de la tercera edad. En el transcurso del año 2022 se han recibido 24 denuncias por alza al pasaje y otras anomalías, por medio de eso la Superintendencia de Transporte Público (STP), que es el ente rector de la verificación a realizado multas impuestas por el valor de cincuenta porcientos 50% en un plazo que no exceda de cinco meses.

⁴ <https://www.pdh.org.gt/documentos/seccion-de-informes/supervision-y-monitoreo/defensoria-de-las-personas-usuarias-del-transporte-publico/ano-2022-29/informe-supervision-a-la-institucionalidad-del-estado-para-el-cumplimiento-de-la-ley-de-proteccion-para-las-personas-de-la-tercera-edad-decreto-80-96-que-garantiza-la-exoneracion-del-pago-al-transporte-publico-municipal-agosto-2022/13199-informe-supervision-a-la-institucionalidad-del-estado-para-el-cumplimiento-de-la-ley-de-proteccion-para-las-personas-de-la-tercera-edad-decreto-80-96-agosto-2022/file.html>



2.16. Dirección General de Protección y Seguridad Vial

2.16.1. Antecedentes

Según Acuerdo Ministerial No. 1307-2004, del 20 de julio de 2004, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, se crea la Unidad de Protección Vial, con el tiempo surge las reformas de Las Brigadas de Protección y Seguridad Vial, donde salen a patrullar las carreteras por primera vez durante semana santa del año 2005. Luego surge el 11 de abril de 2007, el Acuerdo Gubernativo no. 114-2007, se crea la Dirección General de Protección y Seguridad Vial –PROVIAL–. Con el tiempo surge el Decreto no. 45-2016 de fecha 24 de octubre del 2016 y es reformado por el Decreto no. 11-2017 de fecha 7 de junio 2017 y actualmente el Reglamento de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Acuerdo Gubernativo No. 38-2019 de fecha 8 de marzo del 2019. Tiene por objeto desarrollar la regularidad de la velocidad de circulación de todo transporte colectivo de pasajeros y de carga por carretera, con la finalidad de reducir los hechos de tránsito que se registran en el país muy a menudo dejando trágicos resultados humanos y materiales.

2.16.2. Policía Nacional Civil

El Ministerio de Gobernación fue fundado el 26 de abril del año 1839, durante el Gobierno del Doctor Mariano Rivera Paz, inicialmente se le llamó Ministerio de Gobernación, Guerra, Justicia y Negocios Eclesiásticos, luego de los terremotos de 1917 y 18, nuevas construcciones en el edificio destinado para convento de los Hermanos Franciscanos. Al final del conflicto armado se dieron los acuerdos de paz en el año de 1996 con el fin de poder darle una reestructuración al Estado de Guatemala, de forma que se buscó el respeto de los Derechos Humanos en una sociedad democrática, lo que provoco se disolución de la antigua Policía Nacional, y con ello entro en funciones la Policía Nacional Civil la cual tiene como fin buscar la seguridad y el bienestar público a modo de respetar los Derechos Humanos de la población guatemalteca. Según el artículo 9 de la Ley de la Policía Nacional Civil, el objetivo principal de la misma es, Proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes, el libre ejercicio de los derechos y



libertades, así como prevenir, investigar y combatir el delito preservando el orden y la seguridad pública. La Policía Nacional Civil, en general velará por el estricto cumplimiento de las leyes y reglamentos de transportes y tránsito de forma que se ayude a los agentes de la Policía Municipal de tránsito de su jurisdicción cuando estos lo requieran y así actúen en forma conjunta en cierto hecho de tránsito.

2.17. Órgano Competente en Materia de Transportes de Guatemala

El diccionario de Manuel Osorio indica que competencia es la: “Atribución legítima a un juez u otra autoridad para el conocimiento o resolución de un asunto”⁵, y ya establecido lo anterior, en Guatemala existen órganos competentes que se encargaran de velar por la seguridad y el bienestar público de la población guatemalteca en materia de transportes, los cuales son los siguientes:

- a. Dirección General de Transportes de Guatemala
- b. Policía Municipal de Tránsito
- c. Defensoría de los Usuarios del Transporte Público, de la Procuraduría de Derechos Humanos
- d. Dirección General de Protección y Seguridad Vial
- e. Ministerio de Educación
- f. Policía Nacional Civil
- g. Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil
- h. Asociaciones sin Ánimos de Lucro.

⁵ Manuel Osorio, diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Competencia, primera edición electrónica.



CAPÍTULO III

3. Factores Causantes De Accidentes

Los factores causantes de accidentes, están compuestos por tres elementos principales los cuales son: **el ser humano**, representado por conductores, pasajeros y peatones. Los **vehículos o factor mecánico**, que son los importantes para el desplazamiento y deben estar en buenas condiciones. El ambiente es una situación climática, donde el Estado tiene al Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología, INSIVUMEH, para dar un informe inusual, pero que es muy importante para la hora de conducir ya que es un factor de muchos accidentes. En este sistema estos elementos interactúan entre ellos y para que funcione normalmente deben estar en equilibrio, de lo contrario cada uno de dichos elementos, o factores de los mismos, puede ser causantes de siniestros. Cuando se realiza la investigación de los accidentes de tránsito y se identifican los factores que han contribuido a su producción y a su naturaleza, se puede concluir que con la eliminación de uno o más de dichos factores son los causantes del siniestro que podrían haberse evitado. Pero en humano es el único que puede prevenir cualquier tipo de accidentes ya que la naturaleza la controla solo Dios.

3.1. Factores Humanos, Edad Promedia sin Experiencia

El factor humano está presente en el 90% de los accidentes de tránsito. Los cuales pueden tener una edad donde no son responsables de sus actos y se comprueba que son jóvenes varones los que mayormente ocasionan un accidente de tránsito por no tener experiencia ni educación vial. Los jóvenes, les gusta tomar riesgos, evitan el uso del cinturón de seguridad y conducen bajo los efectos del alcohol, drogas o estupefacientes, con exceso de velocidad y con frecuencia van acompañados de jóvenes o personas sin experiencia en conducir, lo que en algunas ocasiones contribuye a que se adopten conductas más arriesgadas. Las personas de avanzada edad tienen también mayores riesgos por las alteraciones derivadas del proceso normal de envejecimiento o bien por el consumo de fármacos que deben consumir por padecimientos que puedan tener dada



su edad, ellos si tienen experiencia, pero la edad ya no les favorece para cumplir con lo requerido en las carreteras.

3.1.1. Consumo de Bebidas Alcohólicas

El consumo de bebidas alcohólicas es, sin duda, el factor humano con mayor importancia y frecuencia en los accidentes de tránsito, ya que no sólo aumenta el riesgo del que conduce, sino que se asocia a los accidentes más graves y a un peor pronóstico de las lesiones que pueden producir la muerte. No existe un límite de seguridad de consumo de alcohol en las vías de transportes, ya que casi la mayoría viajan de noche y no existe un control nocturno y es más probable que exista un accidente por la irresponsabilidad de los conductores que conducen bajo efectos de licor. En Guatemala no existe una ley, donde se encuentre los niveles de alcoholemia simplemente se realizan las pruebas y dependiendo del resultado son puestos a la autoridad competente para solventar su situación jurídica.

La Organización Panamericana de la Salud, OMS⁶ define el consumo de alcohol como cualquier deterioro en el funcionamiento físico, mental o social de una persona. Por el mayor consumo y mayor riesgo del Alcohol y se refiere al alcohol etílico o etanol que pueden ser bebidas fermentadas y bebidas destiladas que proceden de un fruto o de un grano que, por la acción de levaduras, ha sufrido una fermentación alcohólica.

3.1.2. Consumo de Drogas

Las drogas son un grupo heterogéneo de sustancias, con diversos efectos sobre el rendimiento psicomotor de la persona. La conducción de vehículos bajo los efectos de drogas constituye un factor de riesgo importante que ocasionan accidentes de tránsito. Uno de los problemas más grandes que presenta este grupo de sustancias, es el enorme número de las mismas, su frecuente poli consumo de estupefacientes. Las distintas drogas de abuso se suelen clasificar en tres grandes grupos, según el efecto que predomine sobre el sistema nervioso central; a) **Drogas Depresoras**: Son aquellas cuya

⁶ <https://www.paho.org/es/temas/alcohol> OMS, Organización Panamericana de la Salud



gran parte de efectos que producen, se deben a la depresión o inhibición que originan en la función del sistema nervioso central. Predominan los efectos subjetivos del tipo relajación y bienestar; Objetivamente producen efectos del tipo sedación y somnolencia. En este grupo se encuentran algunas sustancias que se utilizan como medicamentos, bien como hipnóticos, para tratar el insomnio, o como ansiolíticos. Los más populares son los benzodiazepinas cuyo uso está muy extendido en la población, entre su uso en medicina y el empleo sin control médico como drogas de abuso. También se encuentran los opiáceos y los inhalables, como pegamentos y tiner, su relación a los opiáceos la droga por excelencia es la heroína, se utilizan también en medicina, el abuso de drogas desde el punto de vista de la seguridad vial es muy peligrosas, ya que el efecto depresor sobre el cerebro se asocia a un retraso en el tiempo de respuesta y deterioro del rendimiento psicomotor. b) **Drogas Estimulantes**; Son sustancias que se caracterizan porque los efectos predominantes sobre el sistema nervioso central son de estímulo.

Las personas que los consumen suelen referir efectos subjetivos de tipo euforia, estimulación e irritabilidad. Objetivamente en estas personas se observa una estimulación cardíaca, en forma de taquicardia, una elevación de la presión arterial e insomnio. Así el menor poder estimulante lo presenta la cafeína, teofilina y teobromina. La nicotina es también un estimulante ligero, de hecho, algunas personas que tienen dificultades para dormir, cuando dejan de fumar duermen mejor. Los estimulantes más potentes son la anfetamina, análogos de ésta y la cocaína. Así como, en general, los depresores del sistema nervioso central retrasan el tiempo de respuesta y deterioran el rendimiento psicomotor.

c) **Drogas Perturbadoras**; También conocidas como perturbadoras de la percepción, psicotomiméticos y a veces, aunque incorrectamente, como alucinógenos. La característica común a todas ellas es que ocasionan una alteración de la percepción de los estímulos. El efecto perturbador, las distintas sustancias pueden tener en mayor o menor grado efectos depresores o sedantes. Existen grandes diferencias entre las sustancias de este grupo y en particular el grado de perturbación que producen sobre la percepción. La mayoría sólo llega a producir alteraciones o distorsiones leves de la sensación del tiempo, que se alargue o que es más sensible al tacto, llegan a producir



auténticas alucinaciones. En lo que respecta a la seguridad vial, conducir requiere una adecuada concentración y capacidad perceptiva y en general sobre el comportamiento de la persona, puede incidir gravemente sobre la accidentalidad especialmente en el transporte de carga y de pasajeros.

3.1.3. Fatiga

Se produce por una amplia variedad de factores, fisiológicos y psicológicos, que actúan sobre el ser humano, al grado de manifestación puede estar influido por ciertos factores exclusivamente de una dimensión temporal, como lo es el cansancio, el no dormir bien, por la distancia de los caminos a su destino y las principales consecuencias que genera el deterioro es la capacidad de funcionamiento y desempeño, que se puede apreciar en el estímulos que se perciben y es un factor que puede tener una consecuencia ocasionando un accidente vial este extremo ha sido preponderante en Guatemala pues gran cantidad de conductores de transportes de carga o pesados se quedan dormidos en el volante y causan grandes accidentes y varias muertes.

3.1.4. Distracción

La distracción es un estado psicológico de dispersión mental que impide temporalmente a una persona prestar la debida atención a las cualidades de un objeto o hecho, es decir, que constituye una incapacidad transitoria para captar o aprender las características de los objetos o hechos reales y la mayor distracción en los caminos que han sido causa de accidentes es el marcar un número en el teléfono celular, mirar a un peatón 4 segundos, tomar anteojos de un bolso, beber de una botella, encender la radio o cambiar de estación, encender un cigarrillo, pero el más frecuente y sumamente peligroso, ha sido el hablar por teléfono celular, pues ha causado gran cantidad de accidentes de tránsito y los más afectados han sido los automóviles, transportes de carga y los transportes colectivos.



3.1.5. Enfermedades Y Uso de Medicamentos Recetados

Dentro de los factores que pueden afectar la capacidad para conducir con seguridad se encuentran los medicamentos, no son la principal causa de la accidentalidad por tráfico, sin embargo, dado que una gran parte de la población está en tratamiento con fármacos. La mayor parte de los medicamentos son consumidos por personas que sufren alguna enfermedad, algunas patologías disminuyen la capacidad, para conducir con seguridad y tomar la medicación, para controlar o estabilizar la situación clínica, no permite a la persona conducir mejor, como la sedación, la visión borrosa, entre otros, deteriora la capacidad para conducir con seguridad. Es por ello que la relación entre medicamentos, enfermedad y conducción de vehículos es compleja. Varias veces son personas mayores arriba de los 40 que tienen que medicarse para estar bien ante el volante, dependiendo la enfermedad que padecen y los fármacos recetados, así como su ingesta.

3.2. Factores Mecánicos

Los siniestros son más constantes por la causa directa en la inspección vehicular y, en muchos casos el error mecánico viene producido por la falta de mantenimiento. Algo tan simple como la revisión de niveles de aceite del motor, agua del radiador, líquidos de freno, depósito del parabrisas, la presión de los neumáticos y el nivel de gasolina, pudiesen evitar muchos accidentes de tránsito, en nuestro medio la ausencia de estas inspecciones y la falta de mantenimiento, producen cantidad de accidentes especialmente de carga pesada, que constantemente se quedan sin frenos y por ello ocasionan accidentes múltiples y cantidades de muertes. Los transportes colectivos de pasajeros, también ocasionan muchas muertes por el exceso de velocidad, ya que si ellos de retrasan en el camino los empresarios les cobran Q300.00 quetzales por hora de atrasado. Esos ya son acuerdos pactados entre de los empresarios y los conductores del transporte.



3.2.1 Los Neumáticos

La importancia de un buen neumático radica en que es el único medio de contacto entre el piso y el vehículo. Están compuestos de caucho y su duración media es de 40,000 kilómetros, sin embargo, diversos factores intervienen en su desgaste, como el tipo de conducción, el terreno sobre el que se circula, la climatología del lugar, o el uso del vehículo, entre otros. Se debe observar una superficie homogénea, sin grietas ni deformidades, la presión de los mismos debe ser marcada por el fabricante y revisada periódicamente y en frío, es decir, sin que el vehículo haya hecho un largo recorrido, este es el menos revisado cuando es época de invierno, se ponen en gran riesgo los bienes y la vida de las personas, más cuando los transportes de carga y colectivos de pasajeros tienen llantas lisas, lo cual es frecuente observar en dichos transportes.

3.2.2 Los Frenos

Mecanismo que permite detener el vehículo para no ocasionar desastres. Existen diferentes tipos de freno, como el de tambor, el de disco, ABS. Se debe revisar periódicamente el líquido de frenos, tiene que encontrarse entre los niveles máximos y mínimos del depósito, se recomienda cambiarlo cada dos años o 50,000 kilómetros. El desgaste de las pastillas y los discos de los mismos se encuentra ligados, teóricamente la vida de los discos se da sobre los 100,000 kilómetros, pero dicha cifra puede variar por su uso. Los discos pueden sufrir distintos daños, entre ellos alabeado, rotura, surcos y cristalización.

El curvado se produce por un sobrecalentamiento de la superficie de frenado que provoca una deformación en el disco, esto produce vibraciones en cada frenada y disminuye la potencia de frenado. Puede ser prevenido con una conducción menos exigente de los frenos, aprovechando el freno motor con un uso inteligente de la caja de cambios para reducir la carga del freno de servicio. Pisar el freno continuamente provoca una gran cantidad de calor, por lo cual debe evitarse. Las altas temperaturas también favorecen al apareamiento de grietas, las cuales provocan que el disco sea frágil, lo cual a su vez favorece el crecimiento de las misas hasta romper ciertas partes del disco.



La formación de rayas o surcos puede ser causada por la interposición de diferentes materiales extraños entre la pastilla y el disco. Dichos materiales pueden introducirse durante la conducción. Las mismas se pueden detectar al aparecer ruidos muy desagradables tanto durante el frenado, como sin frenar. Los discos presentan vivos colores en la gama de los azules, que principalmente son visibles en la zona del filtro térmico donde se une las pistas frenantes con la campana.

Un disco de freno sobre calentado tiende a la temperatura de las pastillas y los discos a una temperatura de 500-550°C. Un aumento adicional de la temperatura conlleva una disminución de la eficiencia de frenado. Si la temperatura alcanza el punto crítico de alrededor de 650°C, la superficie del disco cambia su estructura cristalina y la estructura de hierro fundido se convierte en una fase mucho más dura llamada cementita⁷, cuya estructura es nefasta para los frenos produciendo un sobre calentamientos en el hierro fundido y conserva una estructura más blanda, provocando la aparición de vibraciones en el sistema y es un problema frecuente en los transportes de carga y transportes colectivos de pasajeros.

3.2.3 Los Amortiguadores

Evitan que haya pérdida de contacto entre los neumáticos y el suelo. Su vida media se encuentra cerca de los 70,000 kilómetros, aunque puede variar por el tipo de vehículo y de la conducción. Unos amortiguadores en mal estado alargan la frenada, no nos ofrecen la estabilidad adecuada en la conducción y reducen el confort del vehículo, así mismo se puede decir que el excesivo rebote del transporte, el comportamiento extraño en el paso por curva y frenadas fuertes, desgaste anormal de los neumáticos, ruidos extraños al pasar por baches o curvas y el vehículo desnivelado.

⁷ <https://www.ferodo.es/blog/avoid-issue-brake-discs.html>



3.2.4 Las Luces

No solo permiten ver, sino también algo tan importante como ser vistos por los demás, se deben revisar periódicamente y tener un juego de repuesto, que, aunque no es obligatorio, es recomendable porque en carretera que darse sin luces, es sumamente peligroso y puede ocasionar accidentes. Pero en los transportes pesados es una exageración de luces y sería inconcebible no verlos.

3.2.5 La Batería

Proporciona la energía necesaria para arrancar el vehículo. Una vez en marcha es el motor el que, mediante al alternador, dará energía al automóvil y se encargará de recargar la batería. Aun así, aunque las baterías suelen tener una duración larga, se debe revisar periódicamente comprobando el nivel de carga especialmente en el transporte de carga y el transporte colectivo de pasajeros, por la responsabilidad que tiene el conductor de esos transportes.

3.2.6. Factor Ambiente

Las condiciones meteorológicas logran establecer las medidas de parámetros climáticos y establecen las condiciones climáticas por hora, en algunas veces por día, por el cual algunos transportistas tienen que circular en un solo carril obligatoriamente, para evitar que se presente algún tipo de siniestro. La señalización es la guía del conductor en el camino, si la señalización está en mal estado o no existe, solo la pericia del conductor evitará algún percance, en ocasiones esta señalización está puesta donde no se debe, o no cumple con las normas y su visibilidad es nula, siendo un factor de riesgo para ocasionar siniestros. Otro factor de la carretera es la ausencia de berma⁸ o bermas

⁸ Franja o margen a la orilla de una carretera no destinada para la circulación habitual de vehículos, <https://www.google.com/>



angostas, muchas veces los transportistas se estacionan en el carril sin prevenir a los demás vehículos. La falta de pasos previstos para peatones, la mala iluminación, la ausencia de reductores de velocidad, el inadecuado mantenimiento de las calzadas o de las carreteras asfálticas, la presencia de obstáculos en la vía, pueden ser factores causantes de accidentes de tránsito.

Así mismo existen factores sobre los cuales no se tiene control, factor clima, como su mayor exponente, ya que es diferente en distintas zonas, por ejemplo, en zonas altas es muy común la niebla densa, haciendo casi invisible las carreteras y la presencia de otros vehículos que van en el mismo sentido o que vienen en sentido contrario, además de la presencia de obstáculos. En tanto a la lluvia, se sabe que en un pavimento húmedo la fricción de la llanta del vehículo con el pavimento disminuye el frenado notablemente, haciendo que la distancia del frenado aumente y en varias ocasiones haga perder la estabilidad del vehículo, haciéndolo salir de la vía o haciéndolo colisionar con un objeto, arriesgando la vida de sus ocupantes; por otro lado en zonas de clima cálido surge un cambio en el estado de ánimo del conductor que hace que pierda reflejos y pericia en la conducción, aumentando el riesgo de sufrir algún siniestro, por el cambio climático.

3.3 Clasificación de los Accidentes de Tránsito en las Carreteras, por Causa de los Transportes Pesados y Transportes Colectivos

3.3.1 Accidentes Simples.

Se presentan cuando únicamente participa un vehículo en el accidente de tránsito. Hay varios elementos de los cuales pueden ser motivo de percances viales.

- **Despiste:** Conocido también como salida de pista, se presenta cuando el conductor pierde el control y su vehículo se sale de la carretera.
- **Giro o derrape:** El vehículo gira sobre su centro de masa o bien derrapa lateralmente, normalmente sucede cuando existen elementos extraños en la carretera, con agua, aceite, tierra, entre otros, que hacen que el vehículo derrape o deslizamiento



- **Vuelco:** El vehículo se voltea lateral o frontalmente, en accidentes simples normalmente existen elementos en la carretera que contribuyen a ello, vallas separadoras, islas, etc.
- **Salto:** En sitio donde por condiciones topográficas, existen precipicios o diferencias de elevación entre la calzada y zonas aledañas a la misma, al salirse de la carretera los vehículos caen libremente.
- **Incendio:** Se presentan daños en el sistema eléctrico del vehículo, ocasionando un corto circuito, provocando con ello la presencia de fuego en los transportes puede ser total o parcial, podemos encontrar una combinación de varias causas de incendios en los autobuses; dentro de ellas, las fallas mecánicas y los problemas eléctricos encabezan la lista. La fuente más obvia de riesgo es el motor, porque contiene tres elementos de alto riesgo para que se inicie un incendio: combustibles (gasolina, diésel o GNC), oxígeno y calor producto del encendido. El siniestro se genera ya sea con una chispa en la batería, producida por cables deshilachados, cables con el aislante derretido, o por un componente electrónico en cortocircuito. Otras áreas de riesgo son los compartimientos de los generadores, los calentadores auxiliares, los paneles eléctricos y los centros de ruedas y rodajes.
- **Colisión:** Choque de dos cuerpos, en este caso un vehículo con otro objeto, de los cuales alguno está en movimiento.

3.3.2 Accidentes Compuestos O Múltiples

Se presentan cuando participan dos o más vehículos, en el caso de las colisiones, o bien existe la presencia de peatones, atropellados donde hay varios vehículos y varias personas.

- Atropello:** Es la acción en la que uno o varios peatones son arrollados por un vehículo en movimiento.
- Empujón:** Este tipo de accidente se presenta cuando un vehículo golpea a un peatón, con poca fuerza y a baja velocidad, por lo tanto, el transeúnte no cae al suelo; aunque puede sufrir lesiones serias que puede ocasionar la muerte.



- c. Caída:** Como el caso anterior, este tipo de accidente se produce cuando el vehículo circula a baja velocidad, haciendo que el peatón caiga sobre la calzada sin ser proyectado a mucha distancia y por la crisis cae y se lesiona la cabeza o alguna parte del cuerpo quedando inmóvil.
- d. Compresión:** Cuando un cuerpo, normalmente peatones, bicicletas y motocicletas, son aplastadas por el vehículo, sin ser sobrepasados, quedando debajo de las llantas de este.
- e. Arrastre:** Cuando el vehículo arrastra a otro cuerpo a lo largo de una distancia; se presenta con la participación de bicicletas, motocicletas y peatones. este tipo de accidentes, son los más causados a nivel nacional.
- f. Volteo:** Se presenta en accidentes donde el vehículo atropella al peatón a una velocidad considerable, provocando que este sea levantado de la vía. Dependiendo de la velocidad del vehículo, el peatón puede ser proyectado hacia los costados del vehículo o bien hacia delante del mismo, presentándose normalmente daños en el parachoques, tapa del motor y parabrisas. En velocidades muy altas el peatón sobrepasa el vehículo, quedando estos a varios metros de distancia entre sí; se presentan daños en el parachoques, tapa del motor, parabrisas, techo e incluso en la tapa de la cajuela.

Sin embargo, hay situaciones donde los transportistas por desviar al peatón o algún animal en las carreteras causa otro tipo de daño.

- g. Colisiones:** Cuando dos o más cuerpos se aproximan entre sí y actúan con sus fuerzas internas que hace que su movimiento lineal y su energía varíen. En este caso se dice que se ha producido una colisión o choque.
- h. Alcance:** Se produce cuando un vehículo tiene una velocidad superior al otro, colisionándolo por su parte trasera.
- i. Frontal:** Colisión producto del impacto entre la parte delantera de dos vehículos.
- j. Lateral:** Este tipo de accidentes son muy comunes en intersección, donde uno de los vehículos impacta su parte delantera contra alguno de los costados del otro automotor.



- k. Excéntricos:** Trazando dos ejes perpendiculares imaginarios en un vehículo, los cuales deben pasar por su centro geométrico, cuando otro vehículo lo impacta de esos ejes hacia alguno de los costados, se le denomina colisiones excéntricas. Pueden presentarse para colisiones de alcance, frontales o laterales, por lo tanto, vamos a tener combinaciones denominadas: alcance excéntrico, frontal excéntrica y lateral excéntrica.
- l. Angular:** Esta variación al igual que la anterior, se puede presentar para colisiones frontales, laterales y de alcance. Uno de los vehículos impacta con un ángulo de entrada, obteniendo combinaciones de alcance angular, frontal angular y lateral angular; e inclusive puede generarse colisiones laterales angulares excéntricas y demás combinaciones posibles.
- m. Raspado:** Sucede cuando un vehículo pasa alguno de sus costados demasiado cerca de cualquier parte del otro vehículo, produciéndole daños de fricción en su carrocería

3.3.3 Irresponsabilidad y Abuso

Manuel Osorio. nos indica que la irresponsabilidad es la: “Carencia de escrúpulos, de moral, de reflexión o del sentido del deber”⁹, el sentido común de la mayoría de pilotos y ayudantes de los mismos quienes diariamente prestan el servicio de transporte colectivo y carga o peso no cumplen con su responsabilidad al manejar un vehículo que transporta la vida de varias personas y van obligados a hacer inmensas colas en paradas que no brindan seguridad alguna para llegar a sus lugares de destino, sino que también deben poner a prueba su paciencia viajando, sin importarles en lo absoluto el tiempo de los usuarios. Van de parada en parada, viendo si se acerca el siguiente bus de su misma ruta y cuando ven que este se les acerca, es ahí donde comienza el viaje mortal.

Existe una guerra obsesionada por los pasajes, la cual se demuestra en la irresponsabilidad al llenar los buses como si fueran de hule ocasionando la incomodidad de las personas y los pilotos si se les puede llamar así, no les importa el hecho que son

⁹ Manuel Osorio. Diccionario de. Ciencias Jurídicas. Políticas Y Sociales, 1ra edición electrónica



responsables de transportar a cientos de almas diariamente en medio de persecuciones de alto riesgo, muchas de ellas terminando en tragedias fatales, todo por las competencias que hacen para ver quien hace más pasaje. Las guerras de pasaje y vueltas de rueda de los pilotos tienen el fin único de enriquecerse a ellos mismos, de forma que piensan únicamente en su bienestar y dejan a un lado el hecho de que se deben a la población guatemalteca al prestarle un servicio excelente que fuera digno para cada usuario.

Lastimosamente lo único que denotan los pilotos al actuar de esta forma es irresponsabilidad al conducir en la ruta que le corresponde así como el excesivo abuso que comete contra las personas que hacen uso de su transporte y lo hacen a pesar de que existen acuerdos municipales que establecen los horarios no respetándolos, así como establecen la capacidad que debe transportar cada persona, pero de nuevo es una problemática, que no tiene control por la falta de una ley superior jerárquica, preventiva y sancionatoria, por lo cual padece de un descontrol ya que a pesar que hay una ley que inspecciona y una página web, donde se puede denunciar no basta con la vicisitud que se vive a diario por la negligencia de estas personas que carecen de educación vial. Este aspecto en su totalidad se da en casi todos los municipios del país por los conductores del transporte colectivo especialmente.

3.4 Accidentes de Tránsito que Dejan Desastres en la Población

Las personas que prestan los servicios de transporte colectivo, no respetan a las personas como seres humanos, y lo peor de todo, cobran vidas, necesariamente. A lo largo de los últimos años la irresponsabilidad de los pilotos de transporte colectivo ha crecido, al punto de causar la muerte de varias personas en un solo accidente, además de causarles heridas a más del 30% de personas, que se conducen en el transporte colectivo y sin importar los daños a terceros, es más el simple hecho de conducir el bus o camioneta sobrecargado de pasajeros y manejar a una excesiva velocidad, la mayoría de estos accidentes suelen ocurrir en el interior del país, específicamente en carreteras o autopistas, las cuales tal vez son transitadas popularmente por toda la población, que necesita ese acceso de transporte, pero en las mismas los pilotos pueden darse el lujo



de acelerar a la velocidad que deseen, sin que autoridades se percate de este hecho, lo que provocan trágicos y lamentables accidentes.

Los transportes de carga o pesados son similares, ellos no llevan personas más que la persona que conduce y un ayudante, pero sin embargo son personas irresponsables en lo que se refiere a educación vial, ya que son ellos los causantes a veces que los peatones, carros, motos, y bicicletas sean los que sufran un choque que involucre a distintos vehículos, o en el peor de los casos los desvié al fondo de un barranco. Lamentablemente estos actos día a día ocurren en la República de Guatemala y son estas personas las causantes de accidentes trágicos. Lastimosamente la población debe acudir al servicio del transporte colectivo, por la pobreza extrema que se vive en el país, en la mayoría de los casos, en otros por comodidad, ahorro o evitar conducir cuando hay mucho tráfico

3.5 Medidas de Seguridad, Mantenimiento y Renovación de Equipos

La Ley de Tránsito, establece que las personas que presten el servicio de transporte público, tienen la obligación de velar porque sus unidades se encuentren en condiciones óptimas, tanto internas como externas y así puedan prestar al usuario un servicio seguro, de igual forma se establece que los transportistas deben contar con la facilidad de poder brindarle mantenimiento y hacer reparaciones oportunas a sus unidades, a modo de buscar la seguridad del pasajero o de los que transportan lícitamente, los cuales estarán sujetos a las inspecciones necesarias que el Estado determine y en caso de que los vehículos no se encuentren en un perfecto estado, las personas que presten el servicio serán acreedores de diferentes multas o incluso, podrían incurrir en delito si llegara a acontecer algún accidente, pero nadie tiene el control de la supervisión, revisión y de mantenimiento de los transportes de carga o pesados y transportes colectivos. Es por eso que he tomado la decisión de investigar, porque carece de una supervisión todos los transportes y establecer que es necesario una renovación de permisos, pero que cumplan con los compromisos de darle un servicio al transporte constantemente.



3.6 Efectividad y Calidad en el Transporte Colectivo y Transporte de Carga o Pesado

La falta de una normativa adecuada y urgente, que evite la muerte de más guatemaltecos inocentes y la falta de una autoridad que vele por el cumplimiento de esta normativa. Durante mucho tiempo se hizo énfasis en la mejora de la productividad, bajo el supuesto de que, como consecuencia natural, se incrementarían los niveles de calidad. Según lo refleja varios acuerdos que existen en la Dirección General de Transportes. La evidencia demuestra ahora que el camino es exactamente el opuesto. Los incrementos de productividad, no solo no conducen definitivamente hacia la mejora de la calidad; si no que, incluso, la pueden deteriorar, por lo tanto para que exista productividad dentro de un servicio, debe existir primeramente la calidad en la prestación de un servicio, de una manera ilustrativa que se contrasta que conforme las empresas de transporte colectivo y de carga que presten sus servicios con calidad, así sea la calidad del transporte con el servicio interno de ese mismo modo podrán incrementar sus ingresos económicos como empresa y de la misma forma pueden crecer como tal dentro del mercado económico del país, mejorando el servicio y así obteniendo seguridad y protección para todos los guatemaltecos y así equilibrar los costos del pasaje, para que de gusto pagar el servicio. Una buena calidad en la prestación del servicio de transporte colectivo y transporte de carga o pesado incluye varios factores que deben ser cumplidos como lo son:

Seguridad: Toda empresa de transporte colectivo debe brindar al usuario toda la seguridad que le pueda ofrecer sin límite alguno e incluir el pago de póliza de seguro al vehículo que preste el servicio, así mismo debe incluir toda la diligencia pericial y responsabilidad en la conducción del vehículo para que este no se vea afectado por ningún tipo de accidente, eso permite que se logre la seguridad vial.

Ética: La persona responsable de un transporte colectivo y transporte de carga o pesado, debe prestar el servicio y atender a todas las normas morales de Guatemala, como por ejemplo la responsabilidad y amabilidad, debe ser respetuoso con sus compañeros y con las personas que transporta, mas con los mayores de 60 años, los niños y las mujeres embarazadas.



Equidad: Las personas que presten el servicio de transporte colectivo y transporte de carga o pesado, deben establecer tarifas equitativas al valor del combustible con la distancia a la cual el usuario debe recorrer, de modo que no exista el abuso por ninguna de las partes, en exlralimitar su participación en el servicio que se prestó o se reciba. La equidad juega un papel importante dentro de la prestación del servicio del transporte colectivo y transporte de carga o pesado ya que las empresas buscan el incremento de sus ingresos económicos como los usuarios, buscan la calidad del servicio al hacer uso de él, la efectividad que se desea o se espera es que sea capaz para poder brindar el servicio con la calidad y atención que el usuario se merece y necesita.

3.7 La Seguridad Vial y la Contradicción de las Normas de Tránsito en el País

Se ha demostrado que las leyes en Guatemala, están basadas en nuestra Constitución Política de la República de Guatemala, la cual está en una posición jerárquica superior a todas y se debe de cumplir, pero las instituciones a cargo de esta función, no han velado por esos principios y los pobladores sufren a diario en el transporte, tampoco han sido capaces de frenar y controlar el servicio a manera que paren los percances viales en el territorio de Guatemala. La seguridad ha venido decayendo por la falta de obligación e interés de prestar un buen servicio, para la sociedad guatemalteca, tanto que a diario se ven muchos accidentes por el descontrol de los transportes de carga o pesados y los transportes colectivos, que no hay un departamento específico que lleve el control de ellos, solo está plasmado en ley, sin observancia de un buen funcionamiento por parte del Ministerio de Gobernación, La Dirección General de Transporte y La Dirección General de Protección y Seguridad Vial, estas dependencias tienen la función de brindar la seguridad vial en el país, lamentablemente entran en contradicción en cuanto a sus funciones y obligaciones y dejando.





CAPÍTULO IV

4. La Falta De Supervisión Al Transportes Pesado O De Carga Y El Transporte Colectivo De Pasajeros Por Parte De La Dirección General De Transportes.

En los medios de comunicación nacional periodística, se puede ver y escuchar a diario, que la falta de supervisión a los transportes pesados o carga y los transportes colectivos, son los que impactan más a la sociedad, ya que sus dueños no pueden o no quieren mantener el servicio mecánico y la falta de experiencia de sus conductores, que van a exceso de velocidad, no tomando las precauciones debidas que establece la ley y se cometen accidentes por la culpa de un transporte en mal estado y sin mantenimiento, y transportándose en exceso de velocidad, inexperiencia, llantas lisas y el sistema de frenos en mal estado.

En la Ruta al Atlántico y al Pacífico, se le ha visualizado e informado que a diario ocurren accidentes, por la culpa de los transportistas. La Dirección General de Transportes, debe tener mecanismos de control, ya que los reductores de velocidad son imprescindibles en los transportes y la contaminación visual, que también aumenta a diario por diferentes empresas y por La Policía Nacional de Tensito, con sus pantallas confundiendo los colores del semáforo, el mantenimiento a esta clase de transportes es necesario, pero es de suma importancia y de urgencia su supervisión.

4.1 Interés de los Propietarios del Transporte Pesado o de Carga y el Transporte Colectivo de Pasajeros, de Revisar los Servicios Mecánicos Constantemente

Los propietarios de los transportes, deben de ser los que necesariamente deberían de mandar sus unidades de transportes al chequeo constante, para tratar de evitar percances viales. Todo empieza desde que los dueños de los transportes se vuelven irresponsables y no chequean los servicios constantemente de sus unidades de transportes y dejan que los porteadores los conduzcan sin importar los percances viales que pueden suscitarse, de esa forma es que los dueños no les importa las vidas humanas y el Estado de Guatemala no hace nada por garantizar la vida ni la protección de las



personas, no les importara la seguridad vial, he tenido algunos documentos, como lectura y he visto en varios medios sociales donde se logra establecer que los únicos responsables de los accidentes son los portadores y sus transportes que han ocasionado cantidad de daños materiales, dejando a diario un impacto social y muchas familias de luto, con una situación económica bastante deteriorada porque a veces el progenitor es el que mantiene a la familia y ha sido alcanzado por la irresponsabilidad de los portadores, esa situación social nadie ha podido equilibrar ni exigir porque no le dan la prioridad ni la seguridad que los guatemaltecos exigimos por medio de las instituciones llamadas para dar seguridad vial a la población.

4.2 Las Planchas de Peso y el Control de Pesos y Dimensiones de Transportes, para Fortalecer los Mecanismos de Control.

Según el Reglamento para el Control de Peso y Dimensiones de Vehículo Automotores de Carga y sus Combinaciones, Acuerdo Gubernativo No. 379-2010, establece que el peso bruto vehicular que señala su cuerdo, no debe de exceder de los límites autorizados, según el Reglamento, separación entre el peso y sus ejes más distantes en metros. Se permite que la carga sobre salga del transporte un metro hacia adelante o hacia atrás, siempre que no exceda su longitud. La carga en horas nocturnas se forma con un rotulo visible refractivo cuya descripción será, **Carga Ancha**, Ceder el paso. Está reglamentado que no pueden circular los domingos ni los días festivos. Que el transporte se efectúe a una velocidad acorde a lo que establece la Dirección General de Caminos, en el permiso respectivo.

Hay muchas aclaraciones que el reglamento tiene, pero que no hay quien lo supervise ni lo haga cumplir. Me llama mucho la atención ya que en este Acuerdo en su última hoja tiene unas fotografías donde señala que en Guatemala tenemos operativos para el control de carga con basculas móviles y también hay varias estaciones de control, hay una en puerto **Barrios Izabal**, una Estación de Control en **Escuintla**, una Estación de control en **Puerto quetzal, Escuintla** y una Estación de Control **Tecún Umán, San Marcos**, pero ninguno que este dentro de la capital para establecer que el peso siga siendo el mismo desde el momento en que recorre el departamento de Guatemala.



Con la supervisión de los transportes Colectivos, no tenemos una supervisión constante en cierto tiempo ya que ellos hacen lo que quieren con el transporte media vez tengan el permiso y esta supervisión la hacen únicamente los días festivos, semanas Santa, Navidad, noche buena y días de asueto cuando los trabajadores acuerdan y publican en los diarios de mayor circulación. Considero que esta es una problemática que ha venido por años y no se ha logrado una solución, aunque se sigan realizando estudios y sigan los noticieros sacando los percances viales mortales y destrucciones de diferentes inmuebles y muebles, no hay alguien que escuche o lea la importancia y exigencia que necesita la población sobre el tema de los transportes pesados o de carga y los Transportes colectivos. A lo anterior hay que agregar lamentablemente el factor de la corrupción que se da en las estaciones de control de peso, en donde por un pago permiten que el tráiler o camión, pueda circular con sobre carga, sin tomar en cuenta ninguna consideración y mayor daño puede causar, desde el pavimento hasta lo que es un accidente.

4.3 La Supervisión del Servicio Mecánico del Transporte Pesado y Colectivo de Pasajeros

El Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito –ONSET, sustenta su actuación con el Acuerdo Ministerial 760-2014, su objetivo es referencial e interdisciplinario, dedicado a la recopilación, procesamiento, análisis y difusión de datos e información que sustente la toma de decisiones y que genere acciones encaminadas a reducir la siniestralidad vial, publicando en su página oficial,¹⁰ mensualmente los percances viales en el territorio nacional y la Dirección General de Transportes con la Dirección General de Caminos, no tienen un departamento donde se pueda controlar la supervisión de los transportes de carga o pesados y los transportes colectivos de pasajeros. No existe un departamento que pueda realizar la función de inspección con objetividad a diario de cada transporte colectivo y de transporte de carga y del servicio mecánico cada tres meses, simplemente tiene un boletín de informe mensual vencido sobre las muertes y accidentes de tránsito que se encuentra desactualizado. Deberían

¹⁰ onset.transito.gob.gt



de publicar un informe donde el transporte sin desperfectos mecánico pueda conducirse sin ningún problema técnico en su servicio, así se lograría evitar muchos accidentes viales.

4.4 Inspección y Vigilancia para la Prevención de Accidentes

Se puede realizar simplemente con la autorización de la Dirección General de Transportes, ya que por razón de su función son los únicos que pueden hacer que los conductores sean responsables de su transporte, pues esta le da el permiso para circular en el territorio nacional, por lo cual debería de obligar al transportista a firmar un documento de responsabilidad donde ellos se hagan responsables de sus inspecciones y mantenimiento a sus transportes, tanto colectivos como de carga y a todo lo referente a las llantas, los frenos, el motor, las luces y todo lo que tiene que tener un Transporte en buenas condiciones para su uso y así brindar un mejor servicio libre de accidentes, de manera que si esto funciona bien es porque los que están fallando son los que manejan y de ser así implementar junto al Ministerio de Educación un curso donde puedan llevar la educación vial desde diversificado garantizando los valores y ética, que pueden poner en practica a manera de disminuir todo tipo de siniestro vial en Guatemala. Aspecto educacional que no existe ni siquiera en primaria, básicos y diversificado que debería ser obligatorio, para que la educación vial se fomente en la primaria.

4.5 Delitos Contra la Seguridad del Tránsito

El libro segundo parte especial, capítulo **VIII** del Código Penal, regula DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRANSITO, Iniciando en el artículo 157, con el Delito de **Responsabilidad de Conductores**, indicando en este la multa a imponer y en sus dos numerales los supuestos de derecho que permiten su tipificación. Ello cuando no causare lesiones; pues si las causare a persona alguna la pena a imponer será de 3 a 4 años, cancelación de la licencia de conducir al piloto y el propietario, cancelación de licencia de operación del transporte público por 5 años, aparte la reparación civil. Agregando también que si el hecho fuera causado por pilotos de transporte colectivo de pasajeros o de carga, serán sancionados con el doble de la pena y la cancelación de la tarjeta de operaciones.



El Artículo 157 Bis de dicho Código, establece que: “Quien condujere un vehículo de transporte colectivo o transporte pesado o de carga sin que se le hubiere autorizado la licencia de conducir respectiva o simplemente esté vencida, será sancionado con prisión de dos a cinco años y multa de cinco mil a diez mil quetzales.”¹¹

El Artículo 158 del mismo Código indica que: “Serán sancionados con multa de veinticinco a quinientos quetzales y prisión de dos a seis meses, quienes pusieren en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras: Alterando la seguridad del tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción, total o parcial de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos.”

4.5.1 Arresto Domiciliario en Accidentes de Tránsito

Consiste en asegurar la comparecencia a juicio del sindicado, sin que guarde prisión preventiva. Los pilotos del transporte extraurbano cuentan con el beneficio de arresto domiciliario el cual fue regulado en las reformas del Código Procesal Penal vigente, Decreto número 32-96 del Congreso de la República, el cual regula, en su Artículo 264 Bis, lo relativo **al Arresto Domiciliario en Hechos de Tránsito**, y establece que: “Cuando se trate de accidentes de tránsito, los causantes de ellos deberán quedarse en libertad inmediata bajo el arresto domiciliario.” A la vez establece que esta medida podrá constituirse mediante acta levantada por un Notario, Juez de Paz o por el propio Jefe de Policía que tenga conocimiento del asunto. En el acta deberán hacerse constar los datos de identificación personal, tanto del beneficiado como de su fiador o gerente, quienes deberán identificarse con su Documento Personal de Identificación o su licencia. No gozará del beneficio la persona que en el momento del hecho se encontrare en alguna de las situaciones siguientes: a) En estado de ebriedad o bajo efecto de drogas o estupefacientes. b) Sin licencia vigente de conducción. c) No haber prestado ayuda a la

¹¹ Artículo 157 Código Penal



víctima, no obstante, de haber estado en posibilidad de hacerlo. d) Haberse puesto en fuga u ocultado para evitar su procesamiento.

En los casos en los cuales el responsable haya sido el piloto de un transporte colectivo de pasajeros, o de carga en general cualquier transporte comercial, podrá otorgársele este beneficio, siempre que se garantice suficientemente ante el Juzgado de Primera Instancia respectivo, el pago de las responsabilidades civiles. La garantía podrá constituirse mediante primera hipoteca, fianza prestada por entidad autorizada para operar en el país o mediante el depósito de una cantidad de dinero en la Tesorería del Organismo Judicial y que el juez fijará en cada caso.

Se necesita que exista una Ley que regule ampliamente los hechos de tránsito, con sus juzgados y tribunales respectivos para que la justicia en ese sentido sea pronta y cumplida. Es cierto que los beneficios que se le otorgan a los pilotos de transporte colectivo son razonables en virtud de que no existe dolo, pero sí existe imprudencia ya que se suben a las banquetas, los pilotos conducen a excesiva velocidad en lugares donde hay muchos peatones, no respetan los semáforos en rojo ni las señales de tránsito, toman las carreteras de autopistas, a velocidades exageradas poniendo en peligro a los pasajeros y demás personas que circulen en dicha carretera, sin importarles absolutamente nada, es por eso que las autoridades de tránsito no deben otorgar nuevamente la licencia de conducir a esta clase de pilotos que continúan cometiendo los mismos hechos, aumentando así los accidentes de tránsito en todo el territorio de Guatemala. Y por último el Artículo 265 de dicho Código, establece los requisitos que deben incluirse en dicha acta.

4.5.2 Código Procesal Penal y las Medidas Sustitutivas

El beneficio procesal de la caución económica, de la cual goza el sindicado, es lo que entendemos como “fianza”, en algunos casos es como un previo a otorgar la medida sustitutiva, el Juez ha impone una caución económica o bien una multa pecuniaria, misma que puede ser garantía real o personal.



4.5.3 Medidas Substitutiva

Las Medidas Sustitutivas son actos que facilitan la libertad de locomoción de una persona que ha cometido un delito y el veredicto por un juez fue Medidas Sustitutivas, basándose en la sana crítica razonada y su objeto es resguardar la aplicación de la ley penal y que se cumplan las leyes, como esta en nuestro ordenamiento jurídico

4.5.4 Criterio de Oportunidad

El Código Procesal Penal vigente, Decreto número 51-92 del Congreso de la República de Guatemala, en el Artículo 25, regula el Criterio de Oportunidad para toda clase de delitos que no sean de trascendencia ni impacto social; es por eso que, siendo el hecho de tránsito tipificado como delito culposo, encuadra en dicha institución. El Ministerio Público con consentimiento del agraviado, si lo hubiere, y autorización del Juez de Primera Instancia o de Paz que conozca del asunto podrá abstenerse de ejercitar la acción penal en cualquiera de los siguientes casos: a) Si se tratare de delitos no sancionados con pena de prisión; b) Si se tratare de delitos perseguibles por instancia particular; c) En los delitos de acción pública, cuya pena máxima de prisión no fuere superior a cinco años con excepción de los delitos tipificados en la Ley contra la Narcoactividad. d) Que la responsabilidad del sindicado o su contribución a la perpetración del delito sea mínima; e) Que el inculpado haya sido afectado directa y gravemente por las consecuencias de un delito culposo y la pena resulte inapropiada. El Juez competente con el fiscal deberán trasladarse al lugar donde la persona se encuentra para realizar la diligencia. Para otorgar el Criterio de Oportunidad, es necesario que el imputado hubiere reparado el daño ocasionado o exista un acuerdo con el agraviado en ese sentido. Si la acción penal hubiere sido ya ejercida el Juez de Primera Instancia, o el tribunal podrá a petición del Ministerio Público, dictar auto de sobreseimiento en cualquier etapa del proceso. En conclusión, dado que en los accidentes de tránsito las partes pueden llegar a arreglos extrajudiciales derechos y de buena fe, resarciéndose los daños y perjuicios causados a través de un arreglo económico les es aplicable el criterio de oportunidad ya analizado.



4.6 Responsabilidad Civil

En el artículo **1645**. Del Código Civil, se establece que “Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, 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”¹². y en el artículo **1646.-** “El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños o perjuicios que le haya causado”. Al menos que allá una exención de responsabilidad penal donde el juez lo acredite en una resolución apegada a la crítica razonada según las circunstancias especiales del caso.

Después de la responsabilidad Penal la posible solución que da el Código Procesal Penal, el pago de la responsabilidad del daño y perjuicio, correspondiente en la vía Procesal Civil y Mercantil, mediante un juicio ordinario de Daños y Perjuicios.

¹² Código Civil art. 1645 y 1646



CAPITULO V

5. Análisis y Discusión Del Resultado

La falta de interés de los propietarios de los buses de transporte colectivo de pasajeros y el transporte pesado o de carga, ha sido un problema en su constante mantenimiento de unidades, ha ocasionado cantidad de accidentes en el territorio nacional, al grado que se están violando nuestras Garantías Constitucionales, que el Estado está obligado a proporcionar a todos los habitantes, la protección a las personas humanas y el derecho a la vida entre otras. Lo cual no se ha cumplido y eso ha permitido que tengamos muchos percances viales en el territorio nacional, por la ausencia de un Código y su Reglamento específico que obligue a los propietarios del transporte pesado y transporte colectivo de pasajeros a darle cada mes o dos meses el servicio necesario a sus unidades y la supervisión por parte de la Dirección General de Transportes, a todos lo relacionado a los servicios de mantenimiento de embrague, motores, carrocerías, chasis, amortiguadores, ejes, llantas y especialmente los frenos de dichos transportes. Por esa ausencia de supervisión y la inexistencia de un reglamento en específico, es que ocurren muchos accidentes, pues los dueños ven diezmada su garantía y su ganancia y por ello no les importa el estado en que estén sus unidades.

El Ministerio de Gobernación, por medio de un acuerdo que le dio a la Dirección General de Transportes, Policía Municipal de Transito y Dirección General de Caminos, ha logrado tener un departamento llamado: Observatorio Nacional de Seguridad de Tránsito, -ONSET- el cual tiene como objeto la intersectorial e interdisciplinario dedicado a la recopilación, procesamiento, análisis y difusión de datos e información que sustente la toma de decisiones y que genere acciones encaminadas a reducir la siniestralidad vial en la vía pública del territorio nacional, por medio de sus estadísticas Nacionales de Transito de accidentes y muertes a causa de hechos viales, en su informe de diciembre del 2022 en la ciudad Capital, de enero a diciembre las estadísticas reflejan que en el mes de agosto, fueron impuestas 14,856 multas por agentes, provocando en unos casos la suspensión de licencias, de enero a diciembre por diferente causa 1,280 personas fallecidas por hechos de tránsito, 2,176 representan el segundo lugar por causa de



muerte violenta en Guatemala. Cantidad de hechos de tránsito según hora de ocurrencia de enero a diciembre del 2,022 en horario de mayor cantidad es de las 17:00 a las 00:00 horas, los días sábados y domingos. En esa tabla No 8 del promedio diario de siniestralidad vial, suscitada a nivel nacional, enero-diciembre del año 2022, hechos el 22%, fallecidos 6%, lesionados 23%, se dan a conocer todos los percances viales y no existe algún control directo de revisión y supervisión sobre los servicios mecánicos que necesariamente se les deben de dar a todas las unidades de dichos transportes, para su buen funcionamiento y así evitar cantidad de accidentes y con ello la muerte de muchos guatemaltecos inocentes, por lo tanto es necesario se realicen reformas a los Reglamentos del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, entre ellos el Acuerdo Gubernativo 42-94, Ley de Transporte, Decreto No. 253, Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, Decreto No. 15-2014, Ley de Tránsito, Decreto No. 132-96 Y Su Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo No. 273-98 Y sus Reformas, Acuerdo Gubernativo 379-2010. Que tengan el control necesario para crear un Código de Transporte, especificando la supervisión o revisión de los servicios mecánicos al transportes pesados y colectivos de pasajeros, especialmente los servicios de las unidades para la seguridad de los ciudadanos, sin violentar las garantías constitucionales.

5.1 Análisis Problema

La ausencia de un Código y su reglamento en específico y directo que obligue a los propietarios del transporte pesado y transporte colectivo de pasajeros a hacer supervisión en sus unidades por parte de la Dirección General de Transportes, cada cierto tiempo relacionado al servicios de mantenimiento de embrague, motores, carrocerías, amortiguadores, luces, chasis, ejes, y especialmente los frenos y calidad y estado de las llantas, toda vez que la misma es urgente y necesaria a de dichos transportes, y por esa ausencia de supervisión y la inexistencia de un reglamento permite que los conductores y propietarios evadan su reglamento en específico. Es el Ministerio de Gobernación por medio de un acuerdo que le dio al del Departamento de Transito de la Policía Nacional Civil, las facultades suficientes para regular el tránsito, en el boletín estadístico de seguridad, se dan a conocer todos los percances viales y no existe algún control directo



de revisión y supervisión sobre los servicios mecánico que necesariamente se les deben de dar a todas las unidades de dichos transportes, para su buen funcionamiento y así evitar cantidad de accidentes y muerte de muchos guatemaltecos, por lo tanto es necesario se realicen reformas a los Acuerdos Gubernativos 1084-92 y el Decreto 132-96 que es la Ley de Tránsito y su Reglamento para que tenga un control específico y directo sobre dichos transportes y de esa forma tratar de evitar los accidentes de tránsito que día a día van en aumento. Es necesario crear un acuerdo específico para la supervisión o revisión de los servicios mecánicos al transporte pesado y colectivo de pasajero, especialmente los servicios de las unidades para la seguridad de los ciudadanos, sin violentar las garantías constitucionales.

5.2 Especificación del Problema

“El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de las personas”, derivado a este principio constitucional y de la técnica de investigación que comprende en todos sus ámbitos, sociales la población ha sido inocente porque no ha tenido una solución a este problema que, causado, incidencia de muertes provocadas por los transportes pesados y colectivo de pasajeros, por la falta de un reglamento que cumpla con la supervisión del servicio y asegure la estabilidad a las personas, evitando se violenten las garantía Constitucionales.

5.3 Delimitación del Problema

En el territorio de Guatemala, no podríamos especificar un solo departamento ajeno a los percances de tránsito, pues los mismos son diariamente a nivel nacional y por esa razón se toma en cuenta que los transportes pesados y colectivo de pasajeros son lo que han dejado a mucha gente de luto, con lesiones de gravedad y también a otros en sillas de rueda.

5.4 Operacionalización del Problema

Los efectos jurídicos que existen, en esta problemática son de carácter urgente y no pueden ser inviolables ante nuestra Constitución Política de la República de Guatemala,



sino que puede ser una normativa donde se pueda garantizar la libre locomoción sin necesidad que existir percances viales en el territorio nacional.

5.5 Marco Teórico

Este tema es escasamente tratado ya que nadie le pone el interés debido, porque no hay una información fidedigna de todos los accidentes que ocurren a diario en el territorio nacional de Guatemala, menos damos cuenta de ellos, únicamente por medio de las noticias que escuchamos o vemos en los canales de televisión. Cada mes El Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito –ONSET, rinde un boletín informativo de las estadísticas de los percances viales, pero no solo no es total, sino lo peor es que no hay quien solucione esta problemática. En el boletín del departamento de tránsito ¹³, de octubre del 2022, se puede observar en el grafico número trece, comparativa de muertes violentas en Guatemala, enero a octubre del 2022 con un porcentaje de 1,767 hechos de tránsito y el grafico catorce, que indica comparativa de la tendencia Intermensual de fallecidos por hecho de transito de los años 2021 y 2022, donde especifica que solo en el mes de octubre 2021 hubieron fallecidos 194 y en el mes de octubre de 2022, fallecidos 207.

La tabla No. 9 de incidencia absoluta de vehículos involucrados en hechos de transito de los meses de enero a octubre del año 2022. Camión, cabezal, tráiler, transportes de carga, 845 incidentes y camionetas 706 incidentes de vehículos. Esto nos da a entender que la Dirección General de Transportes, no está velando por el bien común de las personas, está violentando una garantía constitucional, que perjudica a todos los guatemaltecos.

La Dirección General de Transportes, es una institución de orden público, que tiene por objeto regular la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, el servicio especial de turismo, agrícola e industrial y de carga. Asimismo, establecer las medidas necesarias para garantizar un transporte digno, seguro, moderno y eficiente para las personas, bienes e intereses, confiados a tal servicio, estableciendo

¹³ Ibid. pág. 47



los requisitos, condiciones, términos y procedimientos para el otorgamiento de las concesiones y permisos de un sistema ramificado de transporte, que en su conjunto contribuya a impulsar de manera eficaz a la economía del país. Su misión es buena, pero está dejando a muchas familias sin sus seres queridos y muchos lesionados, podrá aportar al crecimiento de la economía al país y ganancias fuertes a sus propietarios, pero no hay quien pueda solventar la hambruna que dejan después que las personas que han atropellado y han fallecido, dejando sin padre o madre a niños y sin subsistencia económica a familias completas. No hay institución alguna que vele por una norma que asegure que las unidades de transportes, estén en buenas condiciones de movimiento para que puedan circular en todo el territorio nacional.

Nuestra legislación, tampoco se ha dado la tarea en sufragar este tipo de irresponsabilidades que ocasionan los conductores de transportes y sus transportistas, no se ha buscado la solución para disminuir estos hechos que han dejado muchas muertes en los últimos años, por ausencia de una educación vial que se imparta desde los básicos hasta el último grado de diversificado y un reglamento con el que contenga un manual del servicio mecánicos de Transportes de Carga o pesados y Transportes Colectivos de pasajeros.

"El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de las personas."¹⁴

5.6 Hipótesis

La creación de un reglamento, para la supervisión del servicio mecánico al transporte pesado o de carga y transporte colectivo de pasajeros, es importante porque estamos en grave riesgo, por falta de interés y cumplimiento legal en la protección del ser humano, en nuestra Carta Magna, que es un derecho a la vida y se estaría violentando, porque existe una cantidad de fallecidos, por causa de los accidentes viales que surgen a diario. La gente que sufre esas consecuencias es porque el Estado, carece de un Reglamento en específico para que pueda supervisar y evita este tipo de accidentes viales. la

¹⁴ Carta Magna, Derechos Individuales. Derecho a la Vida. Art. 3



Dirección General de Transportes tendría que hacer una iniciativa a la ley, donde los transportistas puedan cumplir con un reglamento de supervisión mecánico para los transportes que circulen en todo el territorio Nacional implementando la supervisión y el control cada mes, a todas las unidades.

Comprobación De Hipótesis

A través de los métodos analítico, sintético, inductivo y deductivo, se determinó que es válida la hipótesis planteada ya que la violación de los derechos humanos son el objetivo de la dignidad humana, por esa razón es la comprobación de mi investigación donde se puede verificar la vulneración que tiene nuestra Dirección General de Transportes faltando a un principio constitucional, que tiene como garantía la protección y la vida humana.

5.7 Objetivos de la Investigación

La Dirección General de Transporte debe tener un soporte legislativo, donde la falta de supervisión en los transportes pesado y transportes colectivos de pasajeros tenga consecuencias para los transportistas y no hagan lo que se les dé en gana con las vidas humanas, dejando sin seguridad a todos los ciudadanos que se transportan o los que reciben los daños colaterales. El artículo 3 de la Constitución Política de la República de Guatemala, es muy clara cuando dice, Derecho a la vida. El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de las personas.

5.7.1 Objetivo General

Es hacer conciencia a nuestros legisladores de los percances viales, que se suscitan a diario por no tener un reglamento específico, para la supervisión del servicio mecánico al transporte pesado y colectivo de pasajeros y con ello disminuir los accidentes en el territorio de Guatemala o para ser más exactos un Código de Transportes y su reglamento, en el cual se incluirían todos los Acuerdos ministeriales relacionados a dicha actividad, lo cual efectivamente ayudaría a todos los guatemaltecos. Pues lo actuales



acuerdos en vigencia tienen muchas deficiencias en algunos artículos, ya que regulan ciertas cosas y otros no se hacen responsables de lo que indica la realidad actual de los accidentes de tránsito, de tal forma que, mediante la ley, tener el mando y el control de la inspección y velar por los servicios y ajustes mecánicos que necesitan las unidades de transportes, para el servicio a la sociedad en el territorio nacional.

5.7.2 Objetivos Específicos:

1.- Se necesita de un Código de Transportes como Urgencia Nacional y su Reglamento, que supervise los servicios mecánicos de los transportes de carga o pesados y colectivos de pasajeros en el territorio de Guatemala. Para evitar, no solo menos accidentes, si no especialmente menos muertes de personas, que son las víctimas de estas carencias legales.

2.-Que dicho Código vele por el cumplimiento y el deber que deben de tener los transportistas y especialmente el respeto al derecho a la vida en todas sus formalidades como lo dice en la carta magna.

5.7.3 Justificación de la Investigación

“El Estado de Guatemala es un Estado libre, independiente y soberano, organizado para garantizar a sus habitantes en el goce de sus derechos” por esa misma razón es que se debe cumplir con la protección y la seguridad de los habitantes, como lo garantiza nuestra Constitución Política de la República de Guatemala.

5.7.4 Métodos Y Técnicas De Investigación

Por medio de la utilización del método analítico, estableceré más elementos explicativos del objetivo de estudio, con el cual se podrá comprender el comportamiento de lo investigado, por medio la analogía y el método sintético, se establecerá una explicación de la forma construyendo los elementos de análisis inductivo y deductivo, para corroborar la validez de la hipótesis planteada, ya que la violación de los derechos humanos son el



objetivo de la dignidad humana, por esa razón es la comprobación de mi investigación para que se pueda dar la seguridad que se necesita a todas las personas y que la Dirección General de Transportes tenga el conocimiento que cada vida que se pierda por la irresponsabilidad de la incompetencia de los transportistas sería el pago de los daños y perjuicios a las víctimas y que el Estado sea el que vele por el cumplimiento de lo pactado y por medio de sus acuerdos sean los que velen y supervisen el servicio mecánico del transporte, a cada cierto tiempo, con la garantía que si no están al día se le cobre dos veces la multa por irresponsabilidad.



CONCLUSIÓN

De acuerdo a la historia de nuestra evolución en el transporte, se puede decir que, si se ha avanzado, se ha logrado desarrollar Guatemala, porque de pasar transportando se en carruajes a hora son transmetros, transurbanos en el perímetro de la capital y a nivel departamental están los transportes Colectivos y para el desarrollo de Guatemala y el libre comercio puedo decir que también ha dado un giro muy gratificante para la sociedad, como lo son los transportes de carga o pesados.

Se necesita un orden administrativo jurídico, creado mediante un Código de Transportes y su Reglamento, que defina con mayor claridad y más protección al peatón, por parte de la Dirección General de Transporte, la policía municipal de tránsito y la Dirección General de Caminos, para que velen por la seguridad de los habitantes, se le debe de capacitar e instruir que deben los transportistas de cumplir con los parámetros legales que la ley indica, así mismo los dueños deben de brindar el mejor servicio para darle a la población la calidad que el Estado exige.

En el 2019, se dio una iniciativa de ley, en donde se podía poner un regulador de velocidad, pero los mismos transportistas se opone al mismo, ya que no tendría la movilidad de acorde al peso, esa iniciativa ayudaría a seguir calculando los perímetros de velocidad, pero lamentablemente el Congreso no ha dado su aprobación, a una iniciativa tan importante a la sociedad, para proteger a sus habitantes.

Se necesita que todos los porteadores deban tener educación vial desde la educación de los básicos hasta diversificado, para tener un diploma de educación vial y donde garantice que, si fue instruido y enseñado con un promedio de acorde a los 80 puntos, sería un acuerdo que se realizara del Ministerio de Gobernación y El Ministerio de Educación, para que la enseñanza vial sobre salga en nuestro territorio ya que son muy pocos países los que tienen este tipo de enseñanza.

En la investigación de mi punto he llegado en el análisis que la protección a la vida, es muy importante, como estudiosa del derecho sabemos que es un principio inherente que nos asiste, pero que nadie ha podido ponerle énfasis a esta problemática, esperando que

mi tesis sea una iniciativa de ley y pueda servir a todos los ciudadanos del territorio de Guatemala y no sea una propuesta más, olvidada dentro de muchas que existen pero no les dan la prioridad.



RECOMENDACIÓN



A lo largo de la investigación y análisis puedo decir que se necesita una iniciativa de ley, donde se puedas realizar dos cosas: la primera; una recopilación de las leyes y Acuerdos donde se pueda realizar un solo Código de Transportes, con su debido Reglamento. Segunda; sería que, en su reglamento, estuviere un departamento de control de peso, servicio mecánico e inspección de servicios mecánicos, tan necesarios en esos transportes, y que su vigencia fuera cada mes, aparte que los conductores reforzaran su estudio vial, para que tomen conciencia de todas esas víctimas que han quedado en los hospitales y en los cementerios, por las vidas que se han llevado por delante y todas las personas que han dejado sin sus familiares.

Esta es la razón por la que me llamo la atención de realizar mi punto de tesis, porque este es un impacto social, que debemos de tener conciencia y reconocer que no se le ha ayudado antes a la población y que pasan los días, los meses y los años y no hemos tenido una ley que vele por estos derechos y que obligue a los transportistas a tener sus vehículos en óptimas condiciones, con la debida supresión, obligando los a pagar una sanción de acorde al hecho suscitado y así mismo las faltas y multas que se impongan, que se le obligue a cada transportistas o porteador llevarle suministros de alimentación a las familias que se han quedado sin sus parientes a causa de un hecho de tránsito por un periodo de una año. Los dueños o empresa encargada deben velar económicamente por los servicios funerarios que ocasione el transportista o el porteador.

Mi investigación es una lucha que, como aporte a la sociedad, me comprometo a velar porque se cumpla y a dar un poco de lo que la sociedad me dio.

BIBLIOGRAFÍA.



- a) **Educación y seguridad Vial**, Autores: Violeta Manso Pérez, Manuel Jesús Castaño Pardo, Editores: Madrid: Etrasa, 2008, publicación: 2008, País: España, Idioma: español, Universidad de Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca
- b) **Diccionario Jurídico elemental**, Guillermo Cabanellas de Torres, año 2008, primera edición, pg. 370
- c) **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial**, OMS Organización Mundial de la Salud, (s.f.)
- d) **Boletín Estadístico de Seguridad Vial**, Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito, no. 10-2022, Guatemala, octubre de 2022

LEGAL

- 1) **Centros de evaluación de conductores de vehículos**, Directriz 001-2018
- 2) **Creación del Centro de Evaluación de Conductores de Vehículos**, Acuerdo Ministerial 932-2003
- 3) **Constitución Política de la República de Guatemala**. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.
- 4) **Funciones de los Centros de Evaluación de Conductores de Vehículos**, Acuerdo Ministerial 903-2003
- 5) **Ley de Tránsito y su Reglamento**, Decreto Gubernativo Numero 132-96
- 6) **Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial**, Decreto Gubernativo 45-2016
- 7) **Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito**, Sobre Responsabilidad de los Propietarios, Decreto Gubernativo 15-2014.
- 8) **Organización y Designación de Funciones del Departamento de Tránsito de la Dirección General adjunta de la Policía Nacional Civil**, Orden General No. 75-12.
- 9) **Para oftalmólogos, licenciados en optometría, técnicos en optometría y técnicos refaccionistas, autorizados para la emisión de certificados de la vista-agudeza visual** Directriz no. 001-2020



- 10) **Reformas a la ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Sobre las**
Licencias de Conducir. Decreto Gubernativo 11-2017.
- 11) **Reglamento para el funcionamiento de las Escuelas de Aprendizaje de**
Transito. Acuerdo Gubernativo 242-99

INTERNET

- 1) Guatemala de Ayer. Historia del Carruaje en Guatemala – Transporte Urbano de la Ciudad. Recuperado el 24 de mayo del 2017, de <https://goo.gl/uelkRF>
- 2) <https://aprende.guatemala.com/cultura-guatemalteca/general/historia-carruaje-guatemala/>
- 3) <https://www.ferodo.es/blog/avoid-issue-brake-discs.html>
- 4) <https://www.paho.org/es/temas/alcohol> OMS, Organización Panamericana De La Salud
- 5) <https://www.pdh.org.gt/documentos/seccion-de-informes/supervision-y-monitoreo/defensoria-de-las-personas-usuarias-del-transporte-publico/ano-2022-29/informe-supervision-a-la-institucionalidad-del-estado-para-el-cumplimiento-de-la-ley-de-proteccion-para-las-personas-de-la-tercera-edad-decreto-80-96-que-garantiza-la-exoneracion-del-pago-al-transporte-publico-municipal-agosto-2022/13199-informe-supervision-a-la-institucionalidad-del-estado-para-el-cumplimiento-de-la-ley-de-proteccion-para-las-personas-de-la-tercera-edad-decreto-80-96-agosto-2022/file.html>
- 6) Informe De La Defensoría De Las Personas Usuarias Del Transporte Publico
- 7) onset.transito.gob.gt
- 8) <https://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/09/historia-del-carruaje-en-guatemala.html>

