

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



**INCIDENCIA DE PERCANCES VIALES POR LA FALTA DE IMPLEMENTAR EL
SISTEMA LIMITADOR DE VELOCIDAD AL TRANSPORTE DE CARGA**

VIVIAN SUJEEY GUZMÁN MORALES

GUATEMALA, JULIO DE 2024

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

**INCIDENCIA DE PERCANCES VIALES POR LA FALTA DE IMPLEMENTAR EL
SISTEMA LIMITADOR DE VELOCIDAD AL TRANSPORTE DE CARGA**



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

VIVIAN SUJEEY GUZMAN MORALES

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, julio de 2024

**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:	Vacante
VOCAL II:	Lic. Rodolfo Barahona Jácome
VOCAL III:	Lic. Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV:	Br. Javier Eduardo Sarmiento Cabrera
VOCAL V:	Br. Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
SECRETARIA:	Lic. Wilfredo Eliú Ramos Leonor

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic. José Miguel Cermeño Castillo
Vocal:	Lcda. Alma Beatriz Molina Berganza
Secretaria:	Lcda. Gloria Isabel Lima

Segunda Fase:

Presidente:	Lcda. Gloria Isabel Lima
Vocal:	Lic. Jaime Rolando Montealegre
Secretario:	Lic. José Luis De León Melgar

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



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



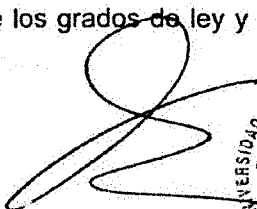
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
30 de julio de 2021.

Atentamente pase al (a) Profesional, WILBER ESTUARDO CASTELLANOS VENEGAS
para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
VIVIAN SUJEEY GUZMÁN MORALES, con carné 9411533,
intitulado INCIDENCIA DE PERCANCES VIALES POR LA FALTA DE IMPLEMENTAR EL SISTEMA LIMITADOR DE
VELOCIDAD AL TRANSPORTE DE CARGA.

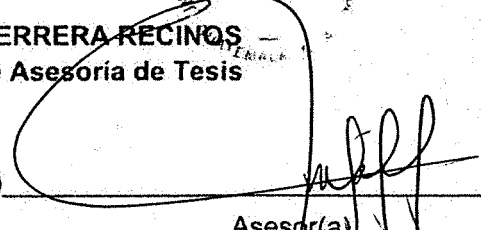
Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del
bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título
de tesis propuesto.

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


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

Fecha de recepción 6 / 5 / 2022


Asesor(a)
(Firma y Sello)

Lic. Estuardo Castellanos Venegas
ABOGADO Y NOTARIO

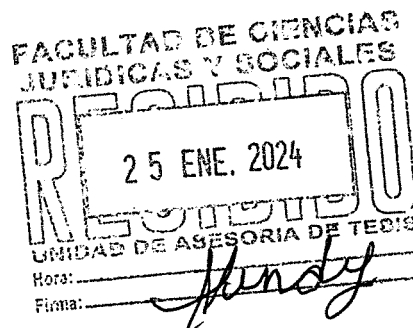




MA. Wilber Estuardo Castellanos Venegas
ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, 7 de noviembre de 2022

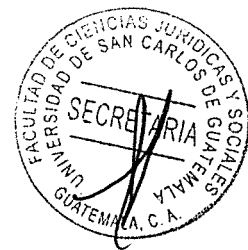
Dr. Carlos Ebertito Herrera Recinos
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.



Apreciado doctor:

Respetuosamente a usted informo sobre el resultado de mi nombramiento como asesor de tesis de la bachiller **VIVIAN SUJEEY GUZMÁN MORALES**, la cual se intitula **INCIDENCIA DE PERCANCES VIALES POR LA FALTA DE IMPLEMENTAR EL SISTEMA LIMITADOR DE VELOCIDAD AL TRANSPORTE DE CARGA**, por lo que me complace manifestarle las siguientes conclusiones sobre el trabajo de investigación realizado:

- a) Respecto al contenido científico y técnico de la tesis, en la misma se analizan aspectos legales importantes y de actualidad, pues aborda la problemática que sufre la seguridad vial en la República de Guatemala, evidenciando la falta de controles sobre los vehículos de transporte de carga.
- b) Los métodos utilizados en la investigación fueron el análisis, la inducción, la deducción y la síntesis; mediante los cuales la bachiller no sólo logró comprobar la hipótesis sino que también analizó y expuso detalladamente los aspectos más relevantes relacionados con la necesidad de implementar los sistemas limitadores de velocidad para el transporte de carga en Guatemala. La técnica bibliográfica permitió recolectar y seleccionar adecuadamente el material de referencia.
- c) La redacción de la tesis es clara, concisa y explicativa, habiendo la bachiller utilizado un lenguaje técnico y comprensible para el lector; asimismo, hizo uso de las reglas ortográficas de la Real Academia Española.
- d) El informe final de tesis es una contribución científica para la sociedad y para la legislación guatemalteca; puesto que es un tema muy importante que no ha sido investigado suficientemente. En todo caso puede servir como material de consulta para futuras investigaciones.



MA. Wilber Estuardo Castellanos Venegas
ABOGADO Y NOTARIO

- e) En la conclusión discursiva la bachiller expone sus puntos de vista sobre la problemática y a la vez recomienda que se implemente el sistema limitador de velocidad al transporte de carga, para beneficiar la red de seguridad vial que se encuentra a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, como ente rector.
- f) La bibliografía utilizada fue la adecuada al tema, en virtud que se consultaron exposiciones temáticas tanto de autores nacionales como de extranjeros.
- g) La bachiller aceptó todas las sugerencias que le hice y realizó las correcciones necesarias para una mejor comprensión del tema; en todo caso, respeté sus opiniones y los aportes que planteó.
- h) Asimismo hago de su conocimiento que no me une con la postulante ningún tipo de parentesco dentro de los grados que la ley establece, ni ningún interés particular que afecte el trabajo de asesoría que se ha prestado por parte de mi persona.

En base a lo anterior, le informo que el trabajo de la tesis cumple con todos los requisitos estipulados en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público; por lo que apruebo el trabajo de investigación, emitiendo para el efecto **DICTAMEN FAVORABLE**, para que la misma continúe el trámite correspondiente.

Atentamente,

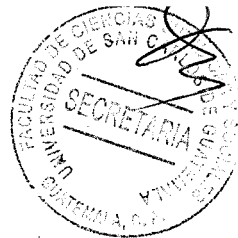


MA. Wilber Estuardo Castellanos Venegas
Abogado y Notario
Colegiado 7706
Asesor de Tesis

Lic. Estuardo Castellanos Venegas
ABOGADO Y NOTARIO



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

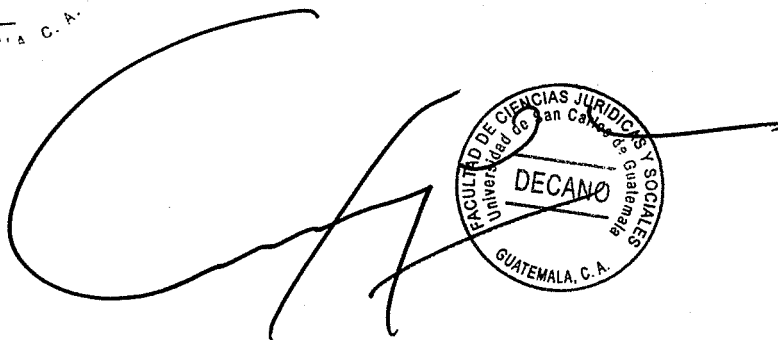
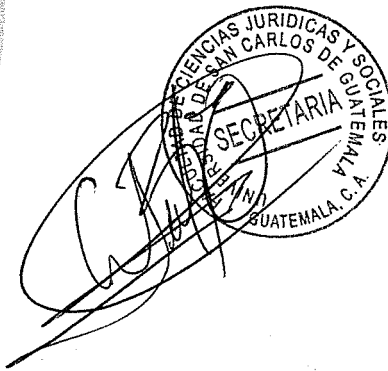
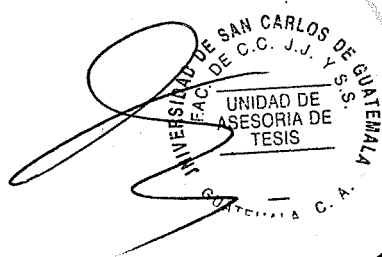


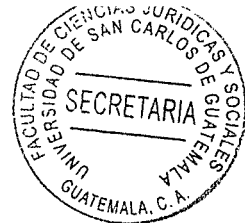
D.ORD. 238-2024

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

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante, **VIVIAN SUJEEY GUZMÁN MORALES**, titulado **INCIDENCIA DE PERCANCES VIALES POR LA FALTA DE IMPLEMENTAR EL SISTEMA LIMITADOR DE VELOCIDAD AL TRANSPORTE DE CARGA**. 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:** Creador de todo, que has derramado tu bendición en mi vida para alcanzar esta meta.
- A MI MADRE:** Francisca Morales, por darme la vida, con todo su amor, por haber sido ejemplo de trabajo arduo y sus enseñanzas.
- A MI PADRE:** Juan Guzmán, con mucho respeto.
- A MI ESPOSO:** Fernando Falla, por brindarme su amor y apoyo.
- A MIS HIJOS:** Luis, Alejandra y Arturo les dedico con todo mi amor este trabajo.
- A MIS HERMANOS:** Hayward y Juan Luis, por mostrarme con su ejemplo las mejores lecciones en la vida, y por sus consejos.
- A MIS AMIGOS:** Por estar presentes en todo momento.
- A:** la tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, por darme la oportunidad de ingresar a tan prestigiosa y reconocida Universidad.
- A:** Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, que junto con sus docentes me enriquecieron de los conocimientos necesarios para culminar esta profesión.



PRESENTACIÓN

La investigación pertenece a las ramas cognoscitivas del derecho administrativo y derecho mercantil, en virtud que el tema abordado se enfoca en las relaciones existentes entre la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL y los comerciantes propietarios del transporte de carga; principalmente el análisis jurídico del incumplimiento de la obligación de implementar el sistema limitador de velocidad.

El contexto diacrónico de la investigación fue realizado en el municipio de Fraijanes del departamento de Guatemala, haciendo énfasis en el periodo comprendido del uno de enero al treinta y uno de diciembre de dos mil veinte y el contexto sincrónico de la investigación fue realizado en tres meses.

El objeto y el sujeto fueron la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL y los comerciantes propietarios del transporte de carga. Y como aporte académico es establecer la necesidad de suscribir los convenios correspondientes entre las autoridades encargadas de velar por la seguridad vial.



HIPÓTESIS

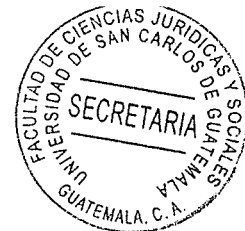
La falta de coordinación institucional entre las autoridades encargadas de la seguridad vial principalmente: la Policía Municipal de Tránsito; Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil; Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; Dirección General de Protección y Seguridad Vial; es lo que no ha permitido implementar la regulación de la velocidad del transporte de carga, puesto que se establece la obligatoriedad a las personas individuales o jurídicas propietarias de empresas de transporte, a implementar el sistema limitador de velocidad que consiste en modificar mecánicamente el sistema de admisión de combustible de los vehículos de carga, establecido en los Artículos 1, 2, y 4 del Decreto Número 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala, Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Para resolver la hipótesis planteada, fue necesario realizar la presente investigación, utilizando el método inductivo y las técnicas de investigación siguientes: observación directa, la entrevista y la encuesta, a través de las cuales se obtuvieron los resultados específicos o particulares de la problemática identificada.

Comprobándose efectivamente, que sí, es necesaria la suscripción de los convenios entre las autoridades competentes encargadas de velar por la seguridad vial, para que se supervise eficazmente la correcta aplicación de las disposiciones establecidas en el Decreto Número 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala, Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial y de esta manera se coadyuve a que se le dé cumplimiento a la obligación que tienen los propietarios de empresas de transporte, de implementar el sistema limitador de velocidad a sus vehículos.



ÍNDICE

Pág.

Introducción.....	(i)
-------------------	-----

CAPÍTULO I

1. Derecho administrativo y autoridades encargadas de velar por la seguridad vial...	1
1.1. Definición de derecho administrativo.....	2
1.1.1. Principios del derecho administrativo.....	4
1.1.2. Principio de legalidad.....	5
1.1.3. Principio de juridicidad	8
1.1.4. Naturaleza jurídica del derecho administrativo.....	8
1.2. La seguridad vial.....	9
1.3. Autoridades encargadas de la seguridad vial.....	13
1.3.1. Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.....	14
1.3.2. Policía Municipal de Transito.....	16
1.3.3. Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.....	17
1.3.4. Dirección General de Protección y Seguridad Vial.....	19

CAPÍTULO II

2. Contrato de transporte de carga.....	21
---	----

2.1.	Definición del contrato de transporte de carga.....	21
2.2.	Naturaleza jurídica y características del contrato de transporte de carga...	22
2.3.	Antecedentes históricos del transporte en Guatemala.....	23
2.4.	Elementos personales.....	26
2.4.1.	Cargador, remitente o consignante.....	27
2.4.2.	Porteador, fletante o transportista.....	27
2.4.3.	Consignatario o destinatario.....	30
2.5.	Elementos reales.....	30
2.5.1.	Tipos de carga.....	31
2.6.	Elementos formales.....	36
2.7.	Derechos y obligaciones de las partes en los contratos de transporte de carga.....	37
2.8.	Función económica.....	40
2.9.	Gremial de transportistas.....	41

CAPÍTULO III

3.	Sistema limitador de velocidad.....	45
3.1.	Derecho comparado.....	46
3.2.	Definición.....	50
3.3.	Tipos de limitadores de velocidad.....	51
3.4.	De su funcionamiento.....	51
3.5.	Empresas encargadas de instalar el sistema limitador de velocidad.....	52
3.6.	Procedimiento para la instalación del sistema limitador de velocidad.....	57

3.7. Inspección de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial a los implementadores del sistema limitador de velocidad.....	59
--	----

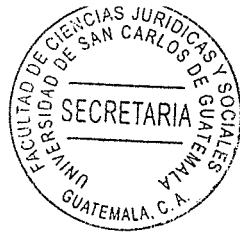
CAPÍTULO IV

4. Incidencia de percances viales por la falta de implementar el sistema limitador de velocidad al transporte de carga.....	61
4.1. Implementación obligatoria del sistema limitador de velocidad.....	61
4.2. Descripción de la realidad del transporte de carga en Guatemala.....	65
4.3. Incidencia de percances viales.....	67
4.4. Repercusiones del SARS COV-2, COVID-19 en el transporte de carga en Guatemala.....	70
4.5. La necesidad de hacer cumplir la obligación de la implementación del sistema limitador de velocidad.....	72
4.5.1. Presupuesto vigente para el año 2020.....	74
4.5.2. Registro de certificados de implementación del sistema limitador de velocidad.....	75
4.6. Falta de coordinación institucional entre la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL y la Policía Municipal de Tránsito de Fraijanes.....	77
4.6.1. Instalación de cámaras en las carreteras para verificar la velocidad.....	78
4.6.2. Operativos de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial.....	81
4.7. Suscripción de convenios entre las autoridades encargadas de la seguridad vial para el cumplimiento de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial	82



Pag

CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	87
ANEXOS.....	89
BIBLIOGRAFÍA.....	95



INTRODUCCIÓN

La investigación que se desarrolló estuvo motivada por el gran número de percances viales, que ocasionan pérdidas humanas irreparables. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, quien por conducto de la Dirección General de Transportes y la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL, es el encargado de velar por la seguridad vial y contribuir al efectivo funcionamiento del sistema de transporte terrestre colectivo de pasajeros y de carga, en coordinación con el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, teniendo por objeto implementar y controlar aspectos relativos a la regulación de la velocidad.

El objetivo que se persigue en la presente investigación, es determinar las razones por las cuales los propietarios de empresas de transporte de carga, no cumplen con la obligación de instalar el sistema limitador de velocidad a todos sus vehículos.

Habiéndose comprobado la necesidad de suscribir convenios entre las autoridades competentes de velar por la seguridad vial.

Esta investigación se divide en cuatro capítulos, en el primero, se aborda el tema del derecho administrativo y las autoridades encargadas de velar por la seguridad vial; seguidamente en el segundo, se desarrolla lo referente al contrato de transporte de carga; posteriormente se encuentra el tercero, el que trata del sistema limitador de



velocidad y finalmente en el cuarto, se describen las incidencias de percances viales, por la falta de implementar el sistema limitador de velocidad al transporte de carga, asimismo se desarrolla un proyecto de convenio entre instituciones encargadas de velar por la seguridad vial.

En cuanto a la metodología, en la presente investigación se utilizó los métodos: deductivo, inductivo, analítico, histórico y sistémico. Además se emplearon las siguientes técnicas de investigación: observación directa, la entrevista y la encuesta.

Como resultado de esta investigación se ha comprobado, que es necesario suscribir todos los convenios posibles, entre las instituciones encargadas de velar por la seguridad vial. En especial entre la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL y la Policía Municipal de Tránsito de Fraijanes.

En la presente investigación, han sido analizados los aspectos generales y específicos relacionados con la seguridad vial desde el punto de vista jurídico.

CAPÍTULO I

1. Derecho administrativo y autoridades encargadas de velar por la seguridad vial

El derecho es un conjunto de principios, normas, doctrinas que buscan reglar las relaciones de las personas dentro de una sociedad. Teniendo como características la coercitividad por parte del poder público del Estado, conformando éste la base en la que se crea el ordenamiento jurídico. Esto como un preámbulo de lo que es el derecho.

En cuanto a la administración como parte del derecho, debemos tomar en cuenta que es una ciencia que consiste en planificar, organizar, dirigir y coordinar recursos y realizar un control en cuanto a las metas alcanzadas.

La administración pública como parte del derecho administrativo, tiene mucha importancia por lo que abordaremos la definición de Garrido Falla, citado por Julio Prat: "Parte del Criterio Orgánico; la Administración es un complejo orgánico integrado en el Poder Ejecutivo. Pero acepta que este se halla formado por Administración más Gobierno, que constituyen el escalón superior de la organización jerárquica del Ejecutivo. La línea divisoria entre ambos la establece el derecho positivo, pero admite que el gobierno posee competencias políticas y administrativas, ya en manos del Gobierno o de las altas jerarquías de la Administración. La limitación de definir la administración desde

el punto de vista subjetivo está justamente en el momento de distinguir administración de gobierno".¹ De esta definición podemos establecer que en el gobierno existe una organización por jerarquías, que le sirve para cumplir con los objetivos que fijan las leyes, pues es quien hará cumplirla de una forma eficaz.

1.1. Definición de derecho administrativo

El derecho administrativo tiene su origen con la revolución francesa, la que data del siglo XVIII. Lo que hace considerar que es una rama del derecho recientemente creada. Por lo que no se encuentra contenida en ningún código, en consecuencia las normas que lo regulan se encuentran dispersas en el ordenamiento jurídico. Esta es una de las razones por las que se convierte en complicado y burocrático nuestro sistema de la administración pública.

"El estado de derecho es un presupuesto jurídico necesario del derecho administrativo. Por eso se da el desarrollo del surgimiento del derecho administrativo como se concibe en la actualidad está vinculado a la evolución del sometimiento del estado de derecho. Al darse el estado de derecho, éste establece normas que enmarcan límites al Estado, se da la sujeción de la ley y se reconocen los derechos fundamentales del ser humano. Es ahí donde se enmarca la diferencia entre el estado absoluto y el estado de derecho".² Al

¹ Prat, Julio A. **Derecho administrativo**. Pág. 132.

² Delpiazzo Carlos E. **Derecho administrativo Uruguayo**. Pág. 3

reconocerse el estado de derecho se marcan los límites del Estado reconociendo de esta forma los derechos fundamentales del ser humano.

Es en la Revolución Francesa de 1789 donde surgen las normas especiales que regulan las relaciones de los particulares con la administración pública, y se desliga de la esfera del derecho común y de las ciencias de la administración: esto es lo que realmente marca el nacimiento del derecho administrativo que se va desarrollando día a día tal como se conoce en la actualidad.

A lo largo de la historia del derecho administrativo han surgido muchas definiciones sobre éste; que han sido depuradas y mejoradas, de tal manera que pueda lograrse la mejor definición para la buena interpretación de esta rama de derecho. Es importante el estudio de varias definiciones para determinar cuál es la más acertada a la realidad actual o cuál es la que llena los requisitos que identifican al derecho administrativo, por lo que a continuación se incluyen definiciones de algunos autores.

“El derecho administrativo se entiende como, el conjunto de conocimientos sistematizados y unificados sobre las normas, fenómenos e Instituciones sociales, relativas a la administración pública de los Estados en su interconexión sistemática, en búsqueda de principios generales, con un método de investigación y desarrollo”.³

El derecho administrativo es importante darle el carácter de ciencia, se debe sistematizar

³ Acosta Romero, Miguel. **Teoría general de derecho administrativo**. Pág. 9

y unificarse en su método, como en lo posible su objeto de conocimiento en ocasiones es necesario acudir a la técnica y al arte.

Una de las definiciones más recientes y modernas es la siguiente; “El derecho administrativo es una rama del derecho público que estudia el ejercicio de la función administrativa y la protección judicial existente contra esta rama del derecho público: o sea, que es una rama del conocimiento o disciplina científica dentro de la distinción entre derecho público y derecho privado, forma parte del primero, que estudia el ejercicio de la función administrativa; debe recordarse aquí que función administrativa es toda a actividad que realizan los órganos legislativos y jurisdiccionales excluidos respectivamente los actos y hechos materialmente legislativos y jurisdiccionales”.⁴ El derecho administrativo estudia toda la actividad que realizan los órganos estructurados jerárquicamente, considera una protección al particular.

1.1.1. Principios del derecho administrativo

En el derecho podemos apreciar cómo se compone de valores y normas, pues los principios o valores sirven como proposiciones jurídicas que rigen, sin embargo no tienen un desarrollo en las normas, por lo que el principio es un criterio

⁴ Gordillo, Agustín. **Derecho administrativo**. Parte general, Pág.29

fundamental, el que marca, de algún modo, el sentido de justicia de las normas jurídicas.

“Los valores o principios jurídicos son más importantes que las normas; que éstas no pueden contradecir, en la solución del caso, aquéllas”.⁵ Se hace énfasis en los principios los cuales son más importantes que una norma.

“Los principios generales del derecho son las premisas fundamentales jurídicas que buscan, con su aplicación, la justicia, la equidad, el bien común, el bienestar social”.⁶ Al respecto se puede destacar la importancia que juegan los principios en la aplicación del derecho, debido a que el derecho es una ciencia y toda ciencia descansa en principios y toda ciencia tiene instituciones doctrinarias y por supuesto el derecho es la norma jurídica, que son elementos importantes que contiene la ciencia del derecho administrativo.

1.1.2. Principio de legalidad

Como antecedente encontramos que por el año 1925 el jurista alemán Adolfo Merkl, tenía la postura que toda actividad administrativa del Estado, debe basarse en la ley, siendo

⁵ Gordillo, Agustín. **Introducción al derecho**. Pág. 1

⁶ Hernández Espíndola, Zeus Jesús. **Los principios generales del derecho. Algunas Consideraciones**. Pág. 47.

esta la única forma en que se podía consolidar el estado de derecho, a pesar de esta postura, con posterioridad se ha degenerado en la discrecionalidad, tema interesante por demás, pues tiene una generalización en la administración pública. La discrecionalidad consiste en que una persona, funcionario o servidor público considera que tiene facultad, para poder disponer sobre los asuntos que conoce. Por consiguiente son aquellas decisiones tomadas pero sin el apego debido a lo establecido en la legislación aplicable a un caso o asunto administrativo determinado.

Actualmente se entiende el principio de legalidad en su sentido originario, pues todas las actuaciones de los poderes públicos deben estar legitimadas por la ley, de esta manera la administración solo puede actuar en los casos en que la ley se lo permite.

El principio de legalidad se caracteriza por que todo está fundado en la ley, por consiguiente el funcionario o empleado público no puede actuar si no existe una norma jurídica que le de competencia para intervenir.

En Guatemala, el Artículo 239 de la Constitución Política de la República de Guatemala estatuye: "Corresponde con exclusividad al Congreso de la República, decretar impuestos ordinarios y extraordinarios, arbitrios y contribuciones especiales, conforme a las necesidades del Estado y de acuerdo a la equidad y justicia tributaria, así como determinar las bases de recaudación... Son nulas *ipso jure* las disposiciones, jerárquicamente inferiores a la ley, que contradigan o tergiversen las normas legales



reguladoras de las bases de recaudación del tributo...”. Debe de existir una norma legal establecida que autorice a la autoridad administrativa, recaudar impuestos y arbitrios.

De la misma manera el Artículo 85 del Código Municipal: “La obtención y captación de recursos para el fortalecimiento y desarrollo del municipio y para poder realizar las obras y prestar los servicios que se necesitan, debe ajustarse a las necesidades de la Municipalidad y a las posibilidades del vecino, teniendo siempre en cuenta el principio de legalidad, que descansa fundamentalmente, sobre la equidad y la justicia tributaria”. Es acá donde encontramos plasmado el principio de legalidad en la legislación. Son las normas las que le facultan al funcionario o empleado público actuar en los casos previstos en las mismas.

“La discrecionalidad se impone en todas las administraciones públicas produciendo efectos negativos: fomenta la arbitrariedad (en el derecho administrativo “arbitrariedad” significa ausencia de límites legales); fomenta la creencia que no existe el derecho; fomenta la creencia que no existe la administración de justicia; fomenta el abuso de poder; y fomenta la corrupción administrativa. La necesidad de terminar con la discrecionalidad favorece el aparecimiento de la juridicidad.”⁷ Cuando se le otorga al funcionario la discrecionalidad puede hacer lo que quiera y actuar fuera del margen de la ley, esto se convierte en abuso de poder.

⁷ Castillo González, Jorge Mario. **Derecho administrativo**. Pág. 23

1.1.3. Principio de juridicidad

Por el año de 1950 aparece el principio de juridicidad, con la finalidad reestablecer el sometimiento de la actividad administrativa a la ley y el derecho, este último incluye la doctrina y sus principios.

Es el caso que en los estados de facto y las dictaduras, fue un referente la discrecionalidad y por el otro lado en los Estados de Derecho se consagraban los principios de legalidad y juridicidad.

Luego de los años 1970 con el constitucionalismo prevalece la juridicidad. Estableciendo que los gobiernos deben estar basados en las normas constitucionales formales y en elecciones libres y el desaparecimiento de los gobiernos autócratas. Por consiguiente la juridicidad son los principios que se consolidan en los estados de derecho, basándose en una constitución escrita en la que se incluyen principios jurídicos elevados a la categoría constitucional.

1.1.4. Naturaleza jurídica del derecho administrativo

El derecho administrativo es la parte del derecho público que es aplicado a la administración. Lo que hace imprescindible determinar un criterio útil para la distinción

entre el derecho público y el privado. Es público por la participación del Estado, que es el que se impone ante los particulares.

En el campo de la filosofía jurídica, por el amplio campo de la actividad humana que el derecho regula, se hace necesaria la ramificación del mismo, esto tanto para su estudio como para su aplicación.

De las clasificaciones generalmente acopetadas y que es de singular importancia la distinción entre derecho público y derecho privado, es precisamente la necesidad y conveniencia de hacer la separación en el campo jurídico que corresponde al Estado y el campo jurídico que corresponde al individuo, por supuesto sin que esto haga que sea fácil alcanzarse en su totalidad.

1.2. La seguridad vial

Al hablar de la seguridad vial, se entiende por la prevención de accidentes de tráfico con el objetivo de proteger la vida de las personas, como un conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamentos y disposiciones) y normas de conducta, dirigidas a peatones, ciclistas, motociclistas o automovilistas, con el fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito e incitando a una convivencia más armoniosa.

La seguridad vial se encarga de prevenir y minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales, su principal objetivo es salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública disminuyendo los factores de riesgo.

Los accidentes viales no suelen deberse a desconocimiento o ignorancia de las normas, sino a su inobservancia, es decir, a la falta de asimilación de los valores mínimos básicos de comportamiento. El sentido profundo de esta educación radica en el desarrollo pleno de conocimientos y valores integrados a la personalidad del individuo.

El respeto a las normas de tránsito y movilidad en los espacios públicos colectivos, así como la prioridad de la seguridad vial en ellos, no deben percibirse como algo normativo o impuesto, sino como un bien común. El fin de la seguridad vial es prevenir accidentes de tránsito, como lo demuestran las estadísticas del mundo y de cualquier nación, en la actualidad, son un flagelo y una de las principales causas de muertes y discapacidades en las personas.

Es muy importante aprender sobre seguridad vial para fomentar y garantizar el respeto y preservación de la propia vida y la de los demás en las vías públicas. Este objetivo solo puede concretarse a través de las normas que regulan la vialidad en una nación, y por la concientización y la educación de todos los actores que intervienen en las vías, calles y rutas. Solo así se podrán tomar todas las precauciones que nos lleven a la generación

de hábitos y generación de actitudes que disminuyan las alarmantes cifras de accidentes de tránsito.

En la actualidad se enfrentan varios problemas que exceden a la enseñanza vial, uno de ellos es el comportamiento irresponsable de los conductores que no respetan las velocidades máximas permitidas. La conducción es una actividad potencialmente peligrosa en la que se pueden sufrir accidentes y lesiones, la mayor parte de los accidentes son producto del factor humano y tan solo un 17% se dan por el mal estado de la vía o una falla mecánica.

La comprensión del drama humanitario de la sociedad por las muertes y graves lesiones de las personas, tanto los que sufren de manera directa, como en los círculos familiares y la sociedad. Los eventos en el tránsito demandan, en principio y según sea el caso, de una serie de servicios, que van desde la gestión de una llamada de emergencia, presencia de las autoridades de tránsito, los informes policiales de accidentes de tránsito, cuerpos de rescate, red de ambulancias y atención pre-hospitalaria, funcionarios con competencia judicial, servicios del sistema médico-legal, atención de urgencias, la hospitalización de las víctimas.

Este panorama de atención es variable según la región del país y no todo el territorio tiene igual cobertura, niveles de servicios ni la capacidad de respuesta frente a los requerimientos de las emergencias y las atenciones de servicios de salud.



Las lesiones causadas por los accidentes de tránsito constituyen un problema de la salud pública y de desarrollo, cuya prevención eficaz y sostenible exige esfuerzos concertados.

Datos y cifras proporcionadas por la Organización Mundial de la Salud: En su resolución 64/255, 1 de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. Cada año, las colisiones causadas por el tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,3 millones de personas.

En su resolución A/RES/74/299, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha fijado la ambiciosa meta de reducir a la mitad, de aquí a 2030, el número de defunciones y lesiones por estas colisiones en el mundo. Los accidentes de tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su producto interno bruto. Más de la mitad de las defunciones por accidentes de tránsito afectan a usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. A pesar de que los países de ingresos bajos y medianos tienen aproximadamente el 60% de los vehículos del mundo, se producen en ellos más del 93% de las defunciones relacionadas con accidentes de tránsito.

Los traumatismos debidos al tránsito son la principal causa de mortalidad entre los niños y los jóvenes de cinco a 29 años. Dentro de los primeros factores de riesgo tenemos la velocidad, hay una relación proporcional entre el aumento de la velocidad media y la

probabilidad de que ocurra una colisión, así como con la gravedad de sus consecuencias. Por ejemplo, cada aumento del 1% en la velocidad media da lugar a incrementos del 4% en el riesgo de que se produzca una colisión mortal y del 3% en el riesgo de colisión grave.

Los costos económicos conllevan una carga pesada para la economía de los países y de los hogares y si lo ponemos en la balanza se invierte muy poco dinero en prevenir los accidentes y las lesiones causadas por el tránsito. El sector de la salud se beneficiaría mucho por una mejor prevención, con la consecuente reducción de lesiones y asimismo se reducirían las hospitalizaciones y la gravedad de los traumatismos.

1.3. Autoridades encargadas de la seguridad vial

Dentro de los deberes del Estado de Guatemala están, el garantizar a los habitantes de la república la vida y la seguridad entre otros. Para cumplir dichas garantías el Estado se organiza y por conducto del Organismo Ejecutivo cumplen las funciones que le manda la ley.

Correspondiéndole al Ministerio de Gobernación cumplir lo relativo, a la seguridad de las personas, así como al Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda, el mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país.

1.3.1. Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil

Desde sus inicios ejecutó las funciones como ente rector de la coordinación y regulación del tránsito en el territorio nacional, como un departamento de la antigua Dirección General de la Policía Nacional, dentro de la cual operaba la Policía Nacional de Tránsito.

Luego se emitió el Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Tránsito de fecha 18 de diciembre de 1996, que crea la Ley de Tránsito que estipula en el Artículo 4, que compete al Ministerio de Gobernación por conducto del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública y por ende, le asigna las funciones y las facultades establecidas en el Artículo 5; y el Acuerdo Gubernativo 273-.98 Reglamento de Tránsito emitido el 22 de mayo de 1998. Siendo las siguientes:

- a) Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional;
- b) Elaborar el reglamento para la aplicación de la presente ley;
- c) Organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito;
- d) Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir;
- e) Organizar, llevar y actualizar el registro de conductores;

- f) Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos;
- g) Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señale de tránsito y los semáforos;
- h) Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley disponer de ellos conforme a la misma;
- i) Aplicar las sanciones previstas en esta ley;
- j) Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial; y
- k) Todas las funciones otorgadas por la ley y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito.

El Departamento de Tránsito, en la actualidad depende estructuralmente de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil según el Decreto 11-97 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de la Policía Nacional Civil, de fecha 04 de febrero de 1997. El Jefe y Subjefe del Departamento de Tránsito, de conformidad con la ley de la materia es nombrado por el Ministro de Gobernación.

El Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito ONSET, del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, se constituye como el referente a nivel nacional de la información estadística en materia de siniestralidad y seguridad vial, sustenta su actuación con el Acuerdo Ministerial 760-2014 emitido por el Ministerio de Gobernación y la Orden General 75-2014 emitido por la Dirección General de la Policía Nacional Civil, Ley y Reglamento de Tránsito. Las funciones relativas a recabar, procesar, analizar

información de hechos de tránsito a nivel nacional, con el objeto de redefinir planes de tránsito, asimismo proponer estrategias preventivas y correctivas con el objeto de reducir la siniestralidad vial.

1.3.2. Policía municipal de tránsito

El Estado tiene la responsabilidad de la seguridad y para fortalecer las unidades a nivel nacional, delega o traslada funciones a otros entes públicos. El Artículo 8 del Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala preceptúa: "... El Organismo Ejecutivo, mediante acuerdo gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten, como mínimo, los extremos señalados en este artículo... el Concejo Municipal correspondiente deberá convalidar dicho traslado mediante acuerdo municipal...". Esto para hacer más eficiente y descentralizar la competencia en materia de tránsito.

La municipalidad de Fraijanes, creó dentro de la estructura administrativa Municipal a la Policía municipal de Tránsito, por la necesidad que tiene el municipio de regular y ordenar el tránsito dentro de su ámbito territorial. Su cede central se encuentra ubicada en el palacio municipal de Fraijanes. Tiene por objeto realizar las funciones de dirigir y controlar el tránsito conforme al decreto 132-96 del Congreso de la República Ley y Reglamento de Tránsito.

El mando inmediato de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Fraijanes, estará a cargo de un Director, quien ejercerá las funciones de dirección y coordinación de la Policía Municipal de Tránsito tanto en las áreas administrativas como operativas.

1.3.3. Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda

La Dirección General de Transportes, fue creada por Decreto Ley 289 de fecha 16 de febrero de 1965 como dependencia del Ministerio de Economía. Posteriormente en el Acuerdo Gubernativo de fecha 24 de octubre de 1967 crea el Reglamento de Transporte Extraurbano y contiene la regulación del transporte de carga. En fecha 22 de marzo de 1983 por el Decreto Ley 19-83 la Dirección General de Transportes fue trasladada al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

La Dirección General de Transportes está constituida como una institución de orden público, cuyo objeto es regular la prestación del servicio público de transporte extraurbano por carretera, los servicios especiales de turismo, agrícolas, industriales y en especial para esta investigación el de carga, ya que son vehículos pesados que pueden causar muchos estragos.



La Dirección General de Transportes también regula las medidas necesarias para garantizar un transporte digno, seguro, moderno y eficiente para las personas, bienes e intereses, confiados a estos servicios. Estableciendo los requisitos, condiciones, términos y procedimientos para el otorgamiento de las concesiones y permisos de un sistema ramificado de transporte, que en su conjunto contribuyan al impulso de forma eficaz la economía de nuestro país.

La visión que se tiene según la institución es: “Ser una institución a futuro por la excelencia de su labor pública, con calidad en su gestión, dinámica, con sostenibilidad en el manejo de sus recursos y sobre todo con un alto proceso de modernización técnica para cumplir con su rol de ente rector del servicio de transporte público en Guatemala, que genere un impacto positivo socioeconómico y que contribuya de forma efectiva al desarrollo sostenible del país, manteniendo el compromiso permanente de brindar un servicio eficiente al público en general”.⁸ Como ente rector la Dirección General de Transportes, regula todos aquellos aspectos para una prestación del servicio digno a toda la población en general.

Entre los objetivos de la Dirección General de Transportes están, mejorar en el mediano plazo la eficiencia en los procesos de recepción, análisis, autorización, control, registro e inspección del transporte extraurbano de pasajeros por carretera y aumentar el registro del control de trámite de transporte de carga pesada en todo el territorio nacional.

⁸ <https://www.dgt.gob.gt/institucional.html> (Consultado: 18 de noviembre de 2021)

En su estructura orgánica la máxima autoridad es la Dirección superior.



1.3.4. Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL

El 20 de julio de 2004, según Acuerdo Ministerial 1307-2004 del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda se crea la Unidad de Protección Vial. Las Brigadas de Protección y Seguridad Vial, salen a patrullar a carretera por primera vez durante semana santa del año 2005. El 11 de abril de 2007, según Acuerdo Gubernativo 114-2007, se crea la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL. Su misión es, reducir los accidentes y aumentar la seguridad vial de los peatones, pasajeros y conductores en las carreteras, a través de capacitación, divulgación, acercamiento con las comunidades, aplicación de leyes, presencia física y ordenamiento vial en todo el territorio nacional.

Su visión es: "ser una institución modelo, profesional, eficiente, altamente tecnificada con cobertura nacional para convertir las carreteras de Guatemala en las más seguras".⁹ Es necesario mejorar la supervisión para que las carreteras sean seguras y tener una cobertura extensa, la visión es puntual en establecer aspectos técnicos los que mejoraran su servicio.

⁹ <https://www.provial.gob.gt/#!/quienes-somos> (Consultado: 18 de noviembre de 2021)

Según el Acuerdo Gubernativo 311-2019 de fecha 20 de diciembre de 2019, Cuenta con un director general que es el representante legal, coordina, planifica, desarrolla, ejecuta y supervisa los planes de protección y seguridad vial, vela por el cumplimiento de los objetivos institucionales.



Tiene los siguientes departamentos:

- a. Departamento de Educación y Seguridad Vial.
- b. Departamento de Logística.
- c. Departamento de Transmisiones, Planificación y Registro.
- d. Departamento Administrativo.
- e. Departamento Académico.
- f. Departamento de Operaciones.
- g. Departamento de Relaciones Interinstitucionales.
- h. Departamento de Recursos Humanos.
- i. Departamento Financiero

CAPÍTULO II

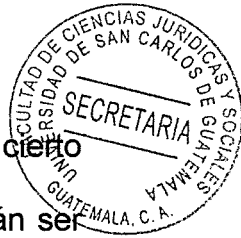


2. Contrato de transporte de carga

El contrato de transporte de carga es una actividad que facilita el desplazamiento de cosas de un lugar a otro, esto da origen a un contrato, el cual se encuentra normado por leyes y reglamentos de carácter administrativo dictados por el Estado, para garantizar que se cumplan todos aquellos requisitos, en la prestación del servicio. En cuanto al transporte internacional de cosas, existen tratados y convenios internacionales los cuales también surten efectos en este contrato. La propiedad de la mercadería o cosa mercantil por la propia naturaleza de la relación debe ser ajena al porteador sin necesidad que lo diga la ley, como sucede en el Artículo 794 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, ya que si el objeto transportado fuera propiedad del porteador, no tendría por qué hablarse de la existencia de un contrato.

2.1. Definición del contrato de transporte de carga

El contrato de transporte de carga, es aquel por el cual el porteador, se obliga, mediante un precio, a trasladar de un lugar a otro cosas determinadas, a cambio de un precio y por los medios de locomoción pactados. El Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, en el Artículo 794, hace referencia al



contrato de transporte: “Por el contrato de transporte, el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario”. Debido a esta actividad de transportar de un lugar a otro, cosas determinadas, da origen al contrato, ajustándose a todos los requisitos que deben cumplirse en el tráfico comercial.

El contrato de transporte se define de la siguiente manera: “Es un contrato por el cual una persona, llamada “porteurador”, se obliga, por un precio, a conducir personas o cosas de un lugar a otro”.¹⁰ Es de importancia que el contrato de transporte de carga, sean observadas todas las normas tendientes a la protección de la vida de las personas.

2.2. Naturaleza jurídica y características del contrato de transporte de carga

En cuanto a la naturaleza jurídica, el contrato de transporte de carga, en el Derecho guatemalteco, es un contrato mercantil, ya que se encuentra tipificado dentro de los contratos particulares que contiene el Código de Comercio de Guatemala. Por las razones descritas pertenece a la rama del derecho mercantil y esto a su vez a la rama del derecho privado. Con características propias y destinadas a funcionar como unidad contractual autónoma. Las características del contrato de transporte de carga son las siguientes:

¹⁰ Villegas Lara, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Pág. 150



- a) Consensual; porque se perfecciona por el mero consentimiento, de él se derivan o nacen una serie de obligaciones para las partes.
- b) Bilateral; porque las partes se obligan recíprocamente la una hacia la otra, en la pluralidad de obligaciones que deben cumplir cada una de las dos partes, por lo tanto no obliga a una sola de las partes sino a ambas.
- c) Oneroso; esta característica establece una obligación para una o para ambas partes que han convenido del cual se va a obtener un beneficio, para los contratos mercantiles es una característica esencial.
- d) Principal; cuando subsiste por sí mismo sin necesidad de otra convención, por tanto es aquel contrato que tiene vida propia e independiente.
- e) Conmutativo; en esta característica desde un principio aparece determinada la relación existente entre los beneficios y obligaciones que las partes asumen.

2.3. Antecedentes históricos del transporte en Guatemala

Antecedentes históricos del transporte en Guatemala, en el año 1900 inicia con el transporte urbano, el cual tenía su primera ruta desde el calvario y el guardia viejo por la calle de la libertad, que en la actualidad corresponde a la avenida bolívar, haciéndose más formal su servicio en el año de 1927, por la Empresa Guatemalteca de Autobuses EGA, su ruta iba de la estación central al Parque Central por toda la novena avenida y de ahí hacia el Hipódromo del Norte por toda la sexta avenida.



En el año 1931 la empresa Roque Rosito y Compañía. Empezó a funcionar con 21 buses distribuidos en siete rutas, el precio de pasaje era de dos centavos por persona en días laborales y cinco centavos en días festivos, este precio se establecía por medio de un ticket, el cual el conductor entregaba al pasajero al momento de ingresar al bus.

En el año 1946 en el gobierno de Juan José Arévalo se promulgó por el Congreso de la República de Guatemala el Decreto número 253 la Ley de Transporte. En la cual se regulaban las condiciones de seguridad, eficiencia y beneficio público de todos los servicios públicos de transporte, de carga y de pasajeros.

"Los primeros buses que fueron utilizados eran fabricados a partir de motores de camión importados y adaptados con carrocería artesanal de madera."¹¹ Uno de los primeros buses fue una Mercedes Benz, brasileña, de Diesel modelo 1953.

Luego surge la necesidad de instalar semáforos en la ciudad ya que se contaba con una cantidad grande de otros transportes como carros y motocicletas.

El transporte se encuentra íntimamente relacionado con la economía, en la actualidad constituye una de las actividades más importantes y un continuo proceso de expansión y modernización. Debido a esto los productos son trasladados a largas distancias, lo cual

¹¹ <https://aprende.guatemala.com/cultura-guatemalteca/general/historia-del-transporte-urbano-en-guatemala> (Consultado: 21 de noviembre de 2021)



ha provocado que se expanda el mercado y por ende su demanda. El transporte como una función social, se genera por diversas circunstancias entre las cuales se mencionan las siguientes:

- a) Los viajes cortos que realizan las personas de ida y regreso, de la vivienda al lugar de trabajo, los cuales se dan a diario a través del servicio del transporte público y privado.
- b) Las actividades comerciales, profesionales y culturales, estos viajes son con tanta frecuencia, varían en cuanto a la longitud; pueden ser urbanos o extraurbanos, los mismos se realizan por transporte público o privado.
- c) Necesidades de la vida doméstica, estos son de muy corta distancia, los cuales se realizan a pie, o en algunos casos se utiliza el servicio de transporte público o privado.
- d) Los viajes de baja frecuencia, los cuales se dan en las relaciones sociales entre las personas.
- e) Los viajes por recreación, turismo, que van a depender del volumen y frecuencia del ingreso de las personas.

El transporte de mercancías debe ser visto como un servicio intermedio, esto quiere decir que de su efectividad, rapidez y fiabilidad depende del éxito de otros mercados. Es por esta razón que, entre la etapa de producción y comercialización, el transporte juega un papel estelar y debe ser visto como una herramienta dentro del sistema de comercio. El transporte es un elemento tan necesario en el comercio, es por ello que el precio de los



productos se encuentra afectado por el costo del transporte. Para mejorar las condiciones de competitividad en el mercado internacional es necesario, además de incrementar los niveles de productividad, disminuir la participación del transporte en su precio final. Para poder hacer esto posible se necesitan las herramientas adecuadas en el ámbito jurídico para hacer del transporte un proceso más eficaz y rentable.

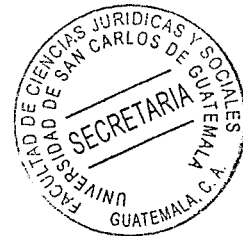
2.4. Elementos personales

En cuanto a los elementos personales del contrato de transporte de carga, es necesario indicar que pueden ser parte varios sujetos.

Respecto a los elementos personales: “En el contrato de transporte de cosas los sujetos del contrato reciben las siguientes denominaciones: cargador, remitente o consignante”.¹² En este tipo de contrato lo que se transporta es mercadería o cosa mercantil, sus elementos personales es la persona que por cuenta propia o ajena contrata con el porteador la conducción de la cosa mercantil.

A continuación se detallara cada uno de los elementos personales que participan en el contrato de transporte en Guatemala puesto que son de gran importancia para su comprensión.

¹² Villegas Lara. **Op. Cit.** Pág. 157.



2.4.1. Cargador, remitente o consignante

En la legislación lo encontramos regulado en el Artículo 805 del Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala Código de Comercio de Guatemala: "denominase cargador, remitente o consignante al que por cuenta propia o ajena encarga al porteador la conducción de mercaderías. El cargador, junto con los efectos que sean objeto del contrato, deberá entregar al porteador los documentos necesarios para el tránsito de la carga". Es la persona que por cuenta propia o ajena contrata con el porteador la conducción de la cosa mercantil. Obligándose de esta manera a entregar la mercancía, en el lugar y la fecha pactados.

2.4.2. Porteador, fletante o transportista

Es la persona encargada de la conducción del objeto a transportar. Este asume directamente la obligación de realizar el transporte. Asimismo puede existir la figura del porteador combinado o transporte acumulativo, cuando varios porteadores se obligan a transportar sucesivamente. Cuando hay porteadores sucesivos, y se produce un daño en la mercancía, el responsable será el que esté realizando este tramo.

El porteador requiere para prestar el servicio de este contrato de los pilotos, a continuación se describe las características de dicho elemento personal:



- a) Pilotos: son las personas que conducen los vehículos de transporte de carga, son responsables de la entrega y carga de mercancías dentro del país y en el extranjero.

Sus responsabilidades incluyen cargar el vehículo, descargarlo en el punto de entrega y realizar el mantenimiento básico de sus vehículos. Los conductores de vehículo pesado de transporte de mercancías son responsables de planificar la ruta más rápida y llevar el registro del kilometraje y las entregas. Deben cumplir con las distintas regulaciones que existen en relación con sus vehículos, como las referentes a la velocidad y los límites de carga o las horas de conducción.

- b) Requisitos de los pilotos: portar licencia de conducción emitida por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, con la que se autoriza a una persona para conducir un vehículo de acuerdo con las leyes aplicables. La que habilita e identifica al titular como conductor, el que está obligado a portarla, siempre que conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad al momento de ser requerida.
- c) Los pilotos de transporte pesado, para obtener licencia profesional tipo A, después de cumplir con los exámenes teóricos y la capacitación correspondiente, deberá hacer el examen práctico donde lo determine el Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, con el vehículo correspondiente que deberá ser la combinación de un cabezal con furgón o plataforma. Esta licencia le otorga el derecho al piloto a conducir cualquier tipo de vehículo motorizado. Para obtener este tipo de licencia, el solicitante deberá ser mayor de 25 años de edad, de esta forma los pilotos alcanzaran un nivel más alto de madurez y experiencia en la conducción.



d) Capacitación a los pilotos: la capacitación para los pilotos del transporte de carga por carretera, está a cargo de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, establecido en el Artículo 17 del Reglamento de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, el cual indica: "PROVIAL coadyuvará en capacitar a los pilotos de los vehículos que prestan el servicio de transporte de carga por carretera, quienes deberán acreditar la capacitación recibida con el certificado que PROVIAL emita para el efecto". Se extiende un certificado para garantizar la capacitación recibida por parte de los pilotos.

Las capacitaciones para los pilotos del transporte de carga, son urgentes y necesarias debido a que en el último año y medio la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL contabilizó por lo menos 160 accidentes de tránsito, en donde se involucran a pilotos de transporte de carga. Una de las causas de estos percances se dan porque la mayoría de pilotos trabajan de ocho a dieciséis horas diarias y esta situación les provoca sin duda cansancio y estrés, situaciones complejas al momento de conducir.

Algunas empresas exigen a los pilotos cumplir con los tiempos de entrega de los productos sin importar los riesgos a lo que son sometidos por lo cual no pueden tomarse con calma dichos viajes. Otro factor que resalta es que algunos de los conductores son obligados a transportar hasta mil quintales de productos en un tráiler con capacidad de 500 quintales, con esta sobrecarga llevan un motivo evidente para provocar un accidente.



2.4.3. Consignatario o destinatario

Es la persona a quien se le entregará la cosa transportada en el destino final de la conducción. Por lo regular es el adquirente del objeto transportado, quien puede ser substituido por el cargador antes que el inicialmente indicado no haya pedido la entrega de la mercancía. Tal como lo indica el Artículo 809 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, que estipula "mientras el consignatario no haya solicitado la entrega de las mercaderías, cuando éstas hubieren llegado a su lugar de destino, el cargador podrá designar un nuevo consignatario". El destinatario o consignatario será la persona a la cual se le entregará la cosa transportada siempre y cuando la haya solicitado.

2.5. Elementos reales

Los elementos reales del contrato de transporte se constituyen por las mercaderías o cosas que se transportan, en cuanto al acondicionamiento e identificación de las mercancías el cargador deberá acondicionarlas para su transporte. Los bultos que componen cada envío deben estar claramente identificados y señalizados mediante las correspondientes marcas o signos, coincidiendo con la descripción que de los mismos conste en la carta de porte. Precisamente esto es importante, dado que será el cargador quien responda ante el porteador de los daños que se ocasionen a personas, al material



de transporte o a otros defectos sean manifiestos o ya conocidos por el porteador en el momento de hacerse cargo de las mercancías y no hubiera hecho las oportunas reservas.

El flete es el que se conoce como el precio de la transportación o también se entenderá como la remuneración que ha de pagarse al porteador por el transporte de las mercancías con arreglo a un contrato de transporte, según el Artículo 794 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala establece: “Por el contrato de transporte el porteador se obliga por cierto precio...”. El precio es el valor económico reflejado claramente en el contrato por realizar el traslado de la mercancía.

2.5.1. Tipos de carga

La carga terrestre de Guatemala se encuentra en el marco de la Unión Aduanera recientemente establecida entre Honduras, Guatemala y el Salvador agilizando los tráficos de importación y exportación del Triángulo Norte. Esperando que esto facilite la eficiencia de las empresas de transporte de carga terrestre de la región ya que es un gran avance desde que se suscribió el Tratado de Integración Económica Centroamericana en 1960.

Las principales aduanas terrestres entre los tres países para el paso de mercancías son las que a continuación se describen: Pedro de Alvarado: entre Guatemala y El salvador con el mayor volumen de importación y exportación en el kilómetro 166 de la carretera

Centroamericana número CA-2 OR. Ciudad Pedro de Alvarado, municipio de Moyuta, Departamento de Jutiapa. San Cristóbal: la frontera alternativa para el comercio entre Guatemala y El Salvador, situada en el kilómetro 175 de la Carretera Centroamericana número CA-1 Or. Aldea San Cristóbal de la Frontera, Municipio de Atescatempa, Departamento de Jutiapa. Agua Caliente: entre Guatemala y Honduras ubicada en el kilómetro 240 de la Carretera Centroamericana número CA-10, Aldea Agua Caliente, Municipio de Esquipulas, Departamento de Chiquimula.

“El Florido: entre Guatemala y Honduras situada en el kilómetro 228 de la Carretera Centroamericana número CA-11. Caserío el Florido, Municipio de Camotán, Departamento de Chiquimula. Entre Ríos: este paso fronterizo entre Guatemala y Honduras se sitúa entre los puertos Guatemaltecos de Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios y el Puerto Hondureño de Puerto Cortés en el kilómetro 267 de la Carretera Centroamericana número CA-13. Aldea Entre Ríos, Municipio de Puerto Barrios, Departamento de Izabal”.¹³ Para un mejor control del transporte de mercaderías, se encuentra establecidas aduanas, las cuales se encargan de supervisar y agilizar el paso con una mayor eficacia.

La carga es un conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que facilita su rápida movilización. Existen una variedad de productos los cuales

¹³ <https://uniforcele.com/transporte-terrestre/> Transporte Terrestre Centroamericano (Consultado: 6 de diciembre de 2021)



requieren de transporte por lo que es necesario, conocer los diferentes tipos de carga para su adecuada transportación.

El tipo de carga es un elemento importante a tener en cuenta a la hora de adaptar y planificar la ruta de reparto, lo que permite optimizar dicha ruta y ofrecer un servicio de calidad independientemente de la naturaleza de la carga.

“La carga peligrosa se caracteriza por tener propiedades explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radiactivas o corrosivas, estas se clasifican dependiendo de su grado de peligrosidad de la siguiente forma: líquidos inflamables, sólidos inflamables, sustancias comburentes y peróxidos orgánicos, sustancias tóxicas y sustancias infecciosas, material radiactivo, sustancias corrosivas, y sustancias y objetos peligrosos varios”.¹⁴ En tipo de carga es necesario tomar todas las medidas de seguridad, al momento de transportarla para asegurar su protección al momento de su traslado, estableciendo todos los protocolos necesarios y así dar una calidad de servicio y eficiencia.

Para una mejor comprensión se detalla según los diferentes tipos de carga que se manipule en un proceso logístico, establecidas clasifica en las siguientes categorías:

¹⁴ <http://portrans.com.ec/los-tipos-cargas-importancia> (Consultado 7 de diciembre de 2021)



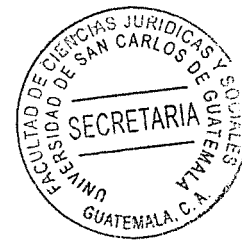
- a) Carga general: es todo tipo de carga que se transporta en cantidades pequeñas y en unidades independientes, se pueden contar el número de bultos y en consecuencia se manipulan como unidades. Se transportan y se almacenan juntas. Este tipo de carga se divide en dos tipos según el grado de preparación que presente el envoltorio o embalaje: carga general suelta, (no unitarizada) la forman aquellas cargas que se manipulan de manera individual. Carga general unitarizada o carga preparada: en este tipo de carga se combinan varias cargas pero en su manipulación durante el proceso logístico, son unificadas en un mismo bulto, que lo constituye el paquete o pedido del cliente.
- b) Carga a granel: este tipo de carga se transporta en abundancia y sin embalaje. Se presenta directamente lista para ser transportada, se estiba directamente en la bodega de los buques, en grandes compartimientos especialmente acondicionados, lo más habitual es que la carga a granel se transporte mediante el uso de contenedores, al no presentar embalaje, es necesario moverla de forma unificada y al peso. Esta carga puede ser sólida como: abonos, granos, comestibles, fertilizantes, minerales y otros; líquida como: petróleo, lubricantes, gasolina, diésel, sebo y otros; y gaseosa como: gas propano, butano y otros.
- c) Carga perecedera: este tipo de carga se caracteriza por un período de vida útil determinado, esta no se caracteriza por la forma que presenta o por la forma de su transportación sino por la naturaleza de la carga en cuestión, esto implica la necesidad de completar el proceso logístico en un período de tiempo concreto. Dentro de los



productos perecederos se encuentran las frutas, verduras, carnes y sus derivados, los pescados y los mariscos, los productos lácteos, las flores, entre otros.

- d) Carga frágil: este tipo de carga se caracteriza según la naturaleza de la carga, es decir, que el tipo de carga debe ser manipulada con especial cuidado, debido a que, por su naturaleza puede dañarse o estropearse, con dicha manipulación. Lo más habitual es que presenten protecciones adicionales que permitan amortiguar cualquier posible golpe o impacto que sufra la carga, durante el proceso logístico. Entre los productos frágiles típicos están los siguientes: antigüedades, obras de arte, artículos de porcelana, artículos de vidrio, loza de barro, artículos de hierro fundido, tubos de radio o televisores, esculturas, entre otros.
- e) Carga peligrosa: este tipo de carga debe ser manipulada con especial cuidado, sin embargo, este cuidado no se debe a que la carga pueda dañarse, sino a que presenta una naturaleza que puede dañar a las personas o a los bienes si no se manipula correctamente.

Para poder garantizar un mejor servicio y seguridad durante el proceso logístico, es muy importante categorizar los tipos de carga según su naturaleza, presentación y transporte, estableciendo de esta manera los protocolos individualizados esto para alcanzar un alto nivel de seguridad para cada caso.



2.6. Elementos formales

El Artículo 808 del código de Comercio de Guatemala Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala hace referencia al comprobante que debe extender el porteador. "El porteador deberá expedir un comprobante de haber recibido la carga, que entregará al cargador, o, si éste lo exige, una carta de porte o conocimiento de embarque". El comprobante es un documento en donde deben constar todos los términos del contrato, por lo que la forma escrita deviene en obligatoria.

A la par de dicho comprobante el cargador puede exigir al porteador que le extienda una carta de porte.

La carta de porte contiene todas las características de la mercancía que se transporta, ante cualquier problema que pueda surgir como consecuencia del transporte, este documento prueba el estado de las mercancías, antes, durante y después de su entrega al consignatario. Es necesario emitir una carta de porte por cada envío y así evitar cualquier confusión al momento de la entrega de la mercancía o cosa mercantil.

También es importante la declaración del valor de la mercancía sobre todo a efectos de la cobertura de los seguros del transporte debido a que también se presentan robos en el trayecto hacia su destino.

2.7. Derechos y obligaciones de las partes en los contratos de transporte de carga

Derechos y obligaciones del cargador: cuando el cargador entrega las cosas al porteador, debe trasladarle todos aquellos documentos que faciliten la trasportación: pólizas, facturas catálogos, etc. Asimismo, debe informarle sobre la dirección del destinatario, el lugar para la entrega de las cosas, embalar las cosas transportables, indicando el número, peso, género y calidad de los objetos enfardados; pagar el flete, a menos que se pacte que es a cobrar ya que en ese caso quien va a pagarlos es el destinatario. Ahora bien, si el cargador falta a las obligaciones señaladas, especialmente las que se refieren a las cualidades, cantidades y documentación de las cosas, los daños que ocasione le son imputables. Además debe responder de vicios ocultos de la cosa transportada.

Derechos y obligaciones del porteador. A cambio del flete que el porteador, fletante o transportista tiene derecho a cobrar, se obliga a lo siguiente:

- a) Expedir el comprobante del contrato o los títulos de crédito que se le requieran por su importancia;
- b) Poner las cosas a disposición del destinatario al concluir la conducción y darle aviso inmediato del mismo hecho, en el caso de que el lugar de destino no sea el domicilio del destinatario;



- c) Cobrar el valor de las cosas transportadas cuando así lo hayan pactado con el cargador;
- d) Responder por los daños ocurridos a las cosas, por averías o retrasos en el tiempo de transportación, salvo las excepciones que para este debe establecer la ley. En el caso de la obligación por retardo puede exonerársele al porteador convencionalmente, si cobra un flete menor al establecido en las tarifas ordinarias y siempre que el cargador tenga la opción de contratar sobre la base del flete que más le convenga. No adquiere tampoco la obligación de responder por avería o pérdida, cuando los objetos son transportados al descubierto, no obstante que las cosas necesiten transporte cerrado, contando desde luego con la autorización escrita del remitente; en el caso de que se transporten sustancias explosivas, corrosivas o de naturaleza peligrosos.

Las obligaciones y derechos del destinatario son las siguientes:

- a) Recibir las cosas en un término de veinticuatro horas a partir del momento en que el porteador los ponga a disposición suya. Si fuere el caso, solamente está obligado a recibir las que no hayan sufrido avería. El Artículo 812 del Código de Comercio de Guatemala Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, regula la recepción mercaderías: "Quien asumiere el carácter de consignatario deberá recibir las cosas en un término de veinticuatro horas, a partir del momento en que el

porteador las ponga a su disposición y siempre que reúnan las condiciones indicadas en la carta de porte. Si parte de los objetos estuvieren averiados, deberá recibir los que estén ilesos, siempre que separados de los anteriores, no sufrieren grave disminución de su valor". El consignatario tiene el derecho a recibir las cosas que indican la carta de porte, siempre y cuando estas no hayan sufrido daño o que disminuyan el valor de la misma.

- b) Si el porteador se lo requiere, abrir y reconocer los bultos en el momento de la recepción. Como lo establece el Artículo 813 del Código de Comercio de Guatemala Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala: "El consignatario deberá abrir y reconocer los bultos en el acto de su recepción, si el porteador lo solicitare; si aquél rehusare hacerlo, el porteador quedará libre de responsabilidades que no provengan de fraude o de dolo". El porteador quedara libre de responsabilidad si el consignatario se rehusare al reconocer o abrir los bultos.
- c) Pagar el flete, si es a cobrar al momento de la recepción; y a pagar el precio de las cosas, cuando el porteador tiene encargo de cobrarlo, esto se encuentra regulado en el Artículo 815 del Código de Comercio de Guatemala Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala: "Si el porteador se obliga con el remitente a cobrar el valor de las cosas transportadas al hacer su entrega, será responsable frente a éste, si no hiciere tal cobro y no podrá exigirle el pago de lo que se le deba por el transporte". El consignatario está obligado a pagar el flete cuando el porteador tenga encargo de cobrarlo.



Los derechos del consignatario son los siguientes:

- a) No recibir las cosas averiadas; y
- b) negarse a abrir y reconocer los bultos en el acto de la recepción.

2.8. Función económica

El transporte puede ser abordado como un tema jurídico, el cual es de gran importancia en el derecho comercial y desde el aspecto económico.

La intervención estatal ha sido cada día de mayor crecimiento, pudiendo afirmar que no hay estado que no haya intervenido de una manera directa en los transportes. A partir de esto es donde se ha manifestado aún más el derecho comercial, el cual tiene una gran importancia para el comercio guatemalteco, reflejándose en todas las empresas que se dedican al transporte de mercancías, y de esta manera generando mayores fuentes de trabajo y oportunidades para el comercio.

Jurídicamente, el contrato de transporte entra en la categoría de la *locatio operis* (*contrato de arrendamiento*), y se caracteriza por la particularidad del resultado prometido, consistente en el traslado de un lugar a otro de personas o cosas.



La actividad, la obra, la prestación de servicios, se considera un *opus* (obra) fungible e indivisible. Es fungible por cuanto el porteador puede efectuarlo por sus propios medios y con su propia empresa, o valiéndose de los medios de otros y de una organización ajena.

El transporte de mercaderías debe ser visto como un servicio intermedio, esto quiere decir que de su efectividad, rapidez y fiabilidad depende el éxito de otros mercados. Por esta razón, entre la etapa de producción y comercialización, el transporte juega un papel de suma importancia económica y debe ser visto como una herramienta dentro del sistema de comercio.

Al ser un transporte un elemento tan necesario en el comercio, el precio de los productos se encuentra afectado por el costo de transporte. Por esta razón, para mejorar las condiciones de competitividad en el mercado es necesario, además de incrementar los niveles de productividad, disminuir la participación del costo del transporte en su precio final. Para poder hacer esto posible se necesitan de las herramientas adecuadas en el ámbito jurídico para hacer del transporte un proceso más eficaz y rentable.

2.9. Gremial de transportistas

Los transportistas de carga pesada están representados por distintas gremiales, según el tipo de mercado. Las principales gremiales de transportistas de carga, se clasifican en



dos grupos: Los transportistas dedicados al transporte de contenedores de carga internacional (transporte local o internacional), representados por la Asociación de Transportistas Internacionales ATI, y la Cámara de Transportistas Centroamericanos CATRANSCA, afiliadas a nivel centroamericano en la Federación Centroamericana de Transportistas de Carga FECATRANS y la Coordinadora de Transporte Centroamericano CTC; y los transportistas especializados por producto, agremiados en cámaras específicas, de las que se puede mencionar, por ejemplo: Gremial de Transportistas Especializados en Combustible; Gremial de Transportistas de Cemento, entre otros.

“Asociación de Transportistas Internacionales ATI, es una entidad no lucrativa que lucha por los intereses de los empresarios del transporte de carga en Guatemala, especialmente de los dedicados al transporte internacional. Promueve la superación de los pequeños, medianos y grandes empresarios del transporte de carga en el país”.¹⁵ Esta Asociación es una entidad que representa a los transportistas de carga internacional no es lucrativa, facilitándole todos los mecanismos necesarios para grandes empresarios, pequeños y medianos y lucha por su superación.

Dicha asociación fue fundada jurídicamente por Acuerdo Gubernativo 607-86 del 28 de agosto de 1986. Cuenta actualmente con más de 850 empresas agremiadas asociadas que reúnen una flota de más de 4,680 equipos de transporte público de carga.

¹⁵ <https://directorio.guatemala.com/listado/asociacion-de-transportistas-internacionales-ati.html> (consultado 9 diciembre 2021)



Su visión: el transporte público de carga es una actividad económica y social de elevada importancia para el desarrollo del país, y a través de los servicios que prestan a las actividades productivas del país. De esta actividad dependen muchas fuentes de trabajo directo e indirecto.

La Cámara de Transportistas Centroamericanos CATRANSCA, es una entidad privada, no lucrativa, con personería jurídica propia, que está conformada por empresas del transporte por carretera. Es una entidad legalmente constituida, fundada el 19 de abril de 1994 por un grupo de empresarios guatemaltecos del transporte intra-cetroamericano de carga que buscaron una alternativa común que permitiera alcanzar una opción para la obtención de los mecanismos de facilitación al transporte del área centroamericana.

La Federación Centroamericana de Transporte FECATRANS, es una entidad privada, social, no lucrativa, apolítica, no religiosa, que aglutina las identidades de transporte de carga de la región centroamericana y Panamá, legalmente constituidas en sus países de origen.

Dicha federación ha existido de hecho desde hace muchos años; sin embargo, fue constituida legalmente en la en la República de Guatemala el día veintitrés de julio de 1996 y reconocida su personería jurídica hasta el 19 de noviembre del año 1996, habiendo quedado inscrita en el Registro Civil de la Ciudad de Guatemala el día 4 de 1996.



Entre sus objetivos están: Defender los derechos e intereses sociales y económicos de las asociaciones miembros; Velar por la prestación eficiente, continúa y efectiva del servicio de transporte de carga a nivel nacional e internacional; entre otros.

CAPÍTULO III

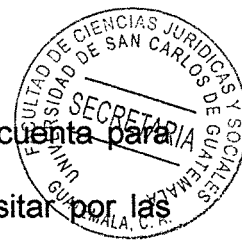


3. Sistema limitador de velocidad

Los primeros limitadores de velocidad surgieron en Estados Unidos como una respuesta práctica a sus carreteras interminables y los estrictos controles de velocidad, con el fin de que los conductores pudieran circular relajados sin necesidad de estar pendientes del velocímetro continuamente. Los primeros limitadores de velocidad eran mecánicos; más adelante surgieron los electrónicos, ubicados en el volante o en un lugar próximo. Los limitadores que más se ven en la actualidad son los electrónicos y se controlan mediante mandos ubicados en el volante.

En el Reglamento para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores de Carga y sus Combinaciones Acuerdo Gubernativo 379-2010 del Ministerio de Comunicaciones e Infraestructura y Vivienda, establece que es necesario determinar los pesos y dimensiones máximos de los vehículos de carga, para permitirles circular por las carreteras, teniendo como objetivo principal la protección y seguridad vial. Los vehículos de carga no deberán exceder el peso bruto vehicular que señalen sus fabricantes.

Los vehículos de transporte pesado con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo se clasifican en autobuses, camiones, remolcadores o cabezales y camiones con remolque, regulado en el Artículo 9 inciso b. del Acuerdo Gubernativo Número 273-98



Reglamento de Tránsito. Estos aspectos técnicos deben ser tomados en cuenta para establecer la velocidad que puede alcanzar un vehículo de carga al transitar por las carreteras y a su vez para que mecánicamente se logre un eficaz control de la velocidad que puedan alcanzar.

3.1. Derecho comparado

La importancia de la utilización del método de derecho comparado es clara, pues no solo nos ayuda a entender mejor el derecho como creación cultural, pues proporciona una base intelectual para la interpretación y el análisis de los distintos ordenamientos jurídicos.

Entre las normas internacionales que regulan lo relativo a los dispositivos limitadores de velocidad se encuentra regulado en el Real Decreto 2484/1994 de 23 de diciembre del Ministerio de Industria y Energía, de España, en los artículos 1, 2, "Los cuales regulan la utilización, instalación y comprobación de funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos. En ella se fijan además los límites de la velocidad máxima así como las fechas a partir de las cuales son exigibles dichos dispositivos. Igualmente se dispone que la instalación de los citados dispositivos deberá llevarse a efecto por talleres u organismos autorizados"¹⁶. En este sentido, no solo limita al transporte de carga sino también queda ampliado a determinados vehículos.

¹⁶ <https://www.boe.es/eli/es/rd/1994/12/23/2484> (Consultado: 17 de diciembre de 2021)



En el ámbito del ordenamiento interno es ya obligatoria la instalación del dispositivo de limitación de velocidad regulado en el Real Decreto 2484/1994 de 23 de diciembre, del Ministerio de Industria y Energía en el Artículos 1, “Los vehículos a motor destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho plazas (categoría M3) y cuyo peso máximo autorizado sea superior a 10 toneladas métricas, deberán estar equipados de dispositivos en los que la velocidad máxima esté limitada a 100 kilómetros/hora”. En este Artículo regula el peso máximo autorizado para que se puedan instalar los dispositivos limitadores de velocidad.

En el Real Decreto 2484/1994 de 23 de diciembre del Ministerio de Industria y Energía en el Artículo 2, “Los vehículos a motor destinados al transporte de mercancías y cuyo peso máximo autorizado sea superior a 12 toneladas métricas (categoría N3) deberán estar equipados de dispositivos regulados de tal manera que su velocidad no pueda exceder de 90 kilómetros/hora...”. Se refiere a la velocidad máxima que debe regular el dispositivo teniendo en cuenta la velocidad real del tráfico. En la legislación guatemalteca la velocidad máxima regulada es de 80 km por hora.

El Departamento de Asuntos Técnicos e Infraestructura de la República de Argentina, según Resolución CNRT 698/17 Limitadores de velocidad. Mediante el artículo 1° de la Resolución N° 19 del 26 de mayo de 2016 de la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte, se determinó la limitación de velocidad respecto de las unidades cero kilómetro afectadas al transporte por automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, según la categoría técnica de los vehículos y tipo de servicios prestados.

Mediante Resolución 500/17, se estableció el cronograma de instalación de los limitadores de velocidades. “Desde que la Federación Argentina de Entidades Empresariales del Autotransporte de Carga FADEEAC se entendió que por razones de orden logístico y de costos, más allá de advertir la imposibilidad material de los concesionarios de las marcas que comercializan unidades de transportes de cumplir con lo establecido en la mencionada norma, y solicitó a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte CNRT que no se instrumentara el cronograma... se modificó dicho cronograma, determinando que las unidades modelo 2017, deberían ser las primeras en incorporar los limitadores y recién a partir del 2018 en adelante lo harían las unidades 2016 y 2015 respectivamente...”¹⁷. Destaca que se hizo escalonado por año.

Según el Artículo 1 del Procedimiento y Cronograma para la Limitación de Velocidad de las Unidades en las categorías técnicas N2 Y N3: “Cada transportista de cargas que posea unidades usadas en las categorías técnicas N2 y N3, deberá solicitar un turno ante un concesionario oficial de la fábrica automotriz correspondiente a su vehículo y realizar el trabajo de la limitación de velocidad a los noventa (90) kilómetros por hora...”. La República de Argentina coincide con el límite establecido en España de 90 kilómetros por hora.

En el Artículo 2 del Procedimiento y Cronograma para la Limitación de Velocidad de las Unidades en las categorías técnicas N2 Y N3: “Cada transportista de cargas deberá acreditar ante el taller de revisión técnica, la factura emitida por el concesionario oficial,

¹⁷ <http://www.cetacc.com.ar/index.php/homes/98-resolucion-cnrt-698-17limitadores-de-velocidad>
(Consultado: 17 de diciembre de 2021)



la que deberá contener los datos de la configuración técnica del vehículo de fábrica (dominio, modelo, número de motor, número de VIN -número de chasis bastidor conocido internacionalmente como *Vehicle Identification Number*, neumáticos), que acredite el cumplimiento de lo establecido en el artículo precedente”. Se refiere al comprobante que emite el taller el cual acredita el cumplimiento de la revisión técnica a las unidades de transporte.

Ley *Cullum Owings* de velocidad de operación segura de camiones grandes. La ley es un esfuerzo bipartidista dirigido por los representantes de la casa con el apoyo de asociaciones como *Road America*, *Trucking Alliance*, y más.

Esta nueva ley trata de obligar al Departamento de Transporte de Estados Unidos de América DOT a exigir el uso de limitadores de velocidad en todos los camiones comerciales fabricados después del año 1992.

“La Ley *Cullum Owings*, establece que los limitadores de velocidad deben ajustarse a una velocidad máxima de 65 kilómetros por hora, solo los camiones con tecnología como el control de velocidad adaptativo y los sistemas de frenado automático pueden tener sus limitadores fijados a más de 70 kilómetros por hora.”¹⁸ La ley mencionada lleva el nombre de *Cullum Owings*, debido a que un estudiante de 22 años murió en un accidente de

¹⁸ <https://unitedworldtransportation.com/es/el-interminable-debate-sobre-los-limitadores-de-velocidad-para-camiones/> Consultado (17 de diciembre de 2021).



tránsito entre automóvil y un camión en el año 2002. Sin embargo el debate de los limitadores de velocidad se remota en los años 90.

Varias asociaciones han solicitado a la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes FMCSA que exija el limitador de velocidad a todos los vehículos comerciales.

En Guatemala no se hace énfasis en el año del modelo de las unidades, mientras que en la República de Argentina si lo realizan. En relación a la legislación de España, ellos no solo limitan la velocidad de los transportes colectivo de pasajeros y de carga, indican que puede incluir otro tipo de vehículos, en forma general. En Guatemala la ley establece una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora, mientras que en la República de Argentina y España la velocidad limite es de 90 kilómetros por hora.

3.2. Definición

EL sistema limitador de velocidad es un sistema que permite al conductor fijar una velocidad máxima para que el vehículo no la exceda. Como lo estipula el Reglamento de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Artículo 2, numeral 15, define el sistema limitador de velocidad: "Es una modificación en el sistema de admisión de combustible de los vehículos automotores que se dedican al transporte colectivo de pasajeros y de carga, ya sean accionados por mecanismos mecánicos y/o electrónicos

para que los mismos desarrollen un límite máximo de velocidad de hasta ochenta (80) kilómetros por hora”. Esta es una medida que ayuda a la seguridad, ya que la velocidad, ya sea por exceso o defecto, es uno de los factores desencadenante de muchos accidentes.

3.3. Tipos de limitadores de velocidad

Los limitadores de velocidad pueden ser: activos o pasivos. Son activos: aquellos mediante los cuales podemos fijar una velocidad que el vehículo no va a sobrepasar bajo ningún concepto. En algunos modelos actúan sobre frenos o cambio para evitar que se embale el vehículo.

Por otra parte los pasivos son aquellos que se limitan a advertir mediante una señal acústica o visual, que se ha excedido la velocidad. Su función es meramente informativa, ya que no limitan automáticamente la velocidad.

3.4. De su funcionamiento

El conductor fija el límite que no quiere sobrepasar con la ayuda de un comando situado generalmente a la izquierda o en el volante. De esa forma, cuando sobrepase dicha velocidad, el sistema avisará mediante una señal acústica o visual (limitadores pasivos),

o controlará el flujo de combustible con que se alimenta el motor con el fin de mantener dicha velocidad máxima, por mucho que el conductor quiera acelerar (limitador activo).

El sistema limitador de velocidad es únicamente un sistema de información, es decir, se puede desactivar manualmente o automáticamente. Esto último ocurre cuando el conductor pisa a fondo el pedal del acelerador. En la actualidad este sistema solo es obligatorio en vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada MMA superior a 3.500 kg, o de pasajeros con más de nueve plazas (incluyendo el conductor), que no superen las cinco toneladas.

3.5. Empresas encargadas de instalar el sistema limitador de velocidad

En el Artículo 2, inciso 9 del Reglamento de La Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, define para la correcta interpretación y aplicación de la Ley y el Reglamento "... que el implementador es la persona individual o jurídica experta en el tema, inscrita en el Registro Mercantil General de la República y autorizada por la Dirección General de Protección y Seguridad Vial para la implementación del sistema limitador de velocidad..." El implementador, es el experto en hacer las modificaciones mecánicas en el sistema de admisión de combustible.

A continuación se detallan los requisitos para obtener la autorización como un implementador, lo que se encuentra regulado en el Artículo 3 del Reglamento para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, indicando lo siguiente:

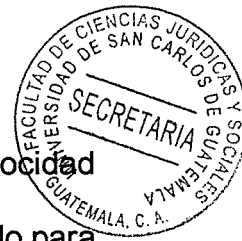
- a) "Presentar solicitud a través del formulario proporcionado por la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, en el cual el propietario y/o representante legal, deberá consignar: nombre completo, edad, estado civil, nacionalidad, profesión u oficio, domicilio, dirección fiscal, número de identificación tributaria, dirección de correo electrónico y lugar que señala para recibir notificaciones, citaciones o emplazamientos; en caso de personas jurídicas acreditar la representación legal;
- b) Fotocopia legalizada del documento personal de identificación (DPI) del solicitante o representante legal;
- c) Constancia de inscripción en el Registro Tributario Unificado (RTU) de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), como contribuyente dedicado a una actividad relacionada con la implementación del Sistema Limitador de Velocidad;
- d) Certificación de inscripción del solicitante, extendida por el Registro Mercantil General de la República;
- e) Acreditar certificación de garantía del fabricante del Sistema Limitador de Velocidad;
- f) Presentar el diagrama de funcionamiento e instalación del Sistema Limitador de Velocidad que contenga las características y especificaciones técnicas, rutinas de mantenimiento, vida útil, garantías y medios de verificación de óptimo funcionamiento;
- g) Presentar acta notarial de declaración jurada, en la que el solicitante se obliga a capacitar y actualizar al personal de la DTG, PROVIAL y Departamento de Tránsito que estas determinen, respecto a la información contenida de la literal f) del presente

artículo”. Las empresas implementadoras deben de cumplir con todos estos requisitos para poder ser autorizados por la Dirección General de Seguridad Vial.

Las modificaciones que se harán a las unidades del transporte, regularan la velocidad sin perder la capacidad de los vehículos. Los dispositivos que dichas empresas instalan a los vehículos del transporte colectivo y de carga son los siguientes:

- a) Electroválvula: “Dentro de la familia de conectores rápidos, se encuentra un tipo especial de conector que incorpora un sistema de válvulas en su interior... Este conector incorpora una válvula de retención en un sentido, que permite que el aire ingrese libremente al cilindro neumático, generando un bypass a la válvula reguladora de caudal. Al salir el aire del cilindro, debe pasar obligadamente por la válvula reguladora de velocidad, compuesta por un asiento cónico y un cono que entra o sale según la regulación requerida. De esta manera, al limitar la velocidad a la que el aire sale de una de las 2 cámaras del cilindro neumático...”¹⁹ El sistema de válvulas permite que el aire ingrese libremente al cilindro del neumático regulando de esta manera el caudal de aire que pasa por ella.
- b) Gobernador: Un gobernador, o limitador o controlador de velocidad, es un dispositivo que se utiliza para medir y regular la velocidad de una máquina, como un motor. Los gobernadores también se encontraban en los primeros vehículos de motor, donde

¹⁹ <https://kohen.cl/articles/valvula-reguladora-de-velocidad-que-es-y-como-funciona/> (consultado: 15 de diciembre de 2021)



eran una alternativa al acelerador de mano. Se usaron para establecer la velocidad requerida del motor, y el gobernador ajustó el acelerador y el tiempo del vehículo para mantener la velocidad constante, similar a un control de crucero moderno. Los reguladores también eran opcionales en vehículos utilitarios con accesorios accionados por motor, como cabrestantes o bombas hidráulicas para mantener el motor a la velocidad requerida independientemente de las variaciones de la carga que se maneja. Todos los vehículos pesados en Guatemala deben tener reguladores de ley ordenanza que limitan sus velocidades a 80 kilómetros por hora (56 mph). Al respecto de los camiones de bomberos y otros vehículos de emergencia la ley no establece si están exentos de este requisito.

- c) Electrónico del pedal: “para motores de control electrónico, es una unidad de control electrónico, especialmente desarrollada para motores de gasolina y diésel con sistemas de inyección de combustible con control electrónico. Se instala en el circuito entre el pedal del acelerador electrónico y el sistema de gestión del motor. No es necesario realizar modificaciones mecánicas al vehículo, controla la gestión electrónica del motor comparando constantemente la velocidad de conducción actual con la velocidad máxima pre ajustada. Cuando la velocidad de conducción actual se acerca a la máxima pre ajustada, el sistema genera una señal reducida del pedal del acelerador a la gestión electrónica del motor, teniendo en cuenta las condiciones variables como las pendientes ascendentes y descendentes y los vientos de cara,

evitando las fluctuaciones en la velocidad de conducción”.²⁰ Este sistema se desarrolla para motores de gasolina y diésel, con este sistema no es necesario realizar modificaciones mecánicas al vehículo.

- d) Gobernador por el sistema de posicionamiento global: Puede forzar a limitar la velocidad de forma inteligente, límite de velocidad segura. Calibración automática de velocidad con precisión. El administrador puede establecer la velocidad máxima preestablecida. Puede registrar los datos en las últimas 72 horas de trabajo (registro de velocidad, longitud, latitud, intensidad de la señal GPS, año, mes, día, hora, minuto, segundo, la velocidad del vehículo). Exportación de datos a través del puerto USB desde el dispositivo. Recuperación de datos del registro de velocidad del dispositivo. Puede estar directamente en el software para ver el seguimiento de la velocidad, y la reproducción también se puede ver en el mapa de Google. Desviación del límite de velocidad: 2 km / h Fuerte estabilidad Fácil de instalar.
- e) Por cable: A diferencia de los limitadores de velocidad más convencionales, donde Se corta el combustible o la chispa para evitar la alimentación y la conducción, El sistema convierte en primer lugar el sistema de acelerador de cables en un sistema electrónico y un sistema de aceleración controlado por actuador que permite la velocidad electrónica y el control de aceleración. son adecuados para todos los vehículos que utilizan un acelerador electrónico Pedal.

²⁰ <http://www.tallereselportazgo.com/Imagenes/Paginas/Limitadores/Informaci%C3%B3n%20limitador%20Groeneveld.pdf> (Consultado: 16 de diciembre de 2021)

3.6. Procedimiento para la instalación del sistema limitador de velocidad

El procedimiento para la instalación del sistema limitador de velocidad se encuentra establecido en la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, en el Artículo 2, el cual indica que los propietarios o representantes legales de empresas de transportes están obligados a realizar las gestiones siguientes.

- a) Efectuar a su costa una modificación mecánica en el sistema de admisión de combustible de los vehículos automotores que se dedican al transporte colectivo de pasajeros y de carga, ya sean accionados por mecanismos mecánicos y/o electrónicos, para que los mismos desarrollen un límite máximo de velocidad de hasta ochenta (80) kilómetros por hora. El costo por la modificación a que se hace referencia, por ningún motivo podrá ser trasladado al usuario del servicio.
- b) Las modificaciones que se mencionan en la literal anterior, deberán llevarse a cabo en un plazo máximo de un año.
- c) La implementación del Sistema Limitador de Velocidad, podrá ser realizado por cualquier persona individual o jurídica experta en el tema, las que deben encontrarse debidamente inscritas en el Registro Mercantil General de la República y cumplir a cabalidad con los requisitos establecidos por el Ministerio de Comunicaciones,



Infraestructura y Vivienda para obtener su autorización, las cuales serán objeto de regulación en el reglamento.

- d) El certificado de implementación del Sistema Limitador de Velocidad será el documento por medio del cual se acredite que la unidad de transporte cumple con lo establecido en la presente Ley, este certificado será vertido mediante declaración jurada en la que conste que se ha realizado la implementación del Sistema Limitador de Velocidad. Los demás requisitos que deberá contener serán regulados en el reglamento.

El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, será la entidad estatal encargada de refrendar el certificado que acredite la implementación del Sistema Limitador de velocidad, debiendo contar con una base de datos de las unidades que cumplan con ese requisito. Para el cumplimiento de dicho fin, se crea el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, a cargo del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

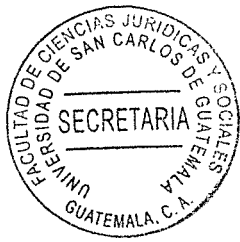
Se autoriza a las dependencias a que hace referencia la presente Ley, para la utilización de sistemas tecnológicos que faciliten el cumplimiento de las funciones que tienen asignadas. No obstante la velocidad contemplada para la modificación mecánica indicada en el inciso a) del presente artículo, quedan vigentes las velocidades máximas aprobadas por las autoridades correspondientes.

3.7. Inspección de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL a los implementadores del sistema limitador de velocidad

El implementador es la persona individual o jurídica experta en el tema, inscrita en el Registro Mercantil General de la República y autorizada por la Dirección General de Protección y Seguridad Vial para la implementación del Sistema Limitador de Velocidad.

La inspección del implementador en el Reglamento de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Artículo 5, el cual establece: "Cumplidos los requisitos, PROVIAL, ordenará la inspección a efecto de constatar que el interesado cuenta con las instalaciones recursos adecuados para prestar dicho servicio. Llevada a cabo la inspección y al determinar que el interesado en prestar el servicio de implementación del Sistema Limitador de Velocidad, cuenta con las instalaciones y recursos adecuados, previo pago correspondiente, PROVIAL autorizará al interesado como implementador". La Dirección General de Protección y Seguridad Vial, es la entidad encargada de la supervisión a todas aquellas empresas autorizadas las cuales deben de contar con condiciones para prestar un buen servicio a todos los interesados.

Cuando el implementador este autorizado para implementar el sistema limitador de velocidad, debe de cumplir con las capacitaciones establecidas por la Dirección General de Transportes y la Dirección General de Protección y Seguridad Vial.



CAPITULO IV

4. Incidencia de percances viales por la falta de implementar el sistema limitador de velocidad al transporte de carga

Los accidentes o sucesos de tránsito que ocurren en forma inesperada que retrasa o impide la seguridad vial, que al producirse en el transitar en las carreteras, van repercutiendo y alterando o interrumpiendo el libre desplazamiento, para tener continuidad de la actividad económica, comercial, educativa y de otras. Siendo el exceso de velocidad una de las causas más comunes de accidentes en carretera; para prevenirlos, se debe respetar las señales de tránsito, no sobrepasar los límites de velocidad establecidos, principalmente en vehículos de transporte de carga, los cuales deben estar limitados a 80 Km/h.

4.1. Implementación obligatoria del sistema limitador de velocidad

Es evidente que en el transcurso del año dos mil veinte han ocurrido una serie de percances viales, en todo el territorio nacional, los cuales han enlutado a cientos de familias guatemaltecas, todo esto debido a la falta de control sobre los vehículos de transporte de carga, los que han excedido la velocidad, sobrepasando la velocidad máxima permitida por las autoridades, lo que se hizo obligatorio la implementación del



sistema limitador de velocidad, a las unidades de transporte de carga, para que de esta forma se pueda moderar y controlar la velocidad de dichos vehículos.

En atención a lo descrito anteriormente, Ley Para el Fortalecimiento de la seguridad Vial Decreto 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala cuyo objeto; es implementar y controlar aspectos relativos a la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga, con la finalidad de reducir considerablemente los hechos de tránsito que se registran en el país. Por lo tanto se establece la obligatoriedad para los propietarios y/o representantes legales de empresas de transportes para efectuar la implementación del sistema limitador de velocidad. El plazo establecido para la implementación es de un año máximo.

De no cumplir con dicha obligación la ley establece la suspensión parcial de la licencia de operación de transporte colectivo de pasajeros o de carga. Si se tratare de una licencia de transporte colectivo de pasajeros o de carga con más de una tarjeta de operación autorizadas por la Dirección General de Transporte, en caso que no cuente con el certificado de implementación del Sistema Limitador de Velocidad, la Dirección General de transporte deberá realizar la suspensión parcial de la licencia que afecte únicamente a la unidad que no cuente con el certificado, a fin de preservar la prestación del servicio de las demás unidades que sí cumplan con dicho requisito.

La Dirección General de Transportes y La Dirección de Protección y Seguridad Vial impondrán sanciones a las personas individuales o jurídicas que presten el servicio de



Transporte Colectivo de Pasajeros y de Carga autorizadas por la Dirección General de Transportes, que no cumplan con la presentación del certificado de implementación de sistema limitador de velocidad. Se entregará al conductor una boleta de remisión, la cual indicará la infracción cometida, la sanción impuesta conforme a lo establecido en ley, monto y lugar donde se hará efectivo el pago.

Dentro de las sanciones que se pueden imponer están, la suspensión del servicio automotor por seis meses y una multa equivalente de cinco a diez salarios mínimos, en caso de que el transporte colectivo de pasajeros o de carga que debe ser autorizado por la Dirección General de Transporte, incumpliera con la implementación del sistema limitador de velocidad, conforme a lo dispuesto en la ley.

En caso de reincidencia en el incumplimiento de la implementación del sistema limitador de velocidad, la Dirección General de Transporte procederá a suspender por cinco años la tarjeta de operación autorizada, recogiendo para el efecto los documentos correspondientes y emitiendo la resolución que corresponda.

A partir 9 de noviembre de 2016, entro en vigencia la Ley Para El Fortalecimiento de la Seguridad Vial, decreto número 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala, en el que se hizo obligatorio la implementación del sistema limitador de velocidad, sin embargo tuvo varias prorrogas de la fecha de inicio de vigencia. En el Acuerdo Gubernativo Número 38-2019 Reglamento de la Ley para el Fortalecimiento de la

Seguridad Vial en el artículo 20, establece el plazo de seis meses para la implementación del sistema limitador de velocidad.

En el Acuerdo Gubernativo 229-2019 por El Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, en el diario de Centroamérica en el cual concede una prórroga de un año a los empresarios del transporte pesado, para implementar el dispositivo limitador de velocidad, reforma el Artículo 20 del Acuerdo Gubernativo número 38-2019. El cual queda así: "Plazo para la implementación. Se establece el plazo de un año contado a partir de la vigencia del presente Acuerdo Gubernativo, para que las personas individuales o jurídicas cumplan con la implantación del Sistema Limitador de Velocidad en las Unidades de Transporte colectivo de pasajeros y de carga...". Contempla una suspensión parcial de la licencia de operaciones del transporte colectivo de pasajeros o de carga.

Por lo cual se evidencia que el plazo de la prórroga establecido por un año, empezó a regir un día después de su publicación, el 13 de noviembre de 2019. El cual venció el 13 de noviembre del 2020. Y a la fecha las autoridades no han procedido como lo establece el Artículo 18 del reglamento en cuanto a las sanciones que deben imponerse.

En publicación realizada por Emisoras Unidas se dio la siguiente información: "Esta prórroga se dio por la presión ejercida por los empresarios de transporte pesado quienes manifestaron su desacuerdo con la implantación de la medida, aduciendo que se trata de

una estafa, y aseguraron que las modificaciones a la bomba de inyección impuestas eran innecesarias”.²¹ Los empresarios ven las modificaciones a las unidades de transporte como innecesarias, es por ello el desacuerdo y haciendo que se extiendan los plazos para el cumplimiento de esta Ley.

En conclusión, la Unidad de Accidentología Vial de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL, informó de acuerdo al requerimiento solicitando en la presente investigación cual es el número de sanciones que han sido impuestas, a lo que respondieron, que a la fecha no se ha realizado ninguna multa o sanción administrativa en el tema del sistema limitador de velocidad, debido a que la boleta de sanción se encuentra en proceso de autorización y se realizan las gestiones correspondientes para el fondo privativo para las multas impuestas. A todas luces se trata de una gestión ineficaz, que genera impunidad para quienes no cumplan con limitar la velocidad a sus unidades.

4.2. Descripción de la realidad del transporte de carga en Guatemala

En Guatemala es de suma importancia para la economía, el transporte de carga que traslada materias primas para elaboración de diversos productos, así como para las mercaderías a los puntos en los que serán distribuidas, siendo un punto crítico para la activación económica. Sin embargo no se puede dejar de lado la seguridad de las

²¹ <https://emisorasunidas.com/2019/11/12/prorrogan-por-un-ano-plazo-para-instalar-limitadores-velocidad/>
(Consultado: 17 de diciembre de 2021)

personas, tanto de la vida, como de la seguridad física y es por ello que debe haber un equilibrio entre la seguridad y la actividad económica, y pues uno de los elementos que coadyuva a disminuir los accidentes viales son los sistemas limitadores de velocidad, pero para ello es necesario la concientización y responsabilidad de los transportistas.

Las gremiales de transporte terrestre de pasajeros y de carga indicaron en su momento estar de acuerdo con no exceder la velocidad establecida de 80 kilómetros por hora, pero se opusieron a que se instalen los dispositivos limitadores de velocidad.

En Guatemala existen varias empresas de transporte de carga, los cuales trasladan una diversidad de productos, con grandes volúmenes por las carreteras, lo que representa un beneficio para la economía de Guatemala, y que genera empleos tanto directos como indirectos, que le permite ingresos a muchas familias guatemaltecas para satisfacer sus necesidades.

Como se puede apreciar es una actividad económica significativamente importante. Tal y como se acoto anteriormente, sin menospreciar su importancia, se debe tener en cuenta también, que el transitar en las carreteras debe ser con responsabilidad social de los propietarios de las empresas que se dedican al transporte de carga, con el mínimo de accidentes posible y para ello se deben tomar medidas de seguridad por parte de las autoridades encargadas de velar por la seguridad de las personas que transitan por el territorio nacional.

4.3. Incidencia de percances viales

Según informe proporcionado por la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL, por medio de la subdirección de operaciones y sus equipos de brigadas operativos en carretera, durante el año 2019, han atendido un total de 553 hechos de tránsito en los cuales participó el transporte de carga, el 20% ha ocurrido en el departamento de Guatemala.

En el año 2020, se registró un total de 879 hechos de tránsito ocasionados por el transporte de carga, el 20% fueron en el departamento de Guatemala. Los hechos de tránsito ocurridos entre el 1 de enero y 13 de abril de 2020 presentan una reducción del 18% en comparación con el mismo período del año 2021, según los datos obtenidos del Reporte de Novedades de la Policía Nacional Civil PNC, informó el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito ONSET, del Departamento de Tránsito de la PNC.

De acuerdo con la información proporcionada por el Observatorio Nacional de la seguridad de Tránsito ONSET, hasta la fecha se han registrado 1,748 hechos de tránsito, 378 casos menos de los ocurridos en el mismo período de 2019, cuando se registraron 2,126, es decir un 18% menos.

De acuerdo con los encargados de dicha oficina, la reducción se debe en gran parte a la baja movilidad vehicular y controles de seguridad vial establecidos por la PNC

y Policías Municipales de Tránsito, desde la entrada en vigencia del Estado de Calamidad, decretado por el Presidente Alejandro Giammattei, el 5 de marzo pasado.

La baja en la incidencia de este rubro también ha permitido la reducción en la cifra de personas fallecidas, toda vez que en el transcurso de 2020 se han registrado 458 decesos en accidentes, un 25% menos que los 611 ocurridos durante el mismo lapso de 2019.

Las estadísticas obtenidas del Reporte de Novedades de la PNC también dan cuenta de una reducción del 20% en la cifra de personas lesionadas, toda vez que se registra una reducción de 523 casos, luego de que en 2019 se registraran 2,641 heridos, mientras que en el presente año la cantidad es de 2,118.

Según El Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito ONSET, del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, el cual se constituye como el referente a nivel nacional de la información estadística en materia de siniestralidad y de seguridad vial, con fundamento en el Acuerdo Ministerial 760-2014 emitido por el Ministerio de Gobernación y la Orden General 75-2014 emitido por la Dirección General de la Policía Nacional Civil, Ley y Reglamento de Tránsito.

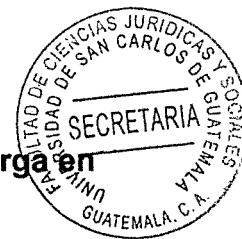
Función que le ha permitido la verificación y validación de datos de distintas fuentes, para poner a disposición, informes estadísticos con información significativa, representativa y

pronta posible, en estrecha relación con el ente rector en materia estadística, el Instituto Nacional de Estadística INE.

Es de conocimiento público los devastadores daños ocasionados por los accidentes que han cobrado la vida de muchos guatemaltecos. “En el año 2018 del mes de marzo ocurrió un hecho de tránsito en el paso a desnivel de Ciudad San Cristóbal, en el kilómetro 18 de la ruta interamericana, en el que participo un tráiler que por ir a exceso de velocidad embistió una gran cantidad de vehículos de todo tipo y cobro la vida de siete personas y dejando 21 personas heridas y grandes daños materiales”.²² Los socorristas utilizaron equipo hidráulico para rescatar los cuerpos de las víctimas y a los múltiples heridos quienes permanecían atrapados entre los vehículos destruidos.

El accidente ocurrió a las 13 horas cuándo el piloto del tráiler perdió el control del automotor y embistió a los vehículos que estaban en fila. El piloto fue identificado como Patricio Rodríguez, quien sufrió lesiones menores, fue detenido y compareció ante juez en Mixco. Esta ruta CA-Occidente es denominado, kilómetro de la muerte, debido a los múltiples accidentes que ocurren en el lugar. Queda evidenciada una vez más los desastres viales a causa del exceso de velocidad, por parte de las unidad de transporte pesado, todo el daño causado y familias guatemaltecas enlutadas y todas las pérdidas materiales.

²² De León, Irene. **PRENSA LIBRE**. Sección sucesos. Año 2018, Guatemala, Guatemala: Pág. 2, (18 de enero 2022).



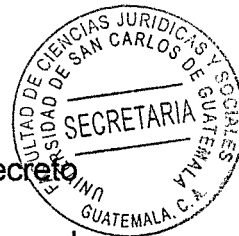
4.4. Repercusiones del SARS COV-2, COVID-19 para el transporte de carga en

Guatemala

La aparición del SARS COV-2, COVID-19 propicio la libre circulación del transporte de productos por las carreteras, en virtud que la mayoría de la población estaban en confinamiento debido a la propagación del virus, el que es letal para las personas y que ha cobrado miles de vidas en el mundo y en Guatemala, lo que trajo como consecuencia una disminución de percances viales, debido a que se limitó la circulación a los vehículos de todo tipo de transporte y circulaban únicamente los vehículos que tuvieran autorización para hacerlo.

Se emitieron los decretos haciendo uso de los mecanismos legales vigentes, para evitar la amenaza de un fenómeno que puede perjudicar al país, limitando algunos derechos constitucionales, por la naturaleza y gravedad, aplicaron las medidas pertinentes en base a la ley de orden público, y para evitar la propagación del virus identificado como SARS COV-2, COVID-19, al ser una epidemia que azota a otras naciones y por los riesgos que esto representa a los habitantes, aplicando el código de salud que las instituciones del sector salud y otras dependencias y de la comunidad en general cooperen.

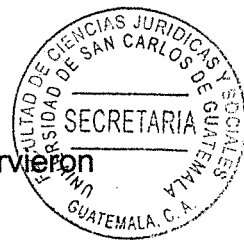
Por lo que se hizo necesario limitar el derecho de libre locomoción, estableciendo cordones sanitarios, limitando la circulación de vehículos o todo tipo de transporte, con el objeto de minimizar el impacto y los efectos perjudiciales sobre la población, se consideró



necesario y de forma urgente tomar las medidas necesarias, creando el Decreto Gubernativo número 5-2020 vigente a partir del 5 de marzo de 2020, ratificado por el decreto número 8-2020 del Congreso de la República, que contiene el estado de calamidad pública en todo el territorio nacional. El cual fue prorrogado en varias ocasiones.

Las medidas de bioseguridad fueron aplicadas por las empresas de transporte de carga terrestre, los conductores y pilotos de dichos medios de transporte y la propia carga, tanto a la entrada y salida de las instalaciones de las empresas de transporte. Tanto las empresas de transporte de carga, así como los trabajadores que ingresan a las instalaciones de las mismas, deben cumplir con los protocolos de internacionales aprobados por la Organización Mundial de la Salud asimismo.

Estas medidas incluyen: “desinfección de áreas de trabajo, vehículos de transporte antes y después de cada viaje, uso de mascarilla, puntos de inspección para la toma de temperatura de las personas que ingresen a sus instalaciones, mantener la distancia entre personas de 1.5 a 2 metros, uso de pediluvio con solución desinfectante, instalar dispensadores de alcohol en gel para las manos, lavado de manos con agua y jabón de tal manera que los conductores cumplan con todas las disposiciones sanitarias antes durante y después de cada viaje. Las disposiciones presidenciales en caso de calamidad pública y órdenes para el estricto cumplimiento, Guatemala, 14 de mayo de



2020".²³ Dichas medidas aunque fueron bastante estrictas y difíciles de cumplir sirvieron para frenar los contagios.

Estas medidas se establecieron en la sección cuarta, inciso i) la continuidad de servicios públicos o privados, los que deberán continuar sus actividades sin opción de cierre: incluido el transporte pesado de carga, los representantes legales de las empresas que prestan este servicio son los responsables de instruir y velar por el cumplimiento de las medidas sanitarias, de salud y seguridad ocupacional y en especial del distanciamiento social, uso de mascarillas y la menor interacción con otras personas por parte de los pilotos y auxiliares del transporte durante toda la actividad. Permitiendo transitar y circular al transporte pesado de carga.

4.5. La necesidad de hacer cumplir la obligación de la implementación del sistema limitador de velocidad

El día 10 de junio se conmemora el Día Mundial de la Seguridad Vial, a pesar que se recomienda a la población en general tomar precauciones para evitar accidentes de tránsito y reducir las tragedias viales, y también el transporte pesado. Sin embargo, el Estado no ha podido darle cumplimiento al Decreto Número 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala.

²³ https://www.aguilarcastillolove.com/assets/covid-19/guatemala/documents/15.05.2020_Disposiciones_Presidenciales.pdf (Consultado: 20 de enero de 2022)

“El doctor Mynor Mejía, jefe de la Sección de Seguridad e Higiene y Prevención de Accidentes, hizo un llamado a que los transportistas no excedan los límites de velocidad establecidos y que durante el viaje no ingieran bebidas alcohólicas o drogas, con la finalidad de preservar la vida, dirigido a los pilotos del transporte pesado para que tomen sus precauciones al conducir y evitar el recargo de las unidades vehiculares, ya que estos actos son la principal causa de accidentes en las carreteras.”²⁴ El doctor Mejía destaca la responsabilidad que deben observar los pilotos del transporte de carga.

Según el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, del 1 de enero al 31 de marzo del año 2019, han ocurrido mil 719 accidentes viales que han dejado 494 muertos y dos mil 102 heridos. En el año 2018 en las mismas fechas se registraron mil 799 percances que causaron la muerte de 414 personas y dejaron dos mil 297 lesionados. Es por esta razón por la que debe hacerse efectiva la instalación del sistema limitador de velocidad a las unidades de transporte de carga.

Según el registro que lleva la Unidad de Accidentología Vial y Sección de Supervisión de transporte colectivo de pasajeros y de carga de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL, el parque vehicular que debe poseer el sistema limitador de velocidad es de 825,290, distribuido de la siguiente manera: trailers 171,289; buses 118,274 y otros vehículos de más de 12 pasajeros 535,727.

²⁴ <https://www.igssgt.org/noticias/2020/06/10/dia-mundial-de-la-seguridad-vial-el-igss> (Consultado: 20 de diciembre de 2021)



Habiéndose cumplido con instalar el sistema limitador de velocidad 10,142 vehículos, de los cuales: trailers 9,098; buses 482 y otros vehículos de más de 12 pasajeros 562. Es evidente que apenas el 1.23%, han limitado sus vehículos.

4.5.1. Presupuesto vigente para el año 2020

La Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL, tuvo un presupuesto de ingresos y egresos de enero a diciembre para el año 2020, el cual asciende a una suma de Q.92,574,790.00 sin embargo con el presupuesto no fue suficiente para atender las necesidades de los servicios que como instituciones deben prestar, por lo que no cuentan con el equipo y los medios necesarios para poder tener un mejor control y supervisión de las unidades de transporte pesado.

Como lo establece la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial en el Artículo 5, último párrafo, "Para el cumplimiento de las funciones que se señalan en el presente artículo, el Ministerio de Finanzas Públicas y la Oficina Nacional de Servicio Civil deberán efectuar los trámites necesarios con el procedimiento específico, para que el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda cuente con el presupuesto necesario para que la Dirección General de Transportes DGT y la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL, dispongan del recurso humano con calidad de servidores públicos, medios e insumos necesarios, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones



contenidas en la presente ley". La falta de voluntad política, dificulta las gestiones y las ampliaciones presupuestarias necesarias para cumplir los fines de dicha ley.

4.5.2. Registro de Certificados de implementación del sistema limitador de velocidad

El certificado de implementación del sistema limitador de velocidad, es el documento por medio del cual se acredita que la unidad de transporte de carga cumple con todos los requisitos establecidos por las autoridades encargadas de velar por la seguridad vial.

El certificado deberá ser extendido a favor de la persona individual o jurídica que prestan servicios de transporte de carga, por medio de acta notarial de declaración jurada por parte del implementador en la que conste la implementación y el correcto funcionamiento del sistema limitador de velocidad.

La Dirección General de Protección y Seguridad Vial, autorizará cada número de correlativo para los certificados que emita el implantador para evitar su duplicidad, según el modelo o formato determinado y por los medios electrónicos que determine. Según la Unidad de Accidentología Vial y Sección de Supervisión de Transporte Colectivo de Pasajeros y de carga de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial. El número de empresas implementadoras del sistema limitador de



velocidad certificadas son 112 a la fecha, de las cuales 71 empresas han certificado, que han limitado vehículos. Y las otras 41 empresas, no han realizado la instalación del sistema limitador.

Es responsabilidad de la persona individual o jurídica que presta el servicio de transporte colectivo de pasajeros o de carga el mantenimiento preventivo y correctivo del sistema limitador de velocidad. El Departamento de Tránsito es el encargado de refrendar el certificado de implementación del sistema limitador de velocidad, dentro de los 30 días calendario de haber sido emitido el certificado. Dicha autoridad podrá solicitar información y/o verificación que considere oportuna. También deberá contar con la base de datos de las unidades que cumplan con acreditar la implementación del sistema limitador de velocidad, la cual deberá ser remitida por PROVIAL.

Los implementadores y los vehículos que cuenten con el certificado, deberán registrarse ante la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, en la base de datos, así como los datos de los refrendos que el Departamento de Tránsito haya realizado a los certificados de implementación del sistema limitador de velocidad, como lo determine la Ley. Se remitirá al Departamento de Tránsito la base de datos de los vehículos del transporte de carga registrados por la Dirección General de Transportes. Se impondrán sanciones las personas individuales o jurídicas que presten el servicio de Transporte Colectivo de pasajeros y de carga autorizados por la dirección general de Transportes,



que no cumplan con la presentación del certificado de implementación del Sistema Limitador de Velocidad.

4.6. Falta de coordinación institucional entre la Dirección General para la Protección y Seguridad Vial PROVIAL y la Policía Municipal de Tránsito de Fraijanes

En la presente investigación se realizaron visitas y entrevistas con las autoridades de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Fraijanes, en donde el director de la institución indicó desconocer totalmente de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial y que por lo tanto ellos no tenían competencia para aplicarla, manifestando que ellos se basan únicamente y aplican la ley de tránsito, y que en los únicos operativos que han realizado en conjunto ha sido con la Policía Nacional Civil, los cuales han sido muy esporádicos.

Así mismo se solicitó información referente a si se han realizado convenios interinstitucionales, entre las autoridades encargadas de velar por la seguridad vial, a lo cual indicaron que no se han realizado. Evidenciándose de esta manera la falta de coordinación entre dichas autoridades. Indicando también que no cuentan con equipo necesario para medir la velocidad de los vehículos que transitan por el lugar, cuentan con dos cámaras manuales las cuales son antiguas y no funcionan.

Entre los documentos que se le requiere a los señores pilotos, cuando llevan a cabo los operativos la policía municipal de tránsito de Fraijanes, son: Tarjeta de circulación,

licencia de conducir, documento de identificación personal DPI. No requieren el certificado donde consta la instalación del sistema limitador de velocidad. Evidenciando la falta de conocimiento por parte de dicha autoridad.

4.6.1. Instalación de cámaras en las carreteras para verificar la velocidad

En el ámbito de la seguridad vial se puede hacer uso de la tecnología, adoptando mecanismos que permitan garantizar la seguridad en carreteras con cámaras inteligentes. Gracias a la información que se puede recopilar a través de los diversos dispositivos de video vigilancia, hacen que la capacidad de respuesta de las autoridades sea más rápida y precisa.

De acuerdo a las estimaciones que hace la Comisión Económica para América y el Caribe CEPAL, La seguridad vial se ha convertido en un problema crítico, ya que los índices indican que en los países de América y el Caribe, entre el año 2000 y 2020, el número de víctimas por el tránsito creció en un 48%. Por lo que los gobiernos tienen la obligación de tomar medidas de acción para disminuir ese escenario.

Dentro de la seguridad vial, es importante el uso de cámaras analíticas de video, de las que se puede hacer uso en aplicaciones de software que generan automáticamente descripciones de lo que ocurre, generando metadatos. Con dicha información se puede



actuar de manera más práctica el monitoreo de vehículos, que se detectan en el perímetro, los movimientos y trayectoria del recorrido.

“En enero del año 2019, la Dirección General de Protección y Seguridad Vial adquirió 17 vehículos los que se encuentran equipados con cámara frontal con capacidad de grabación de 24 horas, así como 2 motocicletas”. La utilidad de dichas cámaras es para monitorear el actuar del personal a cargo de dichos vehículos, lo que se demuestra es que la inversión en cámaras inteligentes para la video vigilancia en carreteras es nula, el hacer uso de esta herramienta seria de beneficio para el cumplimiento de la ley.

Asimismo el titular de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, indicó que se encuentra en proyecto la instalación de cámaras en carretera, lo que evidencia que aún no hay control de las mismas. Los radares de tramo para control de velocidad, funcionan mediante un sensor que capta la potencia del motor del vehículo, se coloca a manera que los automovilistas no lo observen y no disminuyan la velocidad ante la presencia del personal de PROVIAL, con lo cual se constata que el abuso de velocidad continúa cuando no hay autoridades de Tránsito presentes en la carretera.

“Según radar de velocidad instalado por personal de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL, confirma imprudencia de conductores en la ruta

Interamericana. Un medidor en distintos puntos de la ruta Interamericana confirma que los conductores de buses, tráileres y vehículos livianos no respetan los niveles de velocidad establecidos en esa carretera, donde han sido constantes los accidentes.”²⁵ Debido a la negligencia e imprudencia de los conductores en sobrepasar los límites de velocidad, demuestra que se deben tomar medidas más contundentes como sanciones.

Mediante mediciones que se efectuaron en los kilómetros 142 y 161 de la ruta interamericana occidente se constató que algunos vehículos de transporte pesado, buses y vehículos livianos, superaron los 90 kilómetros por hora permitidos en esos tramos. Marcaron velocidades entre 115 o 120 kilómetros por hora en el tablero del radar, el cual lanza un mensaje para disminuir la velocidad. Este medidor de velocidad se colocó en varios tramos carreteros donde los conductores abusan de la velocidad, sin importar que existan pendientes y curvas peligrosas.

Según la información rendida por la Unidad de Accidentología Vial, de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL, para la presente investigación, actualmente cuentan con 41 radares para medir la velocidad, tipo pistola laser, los cuales se encuentran distribuidos de la siguiente manera: sede central 19, sede San Cristóbal Acasaguastlan 4, sede San Bernardino Suchitepéquez 4, sede Salcá Quetzaltenango 4, sede Puerto Barrios Izabal 4, sub sede Río Dulce Izabal 2 y sede San Benito Petén 4. Sin embargo, estos instrumentos técnicos, no solo no son utilizados, sino que también no

²⁵ <https://www.prensalibre.com/ciudades/solola/radar-de-velocidad-confirma-imprudencia-de-conductores-en-la-ruta-interamericana/> (Consultado: 25 de enero de 2022)



llevan ninguna consecuencia para quienes infringen la velocidad límite, puesto que ningún vehículo de carga ha recibido alguna sanción ni administrativa ni pecuniaria.

4.6.2. Operativos de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial

El Centro de Operaciones de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL, revela que en los accidentes de tránsito, que se involucra el transporte de carga pesada, siendo el pico de incidencia principalmente durante los fines de semana en horario nocturno y madrugada. Actualmente más de 400 Brigadas de Protección Vial, se encuentran en el territorio nacional; localizados en sedes regionales estratégicas para concientizar a conductores y peatones usuarios de la vía, para reducir accidentes de tránsito.

Las Brigadas de Protección Vial constantemente refuerzan puestos de control en los puntos estratégicos sobre la ruta AC-1 Occidente; CA-1 Oriente; CA-9 Norte; CA-9 Sur; CA-2 Occidente; CA-10; RN-1; RN-14; RN-16 y en la Ciudad Capital con el fin de contribuir a reducir los percances, así como brindar seguridad vial a pilotos de transporte de carga en su trayecto por las diferentes rutas haciendo uso de los dispositivos manuales para medir la velocidad, de los transportistas de carga pesada.

Según la Unidad de Accidentología Vial de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, actualmente cuentan con un total de 368 elementos operativos, los cuales

están distribuidos en seis sedes regionales y una sub sede, de la siguiente manera: sede central 172, sede San Cristóbal Acasaguastlan 45, sede San Bernardino Suchitepéquez 38, sede Salcajá Quetzaltenango 34, sede Puerto Barrios Izabal 41, sub sede Río Dulce Izabal 13 y sede San Benito Petén 25.

Lo que implica que los elementos operativos son insuficientes y se ven superados por la necesidad de mantener la seguridad vial, para que se permita mantener un control eficaz en las carreteras, lo que tanto se necesita.

4.7. Suscripción de convenios entre las autoridades encargadas de la seguridad vial para el cumplimiento de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial

La Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, establece en el Artículo 4 lo siguiente: "Para la implementación y cumplimiento de la presente Ley, se deberán suscribir los convenios correspondientes entre las autoridades encargadas de velar por la seguridad vial, principalmente la Policía Municipal de Tránsito, Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y la Dirección General de Protección y Seguridad Vial -PROVIAL-."

A pesar de existir este deber, las instituciones por falta de voluntad política para resolver el tema de la seguridad vial en Guatemala y asimismo el desconocimiento de esta

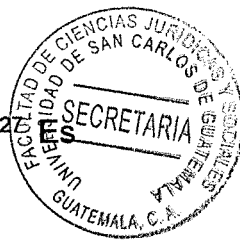


alternativa, y por estas razones no se han suscrito convenios que permitan actuar en forma coordinada, para darle cumplimiento a la Ley y de esa forma salvaguardar la integridad de las personas en las rutas viales. Siendo el caso de la presente investigación, la propuesta de un convenio entre la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Fraijanes y la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, a efecto de que en la delimitación territorial indicada, se reduzcan los hechos viales.

Es frecuente ver en los reportes noticiosos la gran cantidad de accidentes viales, que han cobrado la vida de muchos guatemaltecos, por ejemplo, en publicación de sucesos del periódico Prensa Libre denominado: "trágico accidente en carretera a El Salvador deja dos muertos y varios heridos."²⁶ El percance ocurrió el día 16 de julio de 2021 en este accidente se vieron involucrados un camión cargado con blocks y varios vehículos, según la información brindada por los bomberos Voluntarios, el hecho se suscitó en el kilómetro 30 de la carretera a El Salvador. Evidenciando que el abuso de la velocidad por los transportistas de carga genera accidentes que cobran la vida de personas, deja lesionadas a muchas y las consiguientes pérdidas económicas y de atascos viales.

También en el año 2009 se publicó un reportaje denominado: Un año de impunidad en El Chilero del diario La Hora: "El autobús viajaba sobrecargado y a excesiva velocidad, los pasajeros insistían al piloto que debía desacelerar la marcha y todo parecía empeorar con el pasar del tiempo hasta que lo que parecía un viaje normal se convirtió en una

²⁶ <https://www.prensalibre.com/guatemala/sucesos/el-camion-se-los-paso-llevando-tragico-accidente-en-carretera-a-el-salvador-deja-dos-muertos-y-varios-heridos-breaking/> (Consultado: 22 de enero de 2022)



tragedia de carácter nacional que enlutó a decenas de familias guatemaltecas.”²⁷
evidente la ausencia de controles que protejan a las personas en las carreteras.

En el percance vial, se registró el saldo trágico de 54 personas fallecidas y decenas de personas heridas, que ocurrió la noche del 29 de febrero de 2008 en el kilómetro 33.5 de la carretera CA-1 a El Salvador. El bombero municipal Ricardo Lemus, recordó que al llegar al lugar de los hechos se encontró con un panorama desolador, ya que habían personas sin vida en la cinta asfáltica y alcanzaba a escuchar los gritos desesperados de los heridos que se encontraban atrapados dentro del autobús.

Con respecto a los límites de velocidad Prensa Libre publicó un artículo denominado: “Video: Difunden imágenes de intensa persecución a bus que circulaba a más de 100 kilómetros por hora.”²⁸

El viernes 11 de febrero una persona documentó mediante un video que se trataba de un bus que transitaba a más de 100 kilómetros por hora, en la autopista Palín-Escuintla, dicha persona alertó a la Policía Nacional Civil, reportando lo que estaba sucediendo, y el bus rebasó a la patrulla a una velocidad de 120 kilómetros por hora, la autopatrulla dio persecución al bus, el cual no se detenía. En el video se puede observar como la persona que estaba grabando iba a 115 kilómetros por hora tratando de alcanzar a dicho bus, sin

²⁷ <https://lahora.gt/hemeroteca-lh/un-ao-de-impunidad-en-el-chilero/> (Consultado: 24 de enero de 2022)

²⁸ <https://www.prensalibre.com/ciudades/escuintla/video-difunden-imagenes-de-intensa-persecucion-abus-que-circulaba-a-mas-de-100-kilometros-por-hora-breaking/> (Consultado: 24 de enero de 2022)



embargo no lo logró, luego el conductor del vehículo que estaba grabando llegó a **acelerar** a 135 kilómetros por hora y aun así no lo alcanzo, quien no detenía la marcha.

Se consultó a la Policía Nacional Civil, la que informo que solicito apoyo a la Policía Municipal de Tránsito de Palín, quienes no acudieron a efectuar la sanción correspondiente, por lo que los agentes de la Policía Nacional Civil que dieron la persecución a la unidad de bus en mención, indicaron que se limitaron a remitir un informe correspondiente a la Dirección General de Transporte, para ponerlo en conocimiento y posteriormente ser sancionado.

En conclusión los agentes que actuaron tuvieron que dejar ir al piloto de dicha unidad de bus, el que actuó con total impunidad, poniendo en riesgo la vida de los pasajeros y de todas las personas que circulaban por la vía mencionada, evidenciando la falta de apoyo y coordinación con las entidades encargadas de la seguridad vial. Por lo que en la delimitación del municipio de Fraijanes, que es objeto de la presente investigación es pertinente proponer la suscripción de un convenio entre la Policía Municipal de Tránsito de Fraijanes y la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL.



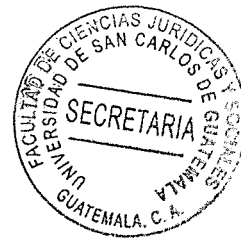
CONCLUSIÓN DISCURSIVA

En la República de Guatemala, es importante para la población, todos los tipos de transporte colectivo de pasajeros y de carga. La investigación da como resultado que lamentablemente a causa del exceso de velocidad, han ocurrido terribles hechos de tránsito en los que resultan muchas familias enlutadas, pérdidas materiales y atascos viales. En la Constitución Política de la República de Guatemala, en el Artículo 2, se establece el deber del Estado para garantizar a los habitantes de la República, la vida y la seguridad de las personas. Asimismo en el Artículo 131 se hace mención del servicio del transporte comercial, se destaca la importancia económica en el desarrollo del país. Prescribe el Artículo 1 del Decreto número 45-2016 del Congreso de la República, Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, que el objeto que persigue dicha Ley, es el de implementar y controlar todos los aspectos que guarden relación con la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte, para actuar en forma coordinada y darle cumplimiento a la obligación que tienen los propietarios del transporte de carga de instalar los limitadores de velocidad establecidos.

Por lo que es necesaria, la suscripción de convenios entre la Dirección General de Protección y Seguridad Vial y la Policía Municipal de Tránsito de Fraijanes, lo que contribuirá para la solución de la problemática investigada, beneficiando a las personas que transitan por las carreteras y de esta manera darle cumplimiento a lo que establece el Artículo 4 de la Ley Para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.



ANEXOS



CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL ENTRE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD VIAL Y LA MUNICIPALIDAD DE FRAIJANES PARA LLEVAR A CABO LAS ACCIONES EN FORMA CONJUNTA PARA LA VERIFICACIÓN QUE LAS UNIDADES DEL TRANSPORTE DE CARGA HAYAN INSTALADO EL SISTEMA LIMITADOR DE VELOCIDAD

NOSOTROS: por una parte: I) Rocael Estuardo Herrera Navas, en calidad de Director General de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, en representación de la **DIRECCIÓN GENERAL DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD VIAL**, cargo que acredito con copia del Acuerdo Ministerial de Nombramiento Número diez (10) de fecha diez de enero de dos mil diez (2010), emitido por el Ministro del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; y copia de acta de toma de posesión del cargo número diez guión dos mil diez (10-2010), de fecha veinte (20) de enero de dos mil diez (2010); y por la otra parte: II) Wilton Leonardo Berreondo Figueroa, en calidad de Alcalde del Municipio de Fraijanes, en representación de la **MUNICIPALIDAD DE FRAIJANES**, cargo que acredito con certificación extendida por el Secretario Municipal de la Municipalidad de Fraijanes con fecha veinte (20) de enero de dos mil veinte (2020) del acta número cinco guión dos mil veinte (2020), correspondiente a la Sesión Extraordinaria celebrada por el Honorable Concejo Municipal de la Municipalidad de Fraijanes, con fecha quince (15) de enero de dos mil veinte (2020), en donde se hace constar a) El contenido del acuerdo número uno guión dos mil diecinueve (1-2019), de fecha veintiocho (28) de junio de dos mil diecinueve (2019), emitido por la Junta Electoral del Distrito Departamental de

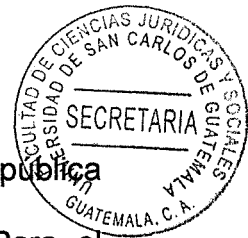


Guatemala, que contiene la adjudicación de los cargos incluyendo el del **Alcalde** Municipal del Municipio de Fraijanes, Departamento de Guatemala; b) La correspondiente juramentación y toma de posesión del cargo; y conforme a lo resuelto por el Honorable Concejo Municipal en Resolución del Honorable Concejo Municipal número COM guión trescientos uno guión dos mil veintiuno (COM-301-2021) de fecha cinco (5) de febrero de dos mil veintiuno (2021), que contiene el punto quinto (5°) del acta número doce (12), en la cual se me faculta expresamente para otorgar y suscribir el presente convenio; en adelante denominadas indistintamente como las PARTES. Reconocemos mutuamente la capacidad legal con que actuamos, suficiente para obligar a nuestras respectivas entidades y;

CELEBRAMOS

EL PRESENTE CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL CONFORME A LAS CLAÚSULAS SIGUIENTES:

PRIMERA. BASE LEGAL: El presente Convenio de cooperación se suscribe con fundamento en los Artículos dos (2), ciento treinta y uno (131), doscientos cincuenta y tres (253), doscientos cincuenta y cuatro (254) de la Constitución Política de la República de Guatemala; Artículos dos (2), tres (3), treinta y cinco (35) literal s), cincuenta y dos (52), cincuenta y tres (53) b), sesenta y siete (67), sesenta y ocho (68) literal c), del Código Municipal Decreto número doce guión dos mil dos (12-2002), del Congreso de la República de Guatemala y sus reformas; Artículo ocho (8) de la Ley de Tránsito Decreto



número ciento treinta y dos guión noventa y seis (132-96), del Congreso de la República de Guatemala; Artículo cuatro (4), cinco (5) literales d) y g) de la Ley Para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial Decreto Número cuarenta y cinco guión dos mil dieciséis (45-2016), del Congreso de la República de Guatemala; y Artículo dieciséis (16), Reglamento de la Ley Para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial Acuerdo Gubernativo número treinta y ocho guión dos mil diecinueve (38-2019).

SEGUNDA. ANTECEDENTES: Reconociendo que uno de los principios fundamentales de la Constitución Política de la República de Guatemala, es que el Estado de Guatemala se organiza jurídicamente y políticamente, para proteger a la persona y a la familia, siendo su fin supremo la realización del bien común y su deber garantizar a sus habitantes la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de las personas. Tomando en cuenta que la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, es el ente encargado de velar por la seguridad vial, así como contribuir al efectivo funcionamiento del sistema de transporte terrestre, en el territorio nacional, principalmente el transporte colectivo de pasajeros y de carga, coordinar con las autoridades de tránsito competentes para mejorar y mantener la fluidez del tránsito vehicular, y con el ánimo de cumplir con los principios fundamentales emanados de la Constitución Política de la República de Guatemala, de común acuerdo se ha decidido coordinar esfuerzos con la Municipalidad de Fraijanes, para la cooperación de ambas instituciones para reducir los percances viales, que se registran en el municipio de Fraijanes.

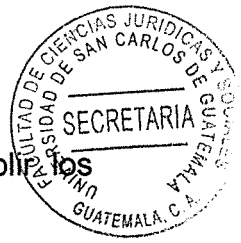
TERCERA. OBJETO DEL CONVENIO: El presente Convenio tiene como objeto realizar las acciones necesarias para implementar y controlar aspectos relativos a la regulación de la velocidad, de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga, con la finalidad de reducir considerablemente los hechos de tránsito que se registran en el país.

CUARTA. COMPROMISOS DE LA DIRECCION GENERAL DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD VIAL: La Dirección General de Protección y Seguridad Vial, asume los compromisos siguientes:

- a. Pondrá a disposición el equipo con que cuenta para efectuar el control de velocidad en la carretera del perímetro municipal.
- b. Coordinar las actividades de las autoridades de tránsito para mejorar y mantener la fluidez del tránsito vehicular.

QUINTA. COMPROMISOS DE LA MUNICIPALIDAD DE FRAIJANES: La Municipalidad de Fraijanes, asume los compromisos siguientes:

- a. Por conducto del Director de la Policía Municipal de Transito realizar operativos en forma conjunta con la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, para verificar que los conductores respeten los límites de velocidad establecidos, teniendo en cuenta la carga de los transportes colectivo de pasajeros y de carga.
- b. Apoyar con sus recursos a la Dirección General de Protección y Seguridad Vial para la organización del tránsito en carreteras.



SEXTA. CUMPLIMIENTO RECÍPROCO: Las partes se comprometen a cumplir los compromisos aquí adquiridos.

SÉPTIMA. DESIGNACIÓN DE ENLACES: La Dirección General de Protección y Seguridad Vial, y la Municipalidad de Fraijanes, quienes coordinaran las acciones para el funcionamiento en materia de protección y seguridad vial.

OCTAVA. AMPLIACIÓN O MODIFICACIÓN: Las ampliaciones y modificaciones de las cláusulas a que se refiere el presente Convenio, requerirán de la aceptación por escrito de las partes. La institución que tenga interés en modificar o ampliar el contenido del presente Convenio deberá comunicar por escrito su intención con una anticipación no menor de quince (15) días hábiles a la fecha que se pretende entren en vigencia. Toda modificación o ampliación se realizará a través de agenda, la cual formará parte del presente Convenio, y deberá contar con el dictamen favorable de las partes, debiendo ser aprobada por la autoridad administrativa superior de cada una.

NOVENA. CASOS NO PREVISTOS: Cualquier duda, conflicto o caso no previsto que surgiere en la aplicación e interpretación del presente convenio, será resuelto de mutuo acuerdo entre las partes, debiendo siempre prevalecer el interés público y constitucional en la ejecución del convenio.



DÉCIMA. PLAZO: El presente convenio de cooperación interinstitucional se suscribe de plazo indefinido, y entrará en vigencia a partir de la fecha de suscripción entre las partes.

DÉCIMA PRIMERA. TERMINACIÓN: Podrá darse por terminado el presente convenio sin responsabilidad para las partes, por: a) Decisión unilateral de la parte interesada en dar por terminado su compromiso; b) Caso fortuito o fuerza mayor, debidamente justificado.

DÉCIMA SEGUNDA. ACEPTACIÓN: En los términos y condiciones estipulados, las partes aceptamos en lo que corresponde a cada una, el contenido del presente convenio, el cual consta de seis (6) folios, y que constará de dos (2) ejemplares originales, uno para cada una de las partes, impresos únicamente en su anverso; el cual leímos íntegramente, por lo que, enterados de su contenido, objeto, validez y efectos legales, lo ratificamos, aceptamos y firmamos en el municipio de Fraijanes el veinte (20) de marzo de dos mil veintidós (2022).

Rocael Estuardo Herrera Navas

Director General de la Dirección General

De Protección y Seguridad Vial

Wilton Leonardo Berreondo Figueroa

Alcalde Municipal de Fraijanes



BIBLIOGRAFÍA

ACOSTA ROMERO, Miguel. **Teoría general del derecho administrativo**. México Ed.Universidad Autónoma de México. 1975.

CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo**. Tomo I, parte general. 13ª edición, Ed. Impresiones Gráficas de Guatemala, Guatemala, 2002.

DELPIAZZO. Carlos E. **Derecho administrativo uruguayo**. México. Ed Porrúa. 2005.

DE LEÓN, Irene. **Prensa Libre**. Sección sucesos. Año 2018. Guatemala, Guatemala: Pág. 2, (18 de enero 2022).

GORDILLO, Agustín **Derecho administrativo**. Parte general. Tomo I, Buenos Aires, Argentina: Ed Fundación de Derecho Administrativo, 1998.

GORDILLO, Agustín. **Introducción al derecho**. Tomo I, Buenos Aires, Argentina: Segunda Edición, 1998.

HERNÁNDEZ ESPÍNDOLA, Zeus Jesús, **Los principios generales del derecho**. Algunas consideraciones, Nuevo consultorio fiscal, México. 2001.

<https://www.dgt.gob.gt/institucional.html> (Consultado: 18 de noviembre de 2021)

<https://www.provial.gob.gt/#/quienes-somos> (Consultado: 18 de noviembre de 2021)

<https://aprende.guatemala.com/cultura-guatemalteca/general/> **Historia del transporte urbano en Guatemala**. (Consultado: 21 de noviembre de 2021)

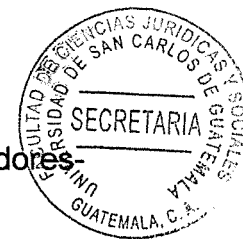
<https://uniforcele.com/transporte-terrestre/> **Transporte terrestre centroamericano** (Consultado: 6 de diciembre de 2021)

<https://www.prensalibre.com/guatemala/sucesos/el-camion-se-los-paso-llevando-tragico> **Accidente en carretera a El Salvador muertos y varios heridos**. (Consultado: 7 de diciembre de 2022)

<http://portrans.com.ec/los-tipos-cargas-importancia> **Tipos de carga**. (Consultado: 7 de diciembre de 2021)

<https://directorio.guatemala.com/listado/asociacion-de-transportistas-internacionales-ti.html> **Asociación de transportistas** (Consultado: 9 de diciembre de 2021)

<https://kohen.cl/articles/valvula-reguladora-de-velocidad/> **Válvula reguladora de** (Consultado: 15 de diciembre de 2021)



<https://unitedworldtransportation.com/es/el-interminable-debate-sobre-los-limitadores-de-velocidad-para-camiones/> Consultado (17 de diciembre de 2021).

<https://www.igssgt.org/noticias/2020/06/10/dia-mundial-de-la-seguridad-vial-el-igss> (Consultado: 20 de diciembre de 2021)

<https://emisorasunidas.com/2019/11/12/prorrogan-por-un-ano-plazo-para-instalar-limitadores-velocidad/> **Limitadores de velocidad.** (Consultado: 17 de diciembre de 2021)

<https://www.boe.es/eli/es/rd/1994/12/23/2484> (Consultado: 17 de diciembre de 2021)

<http://www.cetacc.com.ar/index.php/homes/98-resolucion-cnrt-698-17limitadores-de-velocidad>. (Consultado: 17 de diciembre de 2021)

<http://www.tallereselportazgo.com/Imagenes/Paginas/Limitadores/Informaci%C3%B3n%20limitador%20Groeneveld.pdf> **Limitadores de velocidad.** (Consultado: 13 de enero de 2022)

<https://emisorasunidas.com/2019/11/12/prorrogan-por-un-ano-plazo-para-instalar-limitadores-velocidad/> **Prorroga.** (Consultado: 17 de enero de 2022)

<https://lahora.gt/hemeroteca-lh/un-ao-de-impunidad-en-el-chilero/> (Consultado: 24 de enero de 2022)

<https://www.prensalibre.com/ciudades/escuintla/video-difunden-imagenes-de-intensa-persecucion-a-bus-que-circulaba-a-mas-de-100-kilometros-por-hora-breaking/> **Intensa.** (Consultado: 24 de enero de 2022)

<https://www.cepal.org/es/publicaciones/6296-la-seguridad-vial-la-region-america-latina-caibe-situacion-actual-desafios> **Seguridad vial.** (Consultado: 21 de enero de 2022)

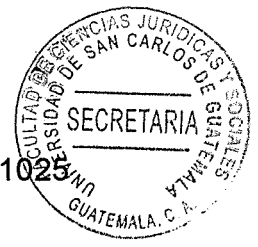
<https://www.prensalibre.com/ciudades/solola/radar-de-velocidad-confirma-imprudencia-de-conductores-en-la-ruta-interamericana/> **Imprudencia de conductores.** (Consultado: 25 de enero de 2022)

https://www.aguilarcastillolove.com/assets/covid19/guatemala/documents/15.05.2020_Disposiciones_Presidenciales.pdf. (Consultado: 20 de enero de 2022).

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales:** Ed Heliasta México, D.F.

PATZÁN, José. **Prensa Libre.** Sección noticias departamentales. Año 2019. Guatemala, Guatemala: Pág. 30, (consultado: 23 enero 2022).

PRAT Julio A, **Derecho administrativo,** Montevideo, Uruguay, Editorial Acali. 1977.



Soy502.com/articulo/provial-compra-picops-camaras-incluidas-q35-millones-101023
(Consultado: 21 de enero de 2022)

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Guatemala: Tomo III, 5 ed. Editorial universitaria, 2002.

Legislación:

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

Código de Comercio de Guatemala. Decreto 2-70 Congreso de la República de Guatemala, 1971.

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

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

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

Ley de Transporte. Decreto 253 del Congreso de la República de Guatemala, 1946.

Reglamento de la Ley Para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial. Acuerdo Gubernativo 38-2019, 2019.

Reglamento de Tránsito. Acuerdo Gubernativo 273-98, 1998.

Reglamento para el Control de Pesos Y Dimensiones de Vehículos Automotores de Carga y sus Combinaciones, Acuerdo Gubernativo 379-2010, 2010.