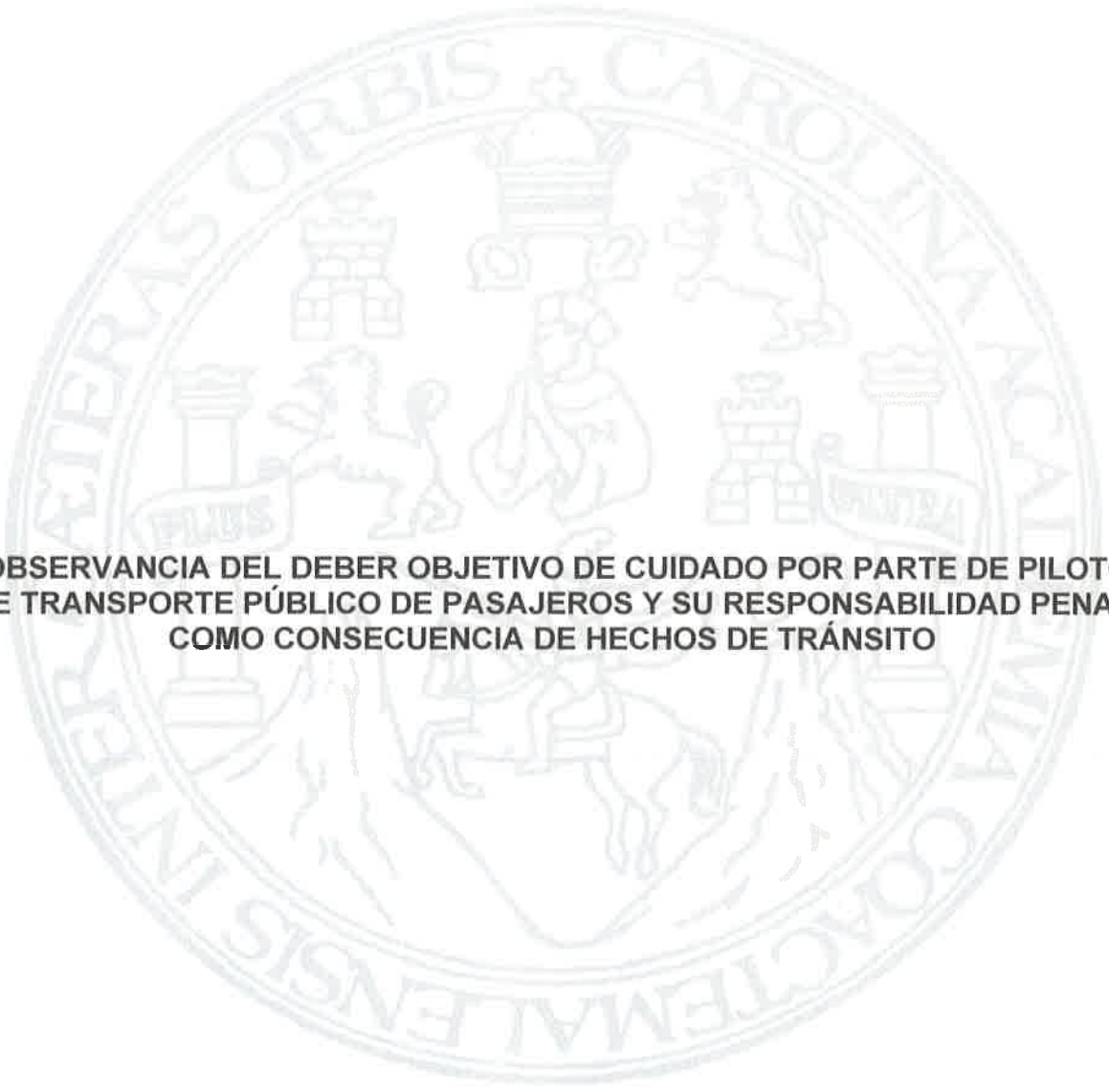


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**INOBSERVANCIA DEL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO POR PARTE DE PILOTOS
DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y SU RESPONSABILIDAD PENAL
COMO CONSECUENCIA DE HECHOS DE TRÁNSITO**

ADELIBIA ADORABEL VILLATORO DONIS

GUATEMALA, MARZO DE 2024

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

**INOBSERVANCIA DEL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO POR PARTE DE PILOTOS
DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y SU RESPONSABILIDAD PENAL
COMO CONSECUENCIA DE HECHOS DE TRÁNSITO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

ADELIBIA ADORABEL VILLATORO DONIS

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, marzo 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:	Licda.	Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL II:	Lic.	Rodolfo Barahona Jácome
VOCAL III:	Lic.	Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV:	Br.	Javier Eduardo Sarmiento Cabrera
VOCAL V:	Br.	Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
SECRETARIO:	Lic.	Wilfredo Eliú Ramos Leónor

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXÁMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera fase

Presidente:	Lic.	Dimas Egidio Camargo Pérez
Vocal:	Licda.	Ana Marce Castro Conde
Secretario:	Lic.	Carlos Alejandro Osoy Castellanos

Segunda fase

Presidente:	Licda.	Edna Karina Amaya Santos
Vocal:	Lic.	Bonifacio Chicaj
Secretario:	Lic.	Henry Estuardo González y González

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



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
29 de junio de 2020.

Atentamente pase al (a) Profesional, **MARIA DE LOS ANGELES CASTILLO DE GARCIA**
_____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
ADELIBIA ADORABEL VILLATORO DONIS, con carné **201401711**,
intitulado **INOBSERVANCIA DEL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO POR PARTE DE PILOTOS DE TRANSPORTE**
PÚBLICO DE PASAJEROS Y SU RESPONSABILIDAD PENAL COMO CONSECUENCIA DE HECHOS DE TRÁNSITO.

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

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



Fecha de recepción **07 / 07 / 2020.**

f)

Asesor(a)
(Firma y Sello)

Firma. María de Los Angeles Castillo
Abogada y Notaria





**LICENCIADA MARÍA DE LOS ÁNGELES CASTILLO DE GARCÍA
ABOGADA Y NOTARIA**

1ª. Avenida 1-57, Residenciales Los Ángeles, Amatitlán
Teléfono. 5511-2440



Guatemala, 29 de junio de 2021

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



Doctor Herrera:

Según nombramiento de fecha 29 de junio del año 2020, donde fui nombrada como asesora de tesis, me dirijo a usted con el objeto de emitir dictamen, sobre la tesis de la bachiller: **ADELIBIA ADORABEL VILLATORO DONIS**, la cual esta intitulada: **INOBSERVANCIA DEL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO POR PARTE DE PILOTOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y SU RESPONSABILIDAD PENAL COMO CONSECUENCIA DE HECHOS DE TRÁNSITO**, de la misma manera manifiesto declarando no ser pariente dentro de los grados de ley ni de tener ningún interés directo, ni vínculo alguno con la estudiante del presente trabajo de investigación, por tal motivo respetuosamente informo lo siguiente:

- A) Como asesora inicié sugiriendo correcciones que en su momento consideré prudentes para mejorar la comprensión del tema desarrollado.
- B) El contenido científico y técnico de la tesis de la sustentante fueron examinadas, de manera que puedo indicar que abarcó tópicos de importancia en el ámbito nacional y de la realidad social.
- C) La metodología, así como las técnicas de la investigación, de esa manera se tienen como base el método analítico, también el sintético, como el deductivo e inductivo. Posteriormente se tienen las técnicas de investigación, que se encuentran inmersas en la totalidad del informe de las mismas se pueden mencionar las siguientes: la primera técnica es la más utilizada en las investigaciones que es la observación como elemento fundamental de todo proceso investigativo apoyándose en esta, la sustentante para poder obtener el mayor número de información necesaria para la presentación de la tesis final. La observación científica, obteniendo de ella, un objetivo claro, definido y preciso, ya que a través de ella se estudió el fenómeno investigado y culminó con la comprobación de la hipótesis, los objetivos generales y



LICENCIADA MARÍA DE LOS ÁNGELES CASTILLO DE GARCÍA
ABOGADA Y NOTARIA

1ª. Avenida 1-57, Residenciales Los Ángeles, Amatitlán
Teléfono. 5511-2440

específicos con el objeto de establecer doctrinariamente y jurídicamente cómo resolver ese problema en la práctica.

- D) El contenido capitular está compuesto de cuatro capítulos que se realizó en una secuencia ideal empezando con temas que llevan al lector de forma adecuada del inicio al final del problema como la solución que se propone.
- E) En esta investigación se brindan aportaciones valiosas, las cuales son de gran importancia para la solución del problema y en cuanto a la conclusión discursiva, la inobservancia del deber objetivo de cuidado por parte de los pilotos de transporte público de pasajeros, hace que en Guatemala, existan tantos hechos de tránsito como resultado de acciones realizada voluntariamente por los pilotos del referido transporte, generando tanto luto como dolor en las familias por las muertes o lesiones familiares, ya que el daño ocasionado es irreparable, sin embargo, subsiste su responsabilidad penal como consecuencia de hechos de tránsito, la cual muchas veces es mínima y no corresponde al daño sufrido por particulares.
- F) La estudiante utilizó bibliografía ajustada al tema investigado, siendo la recopilación de la información de autores nacionales, textos de autores extranjeros y con los lineamientos apegados al plan de investigación.

Por lo que al haber cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y el Examen General Público, emito **DICTAMEN FAVORABLE**, a la bachiller, por lo que doy por aprobada la presente investigación.

Atentamente,

Licda. María de Los Ángeles Castillo
Abogada y Notaria

LICENCIADA MARIA DE LOS ÁNGELES CASTILLO DE GARCÍA
ABOGADA Y NOTARIA
Colegiado 9100



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

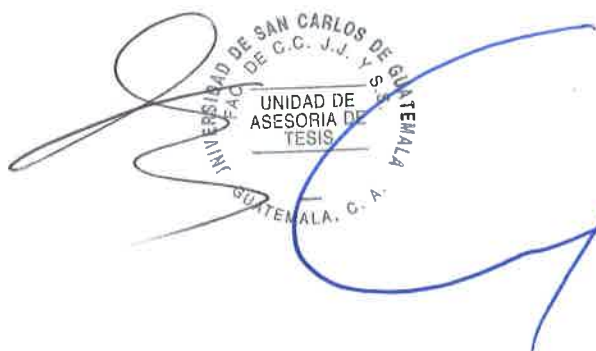


D. ORD. 62-2024

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

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante, **ADELIBIA ADORABEL VILLATORO DONIS**, titulado **INOBSERVANCIA DEL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO POR PARTE DE PILOTOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y SU RESPONSABILIDAD PENAL COMO CONSECUENCIA DE HECHOS DE TRÁNSITO**. 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


UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE C.C. J.J. Y S.S.
UNIDAD DE
ASESORIA DE
TESIS
GUATEMALA, C. A.





DEDICATORIA

A DIOS:

Porque su amor y su misericordia ha sido infinita, nunca me ha dejado y sé que seguirá siendo incondicional, acompañándome en cada paso de mi vida. Amén.

A MI PADRE:

Le agradezco el esfuerzo incalculable por mi educación, por brindarme esa posibilidad de estudio que no todos tienen, ese sacrificio no tiene precio, muchas gracias por ese apoyo. Dios te bendiga infinitamente.

A MI MADRE:

Le agradezco los valores, la paciencia, la dedicación, y el amor infinito que me ha dado, los cuales me han ayudado a ser la persona que soy, por el apoyo que me ha brindado en cada paso de mi vida, para poder llegar a esta meta, que con esfuerzo y sacrificio he logrado, gracias por no dejarme rendir, Dios te bendiga.

A MIS HERMANOS:

Gracias por el apoyo incondicional y presencia en todo momento, los amo y cada uno sabe cuán importante son en mi vida. En especial a mi hermano que Dios lo tenga en gloria a quien dedico este triunfo.

A MI HIJA:

Porque es el motor de mi vida, a pesar de su corta edad me enseña a luchar día a día por mis sueños y anhelos, porque al verla sé que puedo ser mejor por ella.

A MI ESPOSO:

Gracias por su amor y paciencia, en especial por impulsarme a terminar esta meta en mi vida, por creer en mi capacidad, apoyarme y acompañarme incondicionalmente.

A MIS AMIGOS:

Porque muchas veces su amistad y consejos me hicieron seguir adelante gracias por su sincera amistad.



A: Los profesionales, en especial a mi asesor de tesis gracias por su colaboración y paciencia. Y a todos los buenos catedráticos que con lealtad, fidelidad y honorabilidad nos impartieron día a día cada asignatura a cursar.

A: A la tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, alma máter que albergó en todo este tiempo mis sueños de estudiante y superación gracias por haberme permitido el honor de forjarme en sus gloriosas aulas

A: La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales Por abrirme sus puertas y brindarme todos los conocimientos que hoy me convierten en un profesional y donde me fue dado el pan del saber.



PRESENTACIÓN

La investigación realizada pertenece a la rama cognoscitiva del derecho administrativo y el derecho de penal, pero con relación directa con la inobservancia del deber objetivo de cuidado por parte de pilotos de transporte público de pasajeros y su responsabilidad penal como consecuencia de hechos de tránsito; la investigación con base a los hechos de tránsito ocurridos en la ciudad de Guatemala entre los años enero de 2016 a diciembre del año 2020, siendo una investigación de tipo mixta, pues se realizó una investigación cuantitativa y cualitativa.

El presente informe, se desarrolla en cuatro capítulos, el primero aborda lo relativo al tránsito y libertad de tránsito; el segundo la responsabilidad y accidentes de tránsito; el tercero los daños y perjuicios; y el cuarto la inobservancia del deber objetivo de cuidado por parte de los pilotos del transporte público de pasajeros y su responsabilidad penal como consecuencia de hechos de tránsito.

El objeto de estudio será la conducta y la responsabilidad de los pilotos del transporte público de pasajeros y determinar si por voluntad propia de estos, se producen accidentes de tránsito derivados de la falta de observancia del deber objetivo de cuidado que deben de observar por la importancia de transportar grupos de personas, pues la legislación penal actual no establece penas drásticas para los pilotos, cuando las condiciones por las cuales se da un hecho de tránsito, sean diferentes y no se deriven de la negligencia, imprudencia o impericia, siendo éste el aporte de la investigación, pues servirá para demostrar la necesidad de incorporar este elemento doctrinario a la legislación penal.



HIPÓTESIS

Derivado del análisis de la problemática planteada, así como de cada caso en concreto y de las penas leves que contempla la legislación penal vigente, se plantea como punto principal, la fácil evasión la responsabilidad penal por parte de los pilotos del transporte público de pasajeros involucrados en accidentes de tránsito, quienes por inobservancia del deber objetivo de cuidado generan pérdidas de vidas, así como un gran cantidad de daños.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Para poder establecer la hipótesis planteada se utilizaron distintos mecanismos como técnicas de investigación y se logró establecer y comprobó que existen pocos casos en los que se sanciona a pilotos de transporte público de pasajeros que se ven involucrados en hechos de tránsito, derivados de la inobservancia del deber objetivo de cuidado.

Dentro de las técnicas de investigación se encuentran inmersas en el trabajo las siguientes: la observación, como elemento fundamental de todo proceso investigativo apoyándose en ésta la sustentante para poder obtener el mayor número de datos, así como los métodos analítico, deductivo e inductivo, obteniendo con ella un resultado claro, definido y preciso, con la cual se logró comprobar la hipótesis, la cual genera un aporte concreto para tratar el problema investigado.

ÍNDICE

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

CAPÍTULO I

1. El tránsito y la libertad de tránsito.....	1
1.1. Definición de tránsito.....	1
1.2. Control de tránsito.....	2
1.3. El servicio público.....	3
1.4. El transporte.....	3
1.5. Vehículos destinados al transporte público.....	4
1.6. El transporte público.....	5
1.7. La vía pública.....	6
1.8. La libertad.....	6
1.9. La libertad de circulación.....	6
1.10. Elementos de la libertad de circulación.....	7
1.11. La libertad de tránsito.....	8
1.12. Alcance de la libertad de locomoción.....	8
1.13. Fundamento legal de la libertad de locomoción.....	9
1.14. Fundamento internacional.....	10
1.15. Locomoción.....	11
1.16. Bienes de uso público de locomoción.....	11
1.17. Limitación de la libertad de tránsito.....	12
1.18. Limitaciones administrativas a la libertad de locomoción.....	12
1.19. Fundamento legal de la limitación.....	13



Pág.

CAPÍTULO II

2. La responsabilidad y accidentes de tránsito.....	15
2.1. Definición de responsabilidad.....	15
2.2. Tipos de responsabilidad.....	15
2.3. Los factores de atribución de responsabilidad.....	19
2.4. La responsabilidad del daño.....	24
2.5. Accidentes de tránsito.....	26
2.6. Tipos de accidentes.....	27
2.7. Causa de los accidentes.....	28
2.8. Lesiones según del tipo de vehículo.....	28

CAPÍTULO III

3. Los daños y perjuicios.....	31
3.1. El daño.....	31
3.2. Regulación legal de los daños.....	34
3.3. Clases de daño.....	36
3.4. El perjuicio.....	40
3.5. Regulación legal de los perjuicios.....	41
3.6. Clases de perjuicios.....	42

CAPÍTULO IV

4. Inobservancia del deber objetivo de cuidado por parte de pilotos de transporte público de pasajeros y su responsabilidad penal como consecuencia de hechos de tránsito.....	45
4.1. El deber objetivo.....	47
4.2. Fundamento legal penal.....	48
4.3. Seguro obligatorio.....	50
4.4. La responsabilidad penal.....	50



4.5. La responsabilidad de forma objetiva.....	51
4.6. Derecho de la víctima.....	52
4.7. Responsabilidad de los conductores del transporte público.....	53
4.8. Delitos probables que puede cometer un piloto de transporte público de pasajeros.....	54
4.9. Comportamiento.....	58
4.10. Detención de conductores.....	58
4.11. Análisis.....	60
4.12. Solución.....	60
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	63
BIBLIOGRAFÍA.....	65



INTRODUCCIÓN

La actividad de todos los pilotos al momento de trabajar en el transporte público de pasajeros, lleva implícita una responsabilidad mayor que la de cualquier piloto, pues debe estar revestida de un elemento adicional, como el deber objetivo que tiene la responsabilidad del cuidado de la vida y la seguridad de los pasajeros. Sin embargo, en muchas ocasiones se ve violentado por inobservancia de dicho deber, el cual suele confundirse con negligencia, impudencia o impericia, pues al momento de maniobrar buses públicos de transporte por exceso de velocidad, para pelear pasajes o por considerar poder infringir las normas de tránsito manejando imprudentemente en ocasiones contra la vía o en lugares donde no se debe conducir, se producen daños físicos y materiales a los pasajeros, viéndose complicada la deducción de la responsabilidad penal, ya que ante la falta de penas severas y por la falta de certeza de la identidad de los pilotos, muchos de estos se dan a la fuga, teniendo como cómplices a los dueños de los buses, que no solo ocultan los buses, sino que además aducen desconocer la identidad de los pilotos.

Los objetivos del estudio de la presente investigación se orientan a comprobar la responsabilidad de los pilotos del transporte público de pasajeros por la inobservancia del deber objetivo por su responsabilidad de los pasajeros.

El contenido de se desarrolla en cuatro capítulos, el primero se expuso el tránsito y la libertad de tránsito; el segundo, se orienta a explicar la responsabilidad y accidentes de tránsito; el tercero estableció los daños y perjuicios, finalizando con el cuarto, que explicará la inobservancia del deber objetivo de cuidado por parte de pilotos de transporte público de pasajeros y su responsabilidad penal como consecuencia de hechos de tránsito.

Para el desarrollo de la investigación, la metodología utilizada incluyó varios métodos, como técnicas para alcanzar los objetivos establecidos el método analítico, el método deductivo, la técnica documental bibliográfica, la recopilación y selección adecuada de la



información relacionada, para sustentar la investigación, ya que a través de las cuales se estudió el fenómeno investigado y culminó con la comprobación de la hipótesis.

Concluida la investigación es pertinente recomendar su estudio a profundidad como base para la discusión del problema social expuesto, para provocar el cambio en los problemas mencionados, siendo la causa por la cual se decidió realizar la presente investigación.

Confío en que mi aporte académico honre a esta facultad y casa de estudios superiores y sirva para generar un cambio en la sociedad, así como en la forma de actuar de los propietarios de buses del servicio público de pasajeros para presentar las denuncias de los pilotos de las unidades que infrinjan la ley, ya que como propietarios son responsables del uso de las mismas.



CAPÍTULO I

1. El tránsito y la libertad de tránsito

El tránsito, son todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros.

1.1. Definición de tránsito

El Diccionario Jurídico de Cabanellas, Guillermo quien cita: “Paso o traslado a través de vías o lugares públicos. Especialmente, circulación por calles y caminos. En materia de circulación de vehículos y peatones en las calles de las ciudades populosas o en las carreteras. Tránsito es la voz adecuada, aunque se confunda por bastante con tráfico sin que resulte absolución convincente al respecto la equiparación académica sin la reserva siquiera de constituir vulgarismo”.¹

El tránsito también es definido en el Artículo 1 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala. “Todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre, acuática de personas, vehículos, conductores y pasajeros, estacionamientos de vehículos, señalización.”

¹ Cabanellas, Guillermo. **Diccionario jurídico**. Pág. 330.

Tránsito: "Paso movimiento, circulación de gente y vehículos por calles, y, carreteras".²



1.2. Control de tránsito

La Policía Municipal de Tránsito de las diferentes comunas, tiene como función principal controlar, supervisar y regular el tránsito en todo el departamento a través de su personal dando de esta manera seguridad vial a los habitantes de este departamento, la Ley de Tránsito Decreto 132- 96 del Congreso de la República de Guatemala, establece: que el Organismo Ejecutivo mediante Acuerdo gubernativo podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que tengan capacidad para hacerlo, el Código Municipal establece que el municipio tendrá si estima conveniente y cuenta con los recursos necesarios un cuerpo de policía municipal.

En la mayor parte de la República de Guatemala, quien controla el tránsito vehicular es la Policía Nacional Civil a través del Departamento de Tránsito, pero en las ciudades más desarrolladas que disponen con recursos económicos y más afluencia vehicular se ha implementado la Policía Municipal de Tránsito, esta delegación, que es una facultad de la jerarquía administrativa tiene lugar cuando un órgano administrativo superior sede o traspasa parte de su competencia a un órgano inferior para que éste la realice.

² Ibid.



Como referencia al control de tránsito, Microsoft Encarta 2007, proporciona la siguiente información: “Sistema de gestión del tráfico o tránsito que aplica las normas, reglamentos y métodos del tránsito, tales como señales, signos y marcas para reducir la confusión o atasco de vehículos y la contaminación atmosférica y para favorecer la seguridad y la movilidad de los peatones.” ³

1.3. El servicio público

El servicio público se entiende como “Una actividad técnica encaminada a satisfacer necesidades colectivas básicas o fundamentales, mediante prestaciones individualizadas, sujetas a un régimen de derecho público, que determina los principios de regularidad, uniformidad, adecuación e igualdad. Esta actividad puede ser prestada por el Estado o por los particulares. (Mediante la concesión).” ⁴

1.4. El transporte

Se comprende como transporte la “Acción y efecto de transportar” o “Acción y efecto de transportarse”. ⁵ Para la presente es el transporte público de pasajeros, en forma terrestre, tanto urbano como extraurbano.

El transporte: “Es una actividad que ejerce una influencia predominante en las condiciones económicas, sociales, administrativas, políticas, militares y de la seguridad

³ Microsoft Encarta 2007, Microsoft Corporation 2007.

⁴ Acosta Romero, Miguel. **Teoría general del derecho administrativo**. Pág. 737.

⁵ Diccionario de la real academia. **Lengua española**, pág. 2011.



de los países, constituyendo uno de los elementos esenciales de su infraestructura. Si bien se trata de una noción amplia y que abarca multitud de elementos, el transporte puede adaptarse a diversos conceptos, según el punto de vista desde el que se considere”.⁶

También, se define como “La acción de transportar, llevando de un lugar a otro, trasladar o mudar, hacer pasar de un medio a otro.”⁷ Esa función de transportar de un lugar a otro lo realizan en forma colectiva los buses públicos de pasajeros que en Guatemala se les conoce como camionetas o buses que pueden ser urbanos y extraurbanos.

1.5. Vehículos destinados al transporte público

La Ley de Tránsito establece cuales son los vehículos destinados al servicio público, bajo pena de cancelar la autorización, permiso o concesión correspondiente o simplemente de prohibir el ejercicio de la actividad, las personas individuales o jurídicas que presten servicios de transporte al público deberán mantener actualizada en el Departamento de Tránsito la información siguiente:

- a. Número de identificación de cada vehículo y los números de la tarjeta y placa de circulación;
- b. Domicilio y residencia del propietario o de su representante legal; y,

⁶ Escuela interamericana de administración pública. **Proyectos de transportes planificación e implementación.** pág. 17.

⁷ *Ibíd.* Pág. 17.



- c. Nombres y apellidos completos, residencia, número de licencia de conducir y de la cédula de vecindad de los conductores de dichos vehículos.

1.6. El transporte público

El transporte se inició por medio de unas carretas llamadas también taxis o diligencias siguiendo esta forma hasta el año de 1921. Avalados por el gobierno liberal en su afán modernista introdujeron los tranvías, los que eran halados por mulas y en otras ocasiones por medio de caballos, es uno de los grandes logros para la pequeña ciudad de ese entonces que no pasaba de tres mil habitantes.⁸

En 1932 surge la idea de modernizar el transporte, por lo que se introdujo el servicio de buses y son traídas las primeras unidades que servirían como experimento, las cuales son aceptadas por los habitantes; otorgando a empresas particulares el derecho exclusivo para poder prestarlo entre distintos lugares de la capital. Se inicia el transporte urbano por concesión. Ya se observaba desorden e ineficiencia.⁹

Transportes urbanos, cuando funcionan dentro de los límites de un núcleo urbano, transportes suburbanos, cuando se realizan entre núcleos urbanos y sus zonas adyacentes, transportes regionales o estatales, cuando enlazan las regiones o estados de un país, transportes municipales, cuando funcionan dentro del término de un

⁸ Municipalidad de Guatemala. **Memoria de labores transporte público urbano**. Págs. 72-75.

⁹ Hernández, Gonzalo. **Cuantiosas aportaciones**. Pág. 3.



municipio, transportes nacionales, cuando dan servicio a toda una nación y transportes internacionales, cuando enlazan a diferentes países entre sí.

1.7. La vía pública

Del concepto vía pública, el Artículo 2 de la Ley de Tránsito, señala que se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas, áreas de derecho de vía aceras, puentes, pasarelas; los ríos y lagos navegables, mar territorial, demás vías acuáticas, cuyo destino obvio, y natural sea la circulación de personas y vehículos, y que conforme las normas civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común.

1.8. La libertad

La libertad de tránsito tiene un carácter especial, que consiste que su ejercicio permite o facilita el ejercicio de otros derechos, tantos propios de la persona como de terceras personas, y que de alguna forma, tiene incidencia en los espacios públicos, de ahí, la conflictividad que la falta de aseguramiento o garantía de la misma, implica para la comunidad.

1.9. La libertad de circulación

La libre circulación es un derecho fundamental esencial para el libre desarrollo de la personalidad humana el cual tiene un alcance territorial, y no puede ser objeto de



restricción o injerencias privadas en ningún supuesto, salvo las propias del ejercicio de los derechos y libertades de otras personas.

En el caso de las limitaciones públicas, el Estado debe justificar la razonabilidad y proporcionalidad de las que establezca por razones de la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral públicas y los derechos y libertades de terceros, en este caso, como entidad garante de éstos.

La libertad de tránsito y residencia también se conoce como libertad de locomoción o desplazamiento.

Es la facultad de las personas para trasladarse por cualquier lugar, entrando en el territorio del Estado, permaneciendo en éste, fijando su domicilio, cambiándolo, movilizarse de un lugar a otro, y salir del país sin mayores restricciones, salvo por razones de sanidad, mandato judicial o aplicación del derecho migratorio.

1.10. Elementos de la libertad de circulación

La facultad de circular por todo el territorio nacional, principalmente a pie o por vehículos a motor (libertad de circulación en sentido estricto).

La facultad de fijar la propia residencia en cualquier parte del territorio nacional y la facultad de salir definitiva o temporalmente del territorio, así como de entrar en el mismo



(libertad de emigración, libertad de inmigración y libertad de expatrio).¹⁰

1.11. La libertad de tránsito

La libertad de tránsito se encuentra muy vinculada a la libertad de personas, ya que es una de las consecuencias necesarias del principio general de libertad personal como garantía para el libre desarrollo de la personalidad en un Estado democrático¹¹.

En principio se trata de una libertad negativa; “sobre la que el Estado debe abstenerse de interferir sobre el albedrío de la persona.”¹²

La libertad de tránsito puede limitarse por razones de salubridad, seguridad pública restringiendo el acceso de la persona a un área prohibida. “Por lo que la regla general es el libre desplazamiento por cualquier parte del territorio nacional sin formalidad administrativa o control estatal, sin considerar la amplitud del viaje o su objetivo.”¹³

1.12. Alcance de la libertad de locomoción

En cuanto al alcance de la libertad de locomoción ha manifestado que: Según la Gaceta 7. Expediente 240-87. Fecha de Sentencia: 09/02/1988. “El derecho que el promoverte

¹⁰Cámara Arroyo, Sergio, **Libertad de residencia y circulación**, Diccionario Iberoamericano de Derechos Humanos y Fundamentales. http://diccionario.pradpi.org/inicio/index.php/terminos_pub/view/20 Consulta: 07 junio de 2021.

¹¹Hernández Valle, Rubén. **Prerrogativa y garantía**. Pág. 98

¹²García Huanca, Luis Enrique, **El derecho de libertad de locomoción en el sistema procesal penal peruano**. <http://librejur.com/librejur/Documentos/RevistaVirtual/030luis%20garcia.pdf>. Consultado el 17 de julio de 2021

¹³Hernández, **Op. Cit.** Pág. 99.



invoca (de locomoción), es un derecho público subjetivo y más propiamente de libertad pública que pertenece a todo habitante, que puede ejercerlo en cualquier parte o lugar de uso común de la República destinado al tránsito de las personas.

En este caso, el interés legítimo se concreta en el simple hecho de transitar por las calles o vías de uso público, sin que sea necesario que se tenga que probar únicamente debe prevalecer el derecho de reunión y/o manifestación sobre otros derechos cuando este se ejerce en forma pacífica y no violenta, poniendo en peligro los bienes y derechos de otros ciudadanos.

En ese sentido, la construcción no autorizada o antirreglamentaria de túmulos, también pone en peligro la vida, seguridad y bienes de los conductores y vehículos, por cuanto no se encuentra normalizado su tamaño, proporciones o ubicación, con el consiguiente riesgo vehicular inmediatez o vecindad respecto de la vía ni habitualidad del habitante en el uso de la misma ya que basta el aspecto subjetivo de poder, cuando proceda, utilizar los bienes (públicos) destinados por su naturaleza al tránsito de las personas.

Es decir, la libertad de tránsito es titularidad de cualquier habitante, en sentido genérico o abstracto, no requiere de otro fundamento.

1.13. Fundamento legal de la libertad de locomoción

El derecho constitucional guatemalteco reconoce la libertad de locomoción en el Artículo 26 de la Constitución Política de la República de Guatemala de 1985:



“Artículo 26. Libertad de Locomoción. Toda persona tiene libertad de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional y cambiar de domicilio o residencia, sin más limitaciones que las establecidas por la ley.

No podrá expatriarse a ningún guatemalteco, ni prohibírsele la entrada al territorio nacional o negársele pasaporte u otros documentos de identificación.

Los guatemaltecos pueden entrar y salir del país sin llenar el requisito de visa. La ley determinará las responsabilidades en que incurran quienes infrinjan esta Disposición”.

La Corte de Constitucionalidad ha abundado en el sentido que "...dicha libertad incluye la de entrar o salir del territorio nacional y, asimismo, la prohibición que se le niegue el pasaporte a ningún guatemalteco, documento que, por mandato de ley, es necesario para hacer efectivo el derecho de locomoción al exterior.”¹⁴

Una primera interpretación del texto constitucional deduce que se trata de una libertad pública, es decir, un derecho civil, un derecho humano, y que se subdivide en libertad de locomoción interna y libertad de locomoción externa.

1.14. Fundamento internacional

Desde un punto de vista internacional la libre circulación se encuentra reconocida en el Artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos; el Artículo 8 de la Declaración Americana de Derechos y Deberes del Hombre.

¹⁴Gaceta No. 5, Pág. 160.



Sin embargo, los artículos 12 y 13 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos disponen que la libre circulación y movilización y los derechos con los que se relacionan "No podrán ser objeto de restricciones salvo cuando éstas se hallen previstas en la ley, sean necesarias para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral públicas o los derechos y libertades de terceros, y sean compatibles con los demás derechos reconocidos en el presente Pacto".

1.15. Locomoción

La locomoción como acto de traslación de un lugar a otro, se divide en tres categorías en la libertad de locomoción:

- a) La decisión de desplazarse desde el punto de origen o de partida.
- b) La locomoción propiamente dicha por el trayecto determinado.
- c) La decisión de establecerse en el punto de destino.

La libertad de tránsito o locomoción también puede entenderse en sentido negativo o pasivo, la libertad, es decir, no ser obligado a desplazarse a un punto al que no se quiere ir, o por el que se le obliga y no se quiere pasar para llegar a donde se quiere ir.

1.16. Bienes de uso público de locomoción

Para la definición y entendimiento de los bienes de uso público de locomoción, es conveniente transcribir lo dispuesto en los artículos 458 y 459 del Código Civil, relativo a



la enumeración de los bienes de uso común, frente a los que sí tienen un uso especial, y que por lo tanto pueden ver restringida la libertad de locomoción sobre los mismos:

“Artículo 458. Son bienes nacionales de uso público común:

- 1°. Las calles, parques, plazas, caminos y puentes que no sean de propiedad privada;
- 2°. Los puertos, muelles, embarcaderos, pontones y demás obras de aprovechamiento general, contruidos o adquiridos por el Estado o las municipalidades.
- 4°. La zona marítimo-terrestre de la república... en la extensión y forma que determina la ley”.

1.17. Limitación de la libertad de tránsito

En consecuencia, la libertad de tránsito se ve limitada por dos teorías del derecho administrativo como lo son:

“La de la utilización de los bienes de dominio público (bajo los principios de igualdad y gratuidad) y la de policía administrativa (principios de legalidad, proporcionalidad).”¹⁵

1.18. Limitaciones administrativas a la libertad de locomoción

Las modalidades de reglamentación administrativa de la libertad de tránsito son tres:

¹⁵ Hernández, Op. Cit. Pág. 100.



- a) Régimen represivo, en la que se tipifican expresamente las conductas penalmente típicas (ordenes de arraigo, arresto domiciliario).
- b) Régimen preventivo, en los que se necesita una autorización administrativa para ejercer la libertad, bajo dos modalidades, autorización previa (licencia) y prohibición (transporte pesado, bicicletas, autopistas).
- c) Régimen de declaración previa, por el que los administrados se ven obligados a realizar ciertas declaraciones ante las autoridades, con carácter informativo o para lograr controlar su desplazamiento.

1.19. Fundamento legal de la limitación

La principal ley que establece limitaciones administrativas a la libertad de locomoción interior es la Ley de Tránsito, Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, Artículo. 1 .La Ley se emite cumpliendo el deber fundamental del Estado de garantizar la seguridad de las personas, especialmente en lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, por lo que las limitaciones administrativas se establecen en función de dicho criterio: la seguridad de las personas, para lo cual, la ley considera "tránsito", todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías, publicas, educación vial y actividades de policía,

relacionadas con el tránsito en las vías públicas, y se aplican a toda persona y vehículo que se encuentre en territorio nacional.





CAPÍTULO II

2. La responsabilidad y accidentes de tránsito

No hay responsabilidad por los actos lícitos, originados en mandato de la ley, o en situaciones excepcionales de excepción de responsabilidad.

2.1. Definición de responsabilidad

El Diccionario de la Real Academia Española define la responsabilidad como: “Deuda u obligación de reparar y satisfacer”¹⁶, aplicado este concepto al mundo jurídico, supondría: “La sujeción de una persona que vulnera un deber y produce un daño, y la obligación de resarcir el daño producido”.¹⁷

2.2. Tipos de responsabilidad

Entre los tipos de responsabilidad, se encuentran los siguientes: a) Responsabilidad objetiva; b) Responsabilidad contractual; y c) Responsabilidad extracontractual.

a) Responsabilidad objetiva :

Basada en el daño, se enfoca hacia la víctima. Requiere de un daño injustamente causado, cuya reparación integral procura el ordenamiento jurídico, aunque no haya

¹⁶ Real Academia Española, **Diccionario de la lengua española**, Pág. 561.

¹⁷ **Ibíd.** Pág. 272.

mediado culpa de aquel a quien la ley le atribuye la responsabilidad de repararse las consecuencias producidas según el curso natural y ordinario de las cosas. Vladimir



Aguilar Guerra, en su libro derecho de obligaciones, indica: “La distinción entre la regla de responsabilidad por culpa y la regla de responsabilidad objetiva es una de las distinciones básicas del derecho de daños. Una y otra regla constituyen igualmente la dualidad esencial a la que se enfrentan el legislador y el juez a la hora de regular con normas de responsabilidad los comportamientos potencialmente dañosos”.¹⁸

b) Responsabilidad contractual:

Según Martínez Rave, Gilberto, al respecto de la responsabilidad contractual: “Se ha entendido la obligación de indemnizar que tiene la persona que le causa daños a otra con el incumplimiento o cumplimiento parcial o tardío de un contrato, convenio o convención celebrado entre el causante y el perjudicado”¹⁹.

Al respecto se puede decir que la responsabilidad contractual dentro del seguro de automóvil se basa en la reciprocidad de los actos de las partes que suscriben el seguro, por una parte, está el asegurado quien es la persona que contrata para sí un seguro, pagando para eso una prima de seguro o valor del seguro mismo y por la otra parte estaría la aseguradora quien prestará los servicios, de ser requeridos por el asegurado y los cuales están amparados en la póliza de seguro, dependiendo siempre de los contras que se efectúen entre las partes.

¹⁸ Aguilar Guerra, Vladimir. **Derecho de obligaciones**. Pág. 272.

¹⁹ Martínez Rave, Gilberto. **Responsabilidad civil extracontractual**. Pág. 16.



En ese sentido, tenemos la responsabilidad procedente ante infracción de un contrato válido y la que surge de lo estipulado penalmente por las partes contratantes. De acuerdo a la definición de Guillermo Cabanellas: “Es aquella que resulta del incumplimiento de una obligación nacida de un contrato”.²⁰

Dicha responsabilidad se contrapone a la responsabilidad extracontractual en el concepto clásico, originada por delito o cuasidelito; aunque ambas coincidan en el concepto básico de la reparación de un daño y del resarcimiento de un perjuicio por el causante de una u otra, a favor de la víctima de tales actos u omisiones o de los derechos habientes del perjudicado. La fuente de la primera es la voluntad de los particulares, de la segunda es la ley.

Es necesario hacer énfasis que se puede pactar y aún renunciar a la responsabilidad contractual, mientras se estime contraria al orden público jurídico, la renuncia previa a la exigencia de la responsabilidad extracontractual.

La responsabilidad contractual que procede de dolo puede exigirse en todas las obligaciones, sin que se reconozca la validez de la previa renuncia.

La procedente de negligencia cuando ocurre un incidente, resulta exigible también en todas las obligaciones, pero se entrega al arbitrio judicial el regularla según los casos, por lo tanto, de no existir expresa obligación, o de no determinarlo la ley, no se responde del caso fortuito o de la fuerza mayor que impiden el cumplimiento de una obligación.

²⁰ Cabanellas, Guillermo. **Diccionario de Derecho Usual**. Pág. 331.



c) Responsabilidad extracontractual:

Es exigible la responsabilidad por culpa de tercero, cuando media dolo o culpa y aún por declaración legal sin acto ilícito ni negligencia del que resulte así responsable.

Desde el criterio de la relación de causalidad, la responsabilidad extracontractual va evolucionando del criterio antiguo subjetivo (de auténtica responsabilidad por culpa) al moderno sistema objetivo, aún sin culpa, sin más que el hecho de ser autor del daño o perjuicio.

Los elementos de la responsabilidad civil extracontractual surgen de los sujetos de esta responsabilidad: la víctima, el perjudicado por el daño (o sus causahabientes); y el responsable, autor culpable o doloso de los hechos.

“El elemento objetivo lo configura el daño, porque el simple desagrado u otro elemento psicológico carece de relevancia económico-jurídica, fundamento de esta responsabilidad. El elemento subjetivo lo integra la culpa y la negligencia, el descuido, ignorancia o imprudencia sin deseo de causar el perjuicio”.²¹

El caso fortuito impide el nacimiento de la responsabilidad extracontractual y también si el daño es consecuencia de la naturaleza de la cosa, pues estos constituyen aspectos externos que inciden directamente en la ejecución de un acto.

²¹ Colonia D’stria, Pierre. **Diccionario de términos jurídicos**. Pág. 77.



“La acción para indemnizar daños y perjuicios de esta índole requiere justificarlos debidamente como consecuencia necesaria de la acción u omisión imputable a la persona natural o jurídica demandada, por razón de su culpa o por negligencia”.²²

La responsabilidad por culpa puede serlo sin culpa del responsable, a través de una declaración legal que atribuye las consecuencias de actos ajenos a personas que deben cuidar de los reales autores, o cuando los hechos se deban a animales o cosas.

En la legislación de Guatemala, la responsabilidad extracontractual tiene su origen en la idea de la existencia de la culpa por parte de quien produce el daño, en este sentido, el Artículo 1424 del Código Civil establece: “El que por acción u omisión causa daño a otro, por ignorancia, impericia o negligencia, pero sin propósito de dañar, está obligado a reparar el daño causado”.

2.3. Los factores de atribución de responsabilidad

La responsabilidad de una persona, frente a los demás es realizada de distintas formas y otra de las diferencias advertidas en el Código Civil, tiene que ver con los factores de atribución de responsabilidad. Mientras que en materia de responsabilidad contractual la culpa es el único factor de atribución previsto y aceptado por el legislador.

Éstas son, por lo demás, las razones por las cuales debe hacerse cargar con el deber de la reparación de un daño.

²² Figueroa. **Op. Cit.** Pág. 68.



Los factores de atribución sólo entran en juego cuando se ha establecido el nexo causal entre el hecho del dañador y el daño injustamente sufrido.

Si el agente pretende liberarse de la autoría debe probar una causa extraña, que haya incidido directamente en su accionar.

La actividad del demandado no aparece sino como un simple instrumento de causas anteriores y la causa extraña es independiente de la culpa; sólo está referida a la causalidad que debe existir entre el hecho del agente y el daño producido.

Si existe causa extraña, habrá exoneración total de responsabilidad. Para invocar o argumentar la causa extraña por lo demás, debe probarse que el demandado causó el daño, si bien a su vez, éste deberá demostrar que su comportamiento fue determinado o provocado por una causa que no pudo controlar.

Si demuestra que no tuvo participación en el hecho dañoso, para ser señalado como responsable, y nada le es imputable; pero si tuvo presencia física en el daño, le quedará acreditar que tuvo causalidad física más no jurídica, es decir, probar una causa extraña o externa, o bien probar sobre todo en las hipótesis de responsabilidad contractual, que pese a su diligencia el daño no pudo ser evitado (por esto, como es obvio, constituye un evento distinto al de una causa extraña). Siempre con el hecho de responsabilidad de la persona.

Si el responsable no pudo probar la causa extraña o bien en el terreno de las obligaciones contractuales, o de los deberes impuestos por el arte o la profesión, no pudo demostrar



su actuar diligente, establecido el nexo de causalidad adecuada, corresponde decidir que factor de atribución es aplicable.

Nadie puede negar el valor moral, social y jurídico que tiene la falta o culpa, en sentido lato.

Quien causa un daño a otro por su culpa, por su deliberado propósito a por su falta de cuidado, debe repararlo. No se puede rebatir el contenido moral de dicha regla. Y tampoco se puede postular su supresión, en aras de establecer que la mera causación material de lugar al deber de resarcimiento.

Sin embargo, no podemos tapar el sol con un dedo. Muchas y crecientes, actividades cotidianas sobre las cuales recae un nada despreciable número de contratos son potencialmente fuente de daños, precisamente por el uso de bienes riesgosos o por la actividad en sí misma.

Piénsese, por ejemplo, en los accidentes de la circulación. Dado que no existe una norma que acoja el riesgo como factor de atribución en la responsabilidad contractual.

Se responderá que los tribunales no pueden dejar sin reparación un daño injusto, ocasionado por la irresponsabilidad; que no basta la prueba de la diligencia cuando se hace uso de bienes riesgosos pues será necesaria la presencia de una causa extraña. También se dirá que los fallos o roturas de los vehículos no son ajenos al uso, pues se



debe tener presente que los vehículos deben estar en condiciones óptimas para su uso y maniobrabilidad.

Inclusive, y sin desconocer que en el campo de la responsabilidad profesional rige el principio de la culpa como factor de atribución; nadie niega que el factor riesgo exige aplicación cuando se hace uso de bienes peligrosos o bien, como también se ha señalado por la falta de información o defecto, pese a la diligencia demostrada por un médico en y con la terapia utilizada, causa un daño.

Pero también existen otros factores de atribución de responsabilidad objetiva: así, el cargo o autoridad que se ejerza respecto de otro: tal es el caso del representante legal del incapaz que es responsable solidario o único responsable si el incapaz actuó sin discernimiento; o bien el caso de la responsabilidad vicaria, atendiendo a su condición de dador de trabajo; todos los cuales son el producto de la evolución de la jurisprudencia de supuestos que en su origen estuvieron regulados sobre la base de la culpa in vigilando o in eligiendo.

Son, además, supuestos de responsabilidad por hecho ajeno, pues supone admitir responsabilidad por hechos que realiza otra persona.

No debe sorprendernos que también se opte por una responsabilidad objetiva, si la víctima no ha podido obtener indemnización del representante legal del incapaz que, sin discernimiento, causó un daño, el juez puede, en vista de la situación económica de las partes, fijar una indemnización equitativa a cargo del autor directo del daño.



Se analiza el sustento de la norma, el factor por el cual se atribuye responsabilidad al incapaz sin discernimiento, podemos advertir que no es otro que el de la equidad. Si se pondera también los alcances de tal norma, no cabe otra conclusión que adjudicarle el temperamento de una responsabilidad de tipo objetivo.

Era imputable y por lo tanto culpable, el incapaz que actuó sin discernimiento. Sin duda no era imputable. Quizá sea éste el único caso en que el legislador, en materia de responsabilidad que se atribuye responsabilidad sin culpa a un inimputable, sí bien sobre la base del factor de equidad para no dejar desprotegida a la víctima.

Es cierto que en nuestra doctrina sólo se hace referencia a dos factores en sede de responsabilidad extracontractual: culpa y riesgo creado. Pero el régimen que finalmente quedó plasmado contiene diversos factores de imputación de responsabilidad sin culpa, más allá del riesgo creado.

Por otro lado, parece ser que el cuidado y atención en las víctimas que se advierte con énfasis en la normativa de la responsabilidad, para toda persona que tenga o no a cargo a otra persona, que pueda ser personal o de responsabilidad de la persona, debe de ser compensado ya que no se encuentra debidamente compensado en el lado del autor del daño.

Si como vemos luego en el caso de la inejecución de una obligación contractual bastare la prueba de la diligencia para liberarse de toda imputación, señalada por la culpabilidad de una persona, eso a causa de toda obligación de la persona y en el caso de violación



del *naeminem laedere* el presunto responsable deberá acreditar que no obró con culpa, o dolo.

2.4. La responsabilidad del daño

El causante de los daños incurre en responsabilidad que puede ser civil, si se ha ocasionado por mero accidente, sin culpa punible ni dolo o penal, si ha mediado imprudencia o negligencia culpa, o si ha estado en la intención del agente producirlo.

La responsabilidad civil por los daños puede surgir aun cuando el responsable no haya tenido ninguna intervención directa ni indirecta, como sucede en los casos de responsabilidad objetiva y en aquellos otros en que se responde por los hechos de terceras personas o de animales.

Según el tipo de bienes que se está protegiendo y/o de que es lo que se desea asegurar puede ser: bienes muebles o inmuebles, según sea el caso que se presente como un daño, causado y responsable por una persona a un bien jurídico que se encuentre protegido.

En principio el daño doloso obligaba al resarcimiento y acarrea una sanción penal; el culposo suele llevar consigo tan solo indemnización; y el fortuito exime en la generalidad de los casos, dentro de la complejidad de esta materia.

En materia penal se contempla este delito cuando una persona lo causa en propiedad ajena si su actuación no está penalizada por otro motivo.



El delito de daño se entiende agravado si se realiza para impedir el libre ejercicio de la autoridad o como venganza de sus determinaciones, cuando se causa por cualquier medio de infección o contagio de ganado, empleando sustancias venenosas o corrosivas, si afecta a bienes de dominio o uso público o comunal, o cuando se arruina la persona que sufre el agravio se le coloca en grave situación económica.

También adquiere especial gravedad este delito si se destruyen, dañan de modo grave o se inutilizan para el servicio, aunque sea de forma temporal, los servicios que el Estado presta hacían la sociedad.

En la actualidad en muchos países también se condena, como autor de un delito de daños, a quien por cualquier medio destruye, altera, inutiliza o empleando otros procedimientos daña los datos, programas o documentos electrónicos ajenos contenidos en redes, soportes o sistemas informáticos.

Daños que provocan una gran desventaja en la industria computarizada, ya que en la actualidad todo se maneja a través de la computación.

En materia laboral, el daño se causa cuando la parte obligada a reparar los daños y perjuicios causados a una persona por despido en forma injustificada o por accidentes de trabajo suelen regularse con arreglo a un sin número de lesiones, cuando un infortunio acaecido en el lugar de trabajo o una enfermedad profesional ha producido una disminución de la integridad física del empleado.



Se conceden con cargo a la seguridad social, una vez la lesión ha sido peritada tras el certificado médico definitivo a través de una indemnización, que consiste en una suma de dinero que se paga a una persona que ha sufrido un daño o perjuicio, para que con ella quede indemne, o al menos, compensada de la pérdida producida.

Si se trata de un daño material, el derecho intenta siempre la reparación en forma específica.

Sin embargo, hay casos que no admiten la reparación en especie, como son los casos de daños físicos personales o los daños morales, en estos supuestos, el dinero no cumple en realidad una función reparadora, pues no es posible entender ni aceptar que la pérdida de un brazo, una invalidez permanente o la muerte de un ser querido valen o se traducen en una determinada cantidad de dinero, el cual puede servir como la fórmula de compensación de algún modo del daño producido.

Analizando las diferentes ramas del derecho, el daño siempre es el mal producido en las personas o en su patrimonio obligado a resarcir las obligaciones provenientes de los mismos.

2.5. Accidentes de tránsito

Para el diccionario el accidente de tráfico significa: "Accidente de tráfico. La circulación automovilística representa hoy, una alarmante fuente de peligrosidad y una amenaza latente contra el cuerpo social. El tráfico motorizado alcanza costos insospechados yendo

“in crescendo” las consecuencias nocivas que su presencia e intensificación representan. Cada vez es mayor el clima de inseguridad suscitado, por la masiva de ingenios peligrosos, cobrándose un número exorbitante de vidas humanas.”²³

“Es un evento que ocurre en vías públicas, inclusive en las veredas, consideramos accidentes de tránsito los accidentes ocurridos con personas sin involucramiento de vehículos y, evidentemente, aquellos derivados del tránsito y personas que resultan en daño humano y materiales, comprendidos aquí, colisiones, choques, vuelcos, etc.”²⁴

2.6. Tipos de accidentes

Los accidentes conocidos como “choques”. Las colisiones se pueden presentar de la siguiente manera: a) Choque frontal; y b) Embestida.

- a) Choque frontal: cuando los vehículos van en sentido inverso, comúnmente esto sucede en las carreteras, cuyos carriles están divididos por una línea; en las autopistas, estos choques solamente se dan cuando uno o los dos vehículos circulan a altas velocidades, lo que permite que un vehículo, invada el carril del otro.
- b) Embestida: cuando la colisión es lateral, en dirección perpendicular, esta clase de choques se da, porque uno de los conductores no realiza el alto respectivo en los

²³ Diccionario Jurídica Espasa. Pág. 12.

²⁴ Conferencia Panamericana sobre seguridad de tránsito. Pág. 18.



lugares en donde no lleva la vía; Colisión trasera: si es de varios vehículos, se denomina en cadena.

2.7. Causa de los accidentes

Uno de los principales factores por lo que ocurren los accidentes son fallas mecánicas, exceso de velocidad, la fatiga, el sueño, muchos conductores del servicio público, trabajan jornadas muy extensas, teniendo como consecuencia los accidentes, muchos de ellos porque se han quedado dormidos al volante, también otro factor es ingerir alcohol y de sustancias psicoactivas, que utilizan para no dormir.

2.8. Lesiones según del tipo de vehículo

Entre las lesiones más recurrentes al momento de un accidente se identifican las siguientes:

- Impacto o colisión posterior: En este caso puede ocurrir la lesión conocida con el nombre de Latigazo cervical o fractura de columna vertebral con lesión medular o sin ella.
- Impacto lateral: Distinción muscular cervical, fractura vertebral, fractura de clavícula, fractura de húmero, fractura de pelvis, fractura de fémur, fractura de tibia y peroné y desgarro de brazo, hígado e intestino.

- 
- Impacto rotatorio: En este caso es importante la velocidad de cada vehículo, en el momento del impacto, porque cuando dos vehículos chocan. la persona situada en el punto de mayor pérdida de velocidad, es la que experimenta las lesiones más graves.
 - Si el vehículo da vuelta sobre su propio eje: Las lesiones son múltiples y variados, ya que el o los ocupantes son proyectados contra las distintas partes del vehículo; si la víctima es despedida fuera del vehículo, las lesiones están en relación, con los objetos que el cuerpo humano encuentre en su trayectoria.
 - Impacto o colisión frontal: Las lesiones halladas en estos casos pueden ser traumatismos encefalocraneanos y fracturas múltiples de tórax, pelvis y columna.



CAPÍTULO III



3. Los daños y perjuicios

Es un efecto que lastima o le hace mal a un objeto o a la persona, según sea el caso el daño puede ser físico, emocional, amoroso, psicológico, moral, cultural, social, económico y otros daños que alteran un objeto o persona.

3.1. El daño

Los daños se consideran siempre como la pérdida que las personas sufren en su persona, ya que puede ser daño sobre los bienes, sobre el patrimonio o en si sobre la persona física, los daños ocasionados se refieren a las cosas materiales o morales habiendo siempre en consecuencia un sujeto activo quien es el que realiza el daño y un sujeto pasivo que es quien recibe el daño.

Es todo mal que se le causa a la integridad de una persona o a sus bienes patrimoniales muebles o inmuebles, ya sea con dolo, por imprudencia, negligencia o impericia, menoscabando con esto, el valor intrínseco del bien, la capacidad de actuar y desenvolverse de la persona o cualquier otra de sus características propias, como caminar, hablar y cualquier tipo de actividad que posea el individuo.

Podemos hablar de daño total o daño parcial, el primero es aquel que menoscaba por completo el bien, la integridad de la persona; puede ser daño total, que es aquel que



inutiliza el bien, dejándolo inservible y sin posibilidad de reparación o arreglo, produciendo con esto que el bien dañado sea declarado pérdida total; mientras que el otro tipo de daño es cuando sólo una porción del bien es menoscabado y/o sólo estará inservible por un tiempo, y puede ser reparado de tal manera que el bien quede en las mismas condiciones que se encontraba antes del haberse producido el daño.

Así mismo se define como: "Delito de daño se entiende agravado si se realiza para impedir el libre ejercicio de la autoridad o como venganza de sus determinaciones, cuando se causa por cualquier medio de infección o contagio de ganado, empleando sustancias venenosas o corrosivas, si afecta a bienes de dominio o uso público o comunal.

El tratadista Manuel Ossorio, con respecto a dicho tópico indica que: "Daño: según la academia, que remite la definición de sustantivo al verbo respectivo, detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor, molestia. Maltrato de una cosa"²⁵.

El autor Guillermo Cabanellas, manifiesta lo siguiente, "Daño en sentido amplio, es toda suerte del mal material o moral. Más particularmente el detrimento, perjuicio o menoscabo que por acción de otro se recibe en la persona o en los bienes. El daño puede provenir del dolo, de la culpa o del caso fortuito, según el grado de malicia, negligencia o casualidad entre el autor y el efecto, en principio el daño doloso obliga al resarcimiento y acarrea una sanción penal; el culposos suele llevar consigo tan solo

²⁵ Ossorio. **Op. Cit.** Pág. 253.



indemnización, y el fortuito exime en la generalidad de los casos, dentro de la complejidad de esa materia. ²⁶

La extensa connotación de la aceptación vulgar, la expresión daño siempre arrastra en su seno elementos jurídicos que por supuesto no alcanzan allí una precisa ubicación, ni un auténtico sentido de la juridicidad, se da aquí el que podamos ir caracterizando de más en más el significado de la palabra en su estricta connotación técnica.

El daño se define como toda desventaja que sufren los individuos en los bienes jurídicos de una persona, y para ser tenido en cuenta, debe ser cierto al menos con una certeza relativa, no eventual.

El daño se clasifica, en daño emergente y lucro cesante. El primero hace referencia a la disminución patrimonial directa derivada de la actuación dañosa, mientras que el segundo se refiere a la ganancia dejada de obtener por la persona, la pérdida o el menoscabo de algo que habría llegado a formar parte del patrimonio si el evento dañoso no se produce.

Se habla de los daños morales, que son los que lesionan los derechos derivados de la personalidad y entre los que destacan aquellos que afectan a la salud, la libertad, el derecho al honor, la intimidad personal y familiar y la propia imagen.

²⁶ **Ibíd.** Pág. 577.



El daño puede ser consecuencia de una acción negligente de alguien con quien la víctima no estaba unida por ningún tipo de relación contractual anterior, dando lugar a la responsabilidad civil extracontractual, o ser producto en concreto de un incumplimiento de contrato, en cuyo caso estaremos ante la responsabilidad civil contractual, así vemos las diferentes formas de daños en la responsabilidad civil y mencionar otros tipos de daños que se pueden causar no importando en que rama del derecho estemos ubicados.

Se ha desglosado los daños causados por un sujeto, ahora si se amplía más el término, se observa que en el derecho penal haciendo una connotación más amplia de lo que significa daño, éste puede provenir de dolo, de culpa o de caso fortuito según el grado de malicia, negligencia o causalidad entre el autor y el efecto.

3.2. Regulación legal de los daños

El Artículo 1645 del Código Civil, Decreto Ley 106, establece: Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o por imprudencia, está obligado a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

El precepto legal guatemalteco, es muy claro al establecer que la persona que causa un daño tiene la obligación de resarcirlo, aunque no hubiese tenido la intención de causarlo, pero haya causado un perjuicio en contra de una tercera persona, es muy

amplio, y nos da el margen de pensar de que siempre se debe resarcir, salvo por caso fortuito.



También el Artículo 1646 del Código Civil, Decreto Ley 106, establece lo siguiente; “El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños y perjuicios que le haya causado” Como bien sabemos los delitos dolosos son todos aquellos en los que se planea la realización de un hecho en contra de una tercera persona o aunque no se planea se presenta como posible y ejecuta el acto, y el culposo es aquel que no se tiene la voluntad de causarlo, pero se actúa con negligencia e impericia produciendo un resultado inesperado; nos señala que quien cause cualquiera de estos tipos, y cause un grave perjuicios está obligado a reparar lo causado.

Así mismo, el Artículo 1647 del Código Civil, Decreto Ley 106, establece: “La exención de responsabilidad penal no libera de la responsabilidad civil, a no ser que el juez así lo estime atendiendo a las circunstancias especiales del caso”. Al igual que el anterior precepto legal, enfoca los daños y perjuicios en materia penal.

El Artículo 1648 del Código Civil, Decreto Ley 106, establece: “La culpa se presume, pero esta presunción admite prueba en contrario. El perjudicado solo está obligado a probar el daño o perjuicio sufrido”. Por medio de este artículo, se da la posibilidad a la persona acusada de cometer un perjuicio que demuestre de modo evidente con pruebas su inculpabilidad, por eso establece que la culpa se presume.

Observamos que los daños siempre van en contra y detrimento de la persona en consecuencia de haber actuado con negligencia, en todo juicio sea laboral, sea penal, sea civil siempre se van a pedir el resarcimiento de daños y perjuicio, de este modo las autoridades también pueden caer en daño por dictar una resolución incoherente, o por haber causado un perjuicio a la parte demandada dentro de un proceso judicial.

3.3. Clases de daño

El tratadista Manuel Ossorio, en el Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales señala la clasificación de los daños siguientes:

- Daño cierto: "Aquel cuya producción presente o futura ofrece certidumbre, sin que el perjuicio efectivo que ocasione dependa de que se den, o no, en el futuro, otros hechos. El daño es cierto, aunque su monto no pueda ser previamente determinado"²⁷.
- Daño directo: "El que resulta de manera inmediata de la acción u omisión culposa o dolosa. En la doctrina y en la jurisprudencia, el concepto se complica de acuerdo con el rigor o las restricciones en la cadena causadora, cuando haya habido una sucesión de perjuicios, más o menos emparentados con el inicial".²⁸
- Daño indirecto: Podemos entender este daño como "El que se deriva de una acción u omisión, aun ajena a la intención o previsión del responsable; por ejemplo, se

²⁷ **Ibíd.** Pág. 253.

²⁸ **Ibíd.**



incendia un edificio con el fin de destruir ciertos documentos, pero el fuego alcanza a inflamables o explosivos y causa víctimas.

El problema jurídico del perjuicio indirecto se une indisolublemente al de la cadena de la causalidad o pluralidad de causas”.²⁹

- Daño emergente: En latín, *Dammun Emergens*, se refiere la expresión a la pérdida que un acreedor sufre por el incumplimiento de la obligación del deudor.

Como vemos es el daño que el deudor le provoca al acreedor por no hacer efectivo el pago en el tiempo que se estipula entre ambos cuando llevan un negocio de alguna índole, el cual se ve con más relevancia en materia civil.

- Daño fortuito: Perjuicio que se causa a una persona o a sus bienes cuando se incumple o no se da cumplimiento a una obligación por imposibilidad derivada de circunstancias imprevisibles o que previstas no han podido evitarse, en tal circunstancia queda eximido de responsabilidad el deudor, a no ser que hubiere tomado a su cargo las consecuencias del caso fortuito o que éste hubiere ocurrido por su culpa, o hubiere sido aquel constituido en mora no motivada por caso fortuito.

Daño que proviene cuando con acciones u omisiones que se realizan conforme a derecho, poniendo en ellas la debida diligencia, producen un resultado dañoso por

²⁹ **Ibíd.**



mero accidente, es decir que no se tiene la voluntad de realizar un mal en las personas o en los objetos materiales.

- Daño irreparable: Expresión que, en algunos léxicos jurídicos, equivale al gravamen irreparable con que en derecho procesal se caracteriza al perjuicio que sufre una de las partes litigantes por una resolución interlocutoria que decide una cuestión no susceptible de su modificación en la sentencia definitiva. El daño irreparable, es cuando no se puede recuperar del daño.
- Daño material: El daño puede ser de tipo material o moral. Entiéndase por la primera especie aquel que, directa o indirectamente afecta un patrimonio a aquellos bienes (cosas o derechos) susceptibles de valuación económica (Agravio material) y el moral, agravio que se causa a una persona en su honor, efectos o sentimientos de acción culpable o dolosa de otro.

Este daño podemos encuadrarlo en los delitos de calumnia, injuria y difamación que regula el Código Penal, Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, en los delitos contra el honor.

- Daño particular: Consiste en el daño inmediato que producen los delitos a un individuo o a un grupo de individuos en sus derechos particulares, es decir en aquellos en los cuales solamente las personas afectadas tienen directamente el derecho a reclamar los daños y perjuicios ocasionados, esto lo podemos ver en el derecho penal en los delitos de hurto, en el homicidio o en las lesiones que afectan



directamente el patrimonio, la vida o la integridad física de las víctimas, y no a los demás integrantes de la comunidad, cuyos derechos a la propiedad, a la vida o a la integridad física no se encuentran afectados.

- Daño personal: Esta expresión se entiende en el sentido de que nadie puede reclamar más que la reparación de un perjuicio que le es propio, y originado en la lesión de sus bienes morales o económicos, tanto si el agravio le afecta directamente como si le afecta indirectamente. El daño personal, es unipersonal de cada persona.
- Daño potencial: El hipotético o eventual, el que puede llegar a producirse, por oposición al daño actual, ya producido de hecho. El concepto adquiere especial importancia en el derecho penal, en los llamados delitos de peligro.
- Daño Universal: Sobre los delitos sociales, se entiende que causan un daño universal aquellos que afectan a todos los individuos no en sus derechos particulares, sino como individuos integrantes de una comunidad, tal como sucede cuando se ataca a la justicia, aun cuando la ofensa vaya dirigida directamente a un juez.
- Daños causados por cosas inanimadas: La responsabilidad de quien ha causado un daño se extiende a los provenientes de las cosas de que se sirva o que tiene a su cuidado y que causa un perjuicio hacia otra persona.

- 
- Daños causados por hecho ajeno: La responsabilidad de quien ha causado un daño se extiende a los originados por las personas que están bajo su dependencia.

Por eso los padres responden por los daños causados por sus hijos menores de edad que están bajo su poder y que habiten con ellos.

- Daños e intereses: Expresión utilizada en cuanto a la responsabilidad civil se llama daño e intereses al valor de la pérdida que haya sufrido y el de la utilidad que haya dejado de percibir el acreedor de la obligación por la inejecución de ésta a su debido tiempo.

Es más técnico hablar de daños y perjuicios como resultado de una eventual acción civil derivada de un hecho de tránsito.

- Daños internacionales: Son lesiones sufridas en su persona o bienes por los habitantes de países en guerra, aunque no hubieren tomado parte directa en la lucha terrestre, marítima o aérea.

3.4. El perjuicio

Es por ello que los perjuicios son las causas que sobrevienen después de haber actuado de determinada forma y haber causado un daño se debe de reparar por parte del sujeto que realizó la acción ya sea en materia penal, civil o laboral o de cualquier otra que cause un perjuicio.



Se debe de reconocer atendiendo a la gravedad del daño causado que sobreviene un problema sea grave o no el daño causado contra otra persona o los bienes de la parte dañada, en virtud que se debe de considerar quien tiene un carácter más aleatorio, es por ello que es misión del derecho a través de los órganos encargados de determinar y lograr la justa separación entre las ganancias y lucro verdadero dejado de percibir.

Para determinar el perjuicio, Manuel Ossorio, manifiesta lo siguiente “Perjuicio es la ganancia lícita que deje de obtenerse o deméritos o gastos que se ocasionan por actos u omisiones de otros y que éste debe de indemnizar, a más del daño o detrimento material causado por modo directo.”³⁰

Para algunos autores el concepto perjuicio se encuentra subsumido en el daño, o sea, que el perjuicio no es sino una modalidad del concepto más amplio de daño. Es por ello que muchas veces no lo diferencian.

Para Guillermo Cabanellas “Perjuicio es la pérdida de utilidad o de ganancia, cierta y positiva, que ha dejado de obtenerse, pues el herido, por ejemplo, ha perdido sueldos y honorarios, o la máquina rota ha dejado de producir tal artículo”.³¹

3.5. Regulación legal de los perjuicios

La regulación legal de los perjuicios, se determina en el ordenamiento jurídico guatemalteco, en el Artículo 1645 del Código Civil, Decreto Ley 106 del Congreso de

³⁰ Ossorio. **Pág. 567.**

³¹ Cabanellas. **Pág. 579.**

la República de Guatemala, establece; “Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o por imprudencia, está obligado a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

Se observa que en este artículo nos viene a fundamentar lo que se argumentó anteriormente por los daños que se causen y por los perjuicios sobrevinientes las personas que los causen están obligadas a repararlo sea de cualquier índole que caiga sobre las personas o sobre su patrimonio, o bien como lo prescribe el artículo, salvo que se demuestre que el hecho causado sobrevenga por caso fortuito.

El Artículo 1651 del Código Civil, Decreto Ley 106 del Congreso de la República de Guatemala, establece: “Las empresas o el dueño de cualquier medio de transporte, será solidariamente responsable con los autores o cómplices de los daños y perjuicios que causen las personas encargadas de los vehículos aun cuando la persona que los cause no sea empleada de dichas empresas o del dueño del medio de transporte, siempre que el encargado de los vehículos se los haya encomendado, aunque fuera de manera transitoria.”

3.6. Clases de perjuicios

El autor Guillermo Cabanellas en su diccionario jurídico enmarca dos clases de perjuicios los cuales son los esenciales, porque derivan ambos de los diferentes daños que mencionamos en los párrafos anteriores, siendo estos daños los siguientes:

Perjuicio estético: Toda lesión fisiológica debida a hecho ajeno y que produce mutilación, defecto cicatriz, o cualquier otra falta que provoca la repulsa, compasión, desagrado, irrisión o simple curiosidad mortificante de los demás y que sea parte de los caracteres regulares de las personas en general o concretamente de aquellas a que se haga referencia.

Perjuicios e intereses: Formula equivalente a la perdida e intereses.³² Tanto en el caso de incumplimiento de obligaciones en cuanto a actos ilícitos, el perjudicado por ellos tiene derecho de ser indemnizado por el causante de los daños que éste le haya ocasionado en forma efectiva y también de las utilidades que haya dejado de percibir por el retardo en el cumplimiento de la obligación, o en virtud del acto ilícito cometido. Cuando se trata de obligaciones de dar sumas de dinero, el perjuicio causado se traduce en intereses”.³³

³² Cabanellas. Pág. 283

³³ Cabanellas. Pág. 116.



CAPÍTULO IV



4. Inobservancia del deber objetivo de cuidado por parte de pilotos de transporte público de pasajeros y su responsabilidad penal como consecuencia de hechos de tránsito

Para que el deber objetivo sea cumplido, recae en la responsabilidad que: “El hecho de que la finalidad resulte ser irrelevante para el tipo de injusto del delito imprudente conduce a insistir en el requisito de la forma en que se ha querido obtener esa finalidad y en donde se ha quebrantado un deber objetivo de cuidado.”³⁴

Es de importancia la determinación de cuál es el ámbito de aplicación de la teoría de la imputación objetiva, esto es, si abarca a los delitos dolosos o también a los culposos. La teoría de la imputación objetiva carece de relevancia en los delitos culposos, ya que las elaboraciones dogmáticas sobre la infracción del deber objetivo de cuidado y la relación de contrariedad a deber solucionan los problemas que intenta solventar la imputación objetiva.

Si la conducta imprudente por definición es aquella que infringe un deber objetivo de cuidado, es de importancia determinar para constatar la imprudencia en esa conducta concreta, que efectivamente se ha lesionado el deber objetivo. Por ello, la doctrina se ha dotado de una serie de criterios. Conviene advertir antes, que realmente la lesión del

³⁴ Cuevas del Cid, Rafael. **Introducción al estudio del derecho penal**. Pág. 24.

deber de cuidado no constituye más que uno de los presupuestos o requisitos de los tipos imprudentes, a los cuales se añaden la previsibilidad y evitabilidad del resultado.



El deber objetivo de cuidado es una noción compleja, cuya unidad está constituida por momentos fácticos; descriptivos como la creación o aumento de un peligro para el bien jurídico protegido; normativos y valorativos como la desaprobación por el derecho.

En la determinación del deber objetivo, para constatar que en las circunstancias en las que se produce la conducta se pudo y debió actuar de otra manera, existirá tipicidad imprudente si hay peligro cierto de que se crea un riesgo no permitido.

Se parte de la consideración del riesgo permitido como causa de exclusión de la imputación al tipo y se califica como riesgo no permitido a la actuación del sujeto cuando el peligro creado por la infracción del deber de cuidado haya supuesto un aumento del riesgo, que el legislador no considera soportable.

En primer lugar, se tendrá que determinar la titularidad del sujeto con respecto a su acción; después se valorará la conducta.

Los grupos de casos encajables bajo rúbrica de riesgo pueden ser de interés para la imputación de tipos imprudentes y son: acciones peligrosas o lesivas que son socialmente necesarias o útiles; acciones peligrosas o lesivas con el grado de cuidado jurídicamente debido y acciones imprudentes cometidas en situaciones excepcionales.

En definitiva, la finalidad se encontrará entre los fines que condujeron a la determinación del deber objetivo de cuidado, y si conforme a éstos el resultado causado en el sentido de causalidad naturalística no es uno de los que se querían evitar al establecer el deber, la acción será atípica, y en consecuencia, el autor será penalmente irresponsable.

Ese resultado sólo será imputable al tipo penal cuando en él se realice un peligro, pero no cualquiera, sino el que pretendía y perseguía prevenir el deber de diligencia conculcado.

Los requisitos de la conducta culposa son los siguientes: una acción u omisión voluntaria de la que esté ausente todo dolo directo o eventual; un elemento subjetivo consistente en el desprecio a las racionales consecuencias nocivas de la acción u omisión, siempre previsibles, prevenibles y evitables, y que distinguen la culpa consciente de la culpa inconsciente según que el peligro que entraña la conducta haya sido efectivamente previsto o hubiera debido serlo; el elemento normativo, constituido por la infracción del deber objetivo de cuidado que se integra no sólo por la respuesta exigible al hombre consciente y prudente, sino también por las reglas que impone la experiencia común, gran parte de las cuales forman parte de las normas reglamentarias.

4.1. El deber objetivo

Según Cabanellas el deber objetivo consiste de la siguiente manera: “El deber objetivo de cuidado de la transgresión de una norma sociocultural demanda la actuación de una



forma determinada y a su vez integra el elemento normativo externo.”³⁵

4.2. Fundamento legal penal

Es necesario poner de manifiesto la comisión del delito sobre un factor normativo o externo que viene representado por la infracción del deber objetivo de cuidado que se concreta en una serie de normas derivadas de la experiencia y de la convivencia que deben ser observadas en el desarrollo de las actividades que cada uno de los sujetos desarrolla en la vida social.

El delito culposo se encuentra regulado en el Artículo 12 del Código Penal, Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala: “El delito es culposo con ocasión de acciones u omisiones lícitas, se causa un mal por imprudencia, negligencia o impericia. Los hechos culposos son punibles en los casos expresamente determinados por la ley”.

Superada la denominada teoría psicológica de la culpabilidad auspiciada por los autores clásicos como consecuencia de la concepción positivista del derecho penal, resumible en la idea de que lo objetivo pertenece al tipo penal, y lo subjetivo a la culpabilidad, se señala la insuficiencia existente al enfrentarse con la necesidad de explicar el delito imprudente.

La dificultad para perseguir penalmente la culpa sobre todo la culpa consciente desde postulados que anulaban el concepto de culpabilidad al nexo psíquico entre acción y resultado, cuando precisamente se trataba de acciones ciegas que por esencia

³⁵ **Ibid.** pág. 27.



incorporaban un error sobre el nexo casual, exigió forzosamente la reelaboración del concepto de imprudencia desde otra óptica.

Tarea que, se ha desarrollado con la inclusión de los conceptos de dolo e imprudencia en el ámbito de la tipicidad.

Además, se ha formulado la idea clave del deber objetivo de cuidado que pasó a constituir la base y el fundamento de la imputación criminal a título de imprudencia.

En toda conducta dolosa existe, al igual que en la imprudente, una infracción de un deber objetivo de cuidado, ya que la mayor y más clara infracción del cuidado debido para no lesionar bienes jurídicos es lesionarlos voluntariamente.

La relación entre ambas clases de tipos subjetivos no es de recíproca exclusión, sino de concurso de leyes, concretamente una relación de subsidiariedad.

La imprudencia tiene, como elementos fundamentales, dos psicológicos, uno negativo referido a la ausencia de intención o dolo, y otro positivo concretado en la previsibilidad o evitabilidad del resultado medida con criterios objetivos.

Aunque no faltan alusiones a la previsibilidad subjetiva conformada por las circunstancias personales del autor y otro normativo que reconoce al deber objetivo de cuidado dimanante del ordenamiento jurídico o de normas socioculturales.



4.3. Seguro obligatorio

Aparte de las obligaciones antes mencionadas el transporte público urbano y extraurbano como el transporte privado, regula: Para establecer el seguro, con el fundamento establecido en el Artículo 1.- Seguro de vida e invalidez permanente de pilotos de transporte urbano y extraurbano: Este seguro le da protección al conductor de transporte urbano ya sea por muerte o invalidez permanente del piloto siempre y cuando el piloto se encuentre dentro de la nómina de trabajadores de este tipo de transporte en la Dirección General de Transporte Urbano y Extraurbano.

De la misma manera en la legislación en el Artículo 2.- Todo propietario de vehículos a motor que tenga por objeto el transporte de pasajeros en el área urbana o extraurbana, estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, para cubrir a los pilotos que se encuentren en la nómina que para el efecto enviara bajo su responsabilidad el propietario del transporte a la Dirección General de Transportes.

4.4. La responsabilidad penal

La responsabilidad penal, tiene por finalidad designar a la persona que deberá responder por los daños o perjuicios causados en su totalidad. A la vez, todas estas especies de responsabilidad jurídica deben distinguirse de la responsabilidad moral, en la cual los responsables no responden de sus actos ante la sociedad, sino ante su propia conciencia.



Para la responsabilidad penal los daños o perjuicios tienen un carácter social, pues son considerados como atentados contra el orden público lo suficientemente graves como para ser fuertemente reprobados y ser erigidos en infracciones.

Las sanciones penales tienen una función esencialmente punitiva y represiva, y sólo buscan la prevención de manera accesoria (ya sea a través de la intimidación y la disuasión, o a través de la rehabilitación del culpable, de su reeducación o de su reinserción social).

4.5. La responsabilidad de forma objetiva

El daño, tanto en el caso de incumplimiento de obligaciones como en el de actos ilícitos, el perjudicado por ellos tiene derecho a ser indemnizado por el causante de los agravios que éste le haya ocasionado en forma efectiva y también de las utilidades que haya dejado de percibir por el retardo en el cumplimiento de la obligación, o en virtud de actos ilícitos cometidos. Cuando se trata de dinero, el perjuicio causado se traduce en intereses.

Además de los supuestos en la jurisprudencia viene exigiendo responsabilidad de forma objetiva, el legislador ha venido creando una serie de formas que consagran el principio de responsabilidad, así en materia de tránsito, el Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Tránsito, se establece la responsabilidad del conductor de un vehículo; el cual regula que el conductor del vehículo y el que se lo ha encomendado, son responsables solidariamente, según el Artículo 3 del citado Decreto;

en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes, con motivo de la circulación.



4.6. Derecho de la víctima

Los derechos de la víctima en la responsabilidad, la doctrina muestra una tendencia a ver los problemas de responsabilidad civil desde el prisma del autor. La víctima y sus derechos no han merecido una acuciosa reflexión.

Ahora bien, la víctima no siempre debe acreditar los mismos elementos para exigir la responsabilidad del autor o deudor.

La posición más precaria es aquella en que la víctima debe probar la culpa, el hecho generador, el daño y el vínculo causado entre los dos últimos. Esto ocurre en presencia de las obligaciones en materia contractual y en todos los casos que no exista una presunción de culpa o una hipótesis de responsabilidad objetiva en el ámbito extracontractual. Este es el grado menor de protección y garantía de la víctima.

En segundo término, es posible que exista una presunción de culpa. La víctima sólo debe probar el hecho generador, el daño y el vínculo causa entre ambos. Corresponde al deudor probar la ausencia de culpa para librarse de responsabilidad.

En tercer lugar, es posible que la víctima deba ser indemnizada sin importar la culpa del autor o deudor.

La responsabilidad objetiva hace óbice al análisis de la culpa. Ésta no presenta ninguna relevancia para el establecimiento de la responsabilidad. La víctima prueba el hecho dañino y el vínculo causal.

El autor y el deudor sólo pueden eximirse de responsabilidad probando la concurrencia de alguna de las hipótesis que interrumpa el vínculo causal entre el hecho y el daño.

Esto es, fuerza mayor o caso fortuito, el hecho de un tercero o, por último, el hecho de la víctima absoluto.

En materia contractual, las obligaciones de resultado constituyen un ejemplo de responsabilidad objetiva.

4.7. Responsabilidad de los conductores del transporte público

Según la legislación guatemalteca vigente, la responsabilidad de los conductores del transporte público se establece de la siguiente forma:

Responsabilidad de conductores

Artículo 157 del Código Penal, Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala: "Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años:



1o. Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas, o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.

2o. Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas. En caso de reincidencia, las sanciones de este artículo se duplicarán.

Si como consecuencia de la conducta irregular resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más gravemente sancionada”.

Como se puede ver el anterior artículo tipifica la responsabilidad de conductores en varios casos: Como manejar de forma imprudente o negligentemente, o manejar bajo efectos de alcohol, drogas o demás estupefacientes, pero nunca prejuzga al sujeto activo o pasivo, al cual se le pueda adjudicar o imputar dicha responsabilidad.

4.8. Delitos probables que puede cometer un piloto de transporte público de pasajeros

Los artículos que se relacionan con el Artículo 157 del Código Penal son los siguientes:

- Es lesión gravísima:



"Artículo 144 Concepto. Comete delito de lesiones quien, sin intención de matar, causare a otro daño en el cuerpo o en la mente."

Artículo 146. Lesiones gravísimas. Quien causare a otro lesión gravísima, será sancionado con prisión de tres a diez años.

Es lesión gravísima la que produjere alguno de los resultados siguientes:

- 1o. Enfermedad mental o corporal cierta o probablemente incurable.
- 2o. Inutilidad permanente para el trabajo.
- 3o. Pérdida de un miembro principal o de su uso de la palabra.
- 4o. Pérdida de un órgano o de un sentido.
- 5o. Incapacidad para engendrar o concebir.

- Lesiones graves:

El Código Penal, Artículo 147. Quien causare a otro lesión grave, será sancionado con prisión de dos a ocho años.

Es lesión grave la que produjere alguno de los resultados siguientes:

- 1o. Debilitación permanente de la función de un órgano, de un miembro principal o de un sentido.
- 2o. Anormalidad permanente del uso de la palabra.
- 3o. Incapacidad para el trabajo por más de un mes.



4o. Deformación permanente del rostro.

- Lesiones leves

El Código Penal, Artículo 148. Quien causare a otro lesión leve, será sancionado con prisión de seis meses a tres años.

Es lesión leve la que produjere en el ofendido alguno de los siguientes resultados:

- 1º. Enfermedad o incapacidad para el trabajo por más de diez días, sin exceder de treinta.
- 2º. Pérdida e inutilización de un miembro no principal.
- 3º. Cicatriz visible y permanente en el rostro.

- Lesiones culposas

El Código Penal en el Artículo 150. Quien causare lesiones por culpa, aun cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, será sancionado con prisión de tres meses a dos años.

Si el delito culposo de lesiones fuere ejecutado al manejar vehículo en estado de ebriedad o bajo efecto de drogas o fármacos que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además, una multa de trescientos a tres mil quetzales.

Si el hecho se causare por piloto de transporte colectivo, la pena respectiva se aumentará en una tercera parte.



- Homicidio

El Código Penal, Artículo 123. Comete homicidio quien diere muerte a alguna persona.

Al homicida se le impondrá prisión de 15 a 40 años.

- Homicidio Culposo

El Código Penal, Artículo 127. Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos a cinco años. Cuando el hecho causare, además lesiones a otras personas o resultare la muerte de varias la sanción será de tres a ocho años de prisión.

Si el delito culposo fuere cometido al manejar vehículo en estado de ebriedad o bajo efecto de drogas o fármacos que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le correspondería en caso de no existir estas circunstancias.

Si el hecho se causare por piloto de transporte colectivo, la pena respectiva se aumentará en una tercera parte.



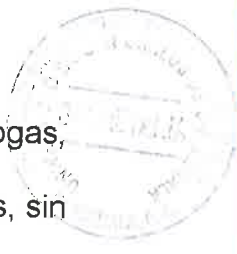
4.9. Comportamiento

La Ley de Tránsito establece el comportamiento en accidentes y emergencias, en el Artículo 95- Normas de conducta para personas implicadas en un accidente de tránsito. Los conductores de vehículos y peatones implicados en un accidente de tránsito, si no resultaren ellos mismos con lesiones serias que requieran de atención inmediata, deberán proceder de la siguiente manera:

- a. Detenerse y encender las luces de emergencia para que no se cause un nuevo problema para la circulación.
- b. Tomar las medidas necesarias mediante la señalización de emergencia (triángulos reflectivos) para evitar que ocurra otro accidente. Éstos deberán colocarse en un lugar que permite a otros usuarios de la vía, reconocer el accidente y continuar su marcha con la debida precaución; y,
- c. Los conductores de los vehículos implicados en un accidente de tránsito tendrán la obligación, en la medida de lo posible y si su salud lo permite, de retirar los residuos, las partes o cualquier otro material que se hubiera esparcido en la vía pública debido al accidente.

4.10. Detención de conductores

La Ley de Tránsito establece en el Artículo 175.- Retención y consignación de la licencia de conducir. La autoridad deberá retener y consignar la licencia de conducir en los casos siguientes:



- a. Mientras se llevan a cabo las pruebas de alcoholemia y/o influencias de drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Si estas pruebas resultaran negativas, sin más trámite, se devolverá los documentos, el vehículo y el conductor podrá circular libremente. En caso resulten positivas las pruebas, la autoridad de tránsito, pondrá a disposición de la Policía Nacional Civil al conductor, el vehículo y sus documentos.
- b. Cuando el conductor porte licencia vencida, falsificada o alterada.
- c. Al conductor implicado en un hecho de tránsito en el cual resulten lesionados o fallecidos.
- d. Al conductor implicado en un hecho de tránsito en el cual se ocasione daños a la propiedad ajena, salvo que mediante acuerdo ofrezca la reparación inmediata. En todo caso, este acuerdo deberá celebrarse ante Notario.
- e. Al conductor que circule un vehículo sin portar tarjeta de circulación o fotocopia autenticada de la misma. Ley de Tránsito y su Reglamento.
- f. Al conductor del vehículo que circule sin placas de circulación.
- g. Al conductor de licencia suspendida o cancelada por la autoridad competente.
- h. Al conductor que no respete u ofenda a los policías de tránsito, inspectores ad honorem o inspectores escolares en el ejercicio de sus funciones o a los particulares que en situaciones de emergencia o calamidad pública, asuman temporalmente y en forma excepcional la administración del tránsito. Asimismo, retenida y consignada la licencia de los conductores que violen lo preceptuado en el Artículo 127 de este reglamento, relacionado con el paso de vehículos de emergencia y comitivas. "Reformado inciso h por Artículo 2 Acuerdo Gubernativo 460-2003.

4.11. Análisis



La inobservancia del deber objetivo de cuidado por parte de pilotos de transporte público de pasajeros, es lamentable ya que constantemente nos enteramos en noticias que los accidentes ocurridos involucran a pilotos de buses del transporte público que cometen imprudencias por ganar pasaje, por exceso de velocidad, por irrespeto a las señales de tránsito y por ir en contra de los reglamentos de tránsito.

Esto se produce ya que no existe el deber objetivo de estos pilotos, que al cometer un accidente se dan a la fuga si en caso les es posible, ya que su responsabilidad penal, esta intrínseca en el acto de imprudencia o negligencia como de impericia en los buses del transporte colectivo.

4.12. Solución

Como solución a la problemática, se debe tener una constante la capacitación de los pilotos del transporte público, así como una evaluación de las penas a imponer por delitos cometidos por la inobservancia del deber objetivo de cuidado por parte de pilotos de transporte público de pasajeros.

Dichas penas deben de ser más fuertes, ya que la responsabilidad penal como consecuencia de hechos de tránsito es por negligencia del propio piloto, quien es el único responsable cuando es un hecho ocasionado por él mismo y no por fallas mecánicas del

vehículo, ya que con su actuar, ponen en peligro la vida de los pasajeros y de terceras personas ajenos a los buses que conducen.







CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La inobservancia del deber objetivo de cuidado por parte de pilotos de transporte público de pasajeros hace que en Guatemala, exista tanto luto como dolor en las familias por las muertes o lesiones de familiares, como resultado de la falta de observancia del deber objetivo de los pilotos, ya que su responsabilidad penal como consecuencia de hechos de tránsito es irreparable.

La responsabilidad del piloto de transporte público de pasajeros, la pretenden solventar y subsanar con el pago de indemnizaciones por los seguros del transporte público, dándole a una vida o las lesiones sufridas un valor meramente pecuniario. Sin embargo, es necesario que se integre el deber objetivo de cuidado, a lo regulado en el Artículo 157 del Decreto 17-73, Código Penal, "Responsabilidad de Conductores", para que, de forma coercitiva y contemplando una pena más severa, se obligue a los pilotos a guardar el debido cuidado en el desempeño de su actividad automovilista.

Así mismo, se deberá incorporar al Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Tránsito, a través del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, un registro estricto de todas las unidades de transporte público de pasajeros, así como de las identidades de los pilotos de las mismas; sancionado severamente a los propietarios de las unidades de transporte que contraten a pilotos sin experiencia o que no cumplan con los requisitos para el manejo de ese tipo de transporte.



BIBLIOGRAFÍA



ACOSTA ROMERO, Miguel. **Teoría general del derecho administrativo**. Ed. Porrúa, S.A. México, 1988. CGC audita subsidio al transporte urbano. Pág. 12. El auditor, órgano informativo de la contraloría general de cuentas. (Guatemala) Año 1, no. 6. (noviembre a diciembre de 2004).

AGUILAR GUERRA, Vladimir Osman. **Derecho de obligaciones**. Impresos Serviprensa, S.A. 2005.

AGUILAR DÍAZ, José. **Tratado de responsabilidad civil**. Editorial José M. Cajica, Jr. S.A. 1996.

BARREIRO, Jorge. **El delito de daños en el código penal español**. España. Editorial Madrid, España, 1983.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario Jurídico Elemental**. Buenos Aires, Argentina, Editorial Heliasta, 2006.

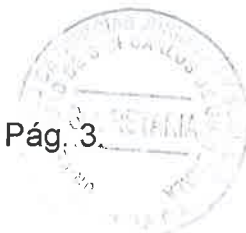
Diccionario de la real academia española. **Lengua española**. España: 21ª. ed.; Ed. Espasa Calpe S.A. Madrid, 1992.

Diccionario jurídico Espasa lex siglo XXI. España: Ed. Espasa Calpe S.A. Madrid, 1998.

FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge. **Servicios públicos municipales**. México: Ed. Punto gráfico. 2002.

GODÍNEZ BOLAÑOS, Rafael. **Los servicios públicos**. Guatemala: Ed. Universitaria, universidad de San Carlos de Guatemala. USAC. 1999.

OSSORIO Y FLORIT, Manuel. **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales**. Buenos aires, Argentina, Ed. Heliasta. 1981.



RAMÍREZ E, Alberto. **Autoridades discutirán crisis del transporte**. Guatemala. Pág. 3. Prensa Libre, Año L no. 16,066 (lunes 25 de Octubre de 2004).

RODRÍGUEZ, Luisa. **Transporte una brasa caliente**. Guatemala. Pág. 3. Prensa Libre (Guatemala) Año XLIX no. 15,799. (lunes 24 de abril de 2000).

VARGAS, Getulio, Fundación. **Proyectos de transportes planificación e implementación**. México. Ed. Limusa, 1982.

VALLADARES, Danilo. **Multisectorial sigue sin hallar soluciones**. Pág. 5. Prensa Libre (Guatemala) Año XLIX no. 15,927 (jueves 08 de junio de 2000).

VELÁSQUEZ CARRERA, Eduardo Antonio y CONTRERAS, Julio César. **Problemática del transporte urbano. Centro de estudios urbanos y regionales (CEUR)**. Guatemala 1998.

Legislación:

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

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

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

Ley Orgánica del Ministerio Público. Decreto número 40-94 del Congreso de la República de Guatemala. 1994.

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

Ley de Tránsito de Guatemala. Decreto No 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, 1996.



Reglamento de Tránsito de Guatemala. Acuerdo Gubernativo No 273-98, 1998.