

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

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a large, circular emblem in the background. It features a central shield with a figure holding a staff, surrounded by various symbols including a lion, a castle, and a cross. The shield is flanked by two figures holding a banner. The entire emblem is encircled by the Latin text "ACADEMIA CAROLINA CONSPICUA ORBIS CONSPICUA ACADÉMICA COELES TIENSIS INTER".

**EL INCUMPLIMIENTO A LAS VERIFICACIONES DE VEHÍCULOS DEL
TRANSPORTE EXTRAURBANO CONTENIDOS EN LA LEY DE
TRANSPORTES, POR AUSENCIA DE COERCIBILIDAD Y LA NECESIDAD DE
IMPLEMENTARLAS**

ROLANDO ALBERTO MORALES GARCIA

GUATEMALA, MAYO 2006.

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

**EL INCUMPLIMIENTO A LAS VERIFICACIONES DE VEHÍCULOS DEL
TRANSPORTE EXTRAURBANO CONTENIDOS EN LA LEY DE
TRANSPORTES, POR AUSENCIA DE COERCIBILIDAD Y LA NECESIDAD DE
IMPLEMENTARLAS**

TÉSIS

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

Por

ROLANDO ALBERTO MORALES GARCIA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

GUATEMALA, MAYO 2006

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

DECANO: Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana
VOCAL I: Lic. César Landelino Franco López
VOCAL II: Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL III: Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez
VOCAL IV: Br. Jorge Emilio Morales Quezada
VOCAL V: Br. Edgar Alfredo Valdez López
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

PRESIDENTA: Licda. Carolina Johana Granados Villatoro
VOCAL: Licda. Silvia de Sandoval
SECRETARIO: Lic. Álvaro Hugo Salguero

Segunda Fase:

PRESIDENTE: Lic. Hector Marroquín Aceituno
VOCAL: Lic. Hector Osberto Orozco y Orozco
SECRETARIO: Lic. David Sentés Luna

RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas y sustentadas y contenido de la tesis”. (Artículo 43 del Normativo para la elaboración de tesis de licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala)

Lic. Elmer Antonio Álvarez Escalante
Abogado y Notario
9a. calle "A" 1-33 zona 1
Teléfono 24439683- 59164853
Guatemala



30 de marzo de 2006.

Licenciado Mario Ismael Aguilar Elizardi
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala,

Distinguido Lic. Aguilar Elizardi:

De conformidad con el nombramiento emanado de esa Unidad, con fecha 3 de marzo del año 2006, me permito manifestarle que, en la calidad de Asesor de Tesis, orienté al Bachiller **ROLANDO ALBERTO MORALES GARCIA**, identificado con su carné universitario número 9722080, quien desarrolló el tema intitulado "**EL INCUMPLIMIENTO A LAS VERIFICACIONES DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE EXTRAURBANO CONTENIDOS EN LA LEY DE TRANSPORTES, POR AUSENCIA DE COERCIBILIDAD Y LA NECESIDAD DE IMPLEMENTARLAS**".

Del análisis realizado se determinó que, el contenido científico y técnico de la tesis, metodología, técnicas aplicadas y la bibliografía utilizada en el desarrollo de la investigación fueron las adecuadas y que con el presente trabajo se contribuirá a que se cumpla el contenido de la citada ley. Además la presente memoria puede ser utilizada para minimizar los riesgos y salvar vidas de muchos usuarios del transporte extraurbano.

El Bachiller **MORALES GARCIA**, desarrolla dentro del trabajo de Tesis interesantes conclusiones y recomendaciones sobre los factores que inciden en el incumplimiento de la Dirección General de Transportes para realizar los expertajes de dichos vehículos para contrarrestar los accidentes de tránsito. Así mismo, hace un análisis de la legislación aplicable, desarrollando recomendaciones para los transportistas, conductores y para las autoridades competentes, a efecto de concientizar a los usuarios del transporte extraurbano.

A mi criterio con el trabajo desarrollado se cumple con los requisitos establecidos para sustentar el examen Público de Tesis, por lo que con el debido respeto a su alta investidura, me suscribo de usted,

Atentamente,

Lic. Elmer Antonio Álvarez Escalante
Colegiado No. 6193

Licenciado
Elmer Antonio Álvarez Escalante
Abogado y Notario

UNIVERSIDAD DE SAN
CARLOS
DE GUATEMALA



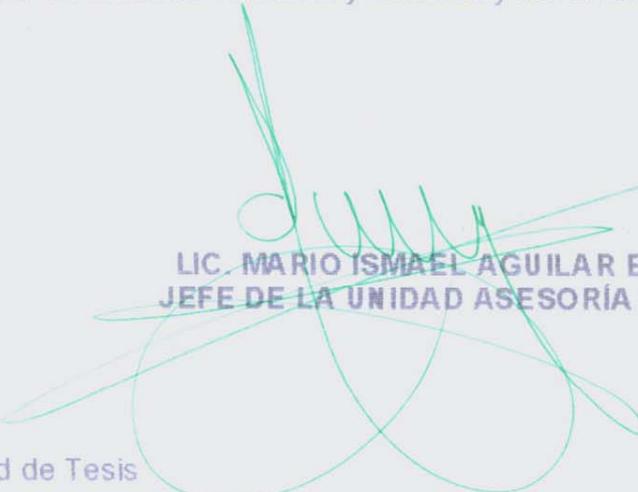
FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES



UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, diecisiete de abril de dos mil seis.

Atentamente, pase al (a) **LICENCIADO (A) HÉCTOR OSBERTO OROZCO Y OROZCO**, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (a) estudiante **ROLANDO ALBERTO MORALES GARCÍA**, Intitulado: **EL INCUMPLIMIENTO A LAS VERIFICACIONES DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE EXTRAURBANO CONTENIDOS EN LA LEY DE TRANSPORTES, POR AUSENCIA DE COERCIBILIDAD Y LA NECESIDAD DE IMPLEMENTARLAS.**

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.


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



cc. Unidad de Tesis
MIAE/sllh

BUFETE JURIDICO
21 calle 2-21 zona 1, segundo nivel
Guatemala.
Teléfono: 2221-1376 y 2220-7989

Guatemala, 25 de abril de 2006.

Licenciado Mario Ismael Aguilar Elizardi
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.

Respetable Licenciado Aguilar Elizardi:

En cumplimiento a la providencia dictada por esa unidad de fecha diecisiete de abril de dos mil seis, procedí a **REVISAR** el trabajo de tesis presentado por el Bachiller **ROLANDO ALBERTO MORALES GARCIA**, titulado "**EL INCUMPLIMIENTO A LAS VERIFICACIONES DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE EXTRAURBANO CONTENIDOS EN LA LEY DE TRANSPORTES, POR AUSENCIA DE COERCIBILIDAD Y LA NECESIDAD DE IMPLEMENTARLAS**".

Al respecto he de manifestarle que el referido trabajo llena todos los requisitos establecidos en el reglamento respectivo, constituyendo a la vez un trabajo de suma importancia en nuestra actualidad y por consiguiente una investigación de relevancia, en tal sentido se hicieron las observaciones pertinentes al caso, respetando siempre el criterio e ideas propias del sustentante.

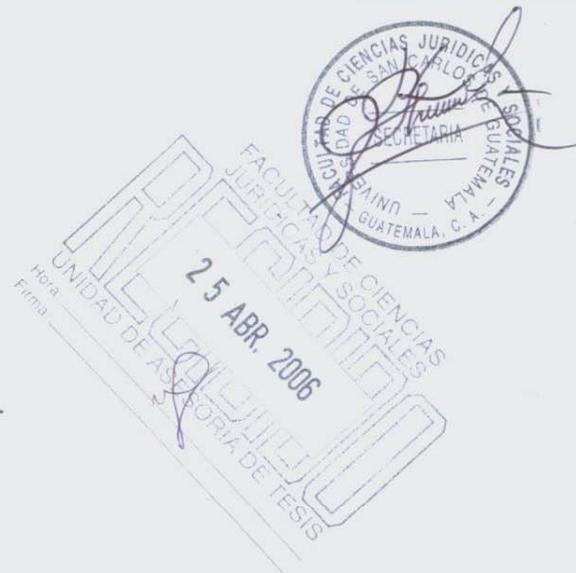
El trabajo en mención cumple con los requisitos requeridos razón por lo cual **OPINO** que puede ser materia de discusión para el examen correspondiente del autor.

Sin otro particular, me suscribo de usted,
Atentamente;



Lic. Héctor Osberto Orozco y Orozco
Colegiado Activo número 5068

Lic. Héctor Osberto Orozco y Orozco
Abogado y Notario



"ID Y ENSEÑAD A TODOS"



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y
SOCIALES. Guatemala, tres de mayo de dos mil seis-

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del (a) estudiante **ROLANDO ALBERTO MORALES GARCÍA**, titulado **EL INCUMPLIMIENTO A LAS VERIFICACIONES DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE EXTRAURBANO CONTENIDOS EN LA LEY DE TRANSPORTES, POR AUSENCIA DE COERCIBILIDAD Y LA NECESIDAD DE IMPLEMENTARLAS**, Artículos 31 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de Tesis.-

MAE/sjh



DEDICATORIA

- A:** Dios fuente de toda sabiduría.
- A VIRGEN DEL ROSARIO** sus arpas de oro los Ángeles pulsan, y en trono de Soles Os mira Jesús, defiendan la Iglesia, su jefe y su templo, Que os una el Rosario por siempre a la cruz.
- A MIS PADRES:** Juan Antonio Morales Rojas y María del Carmen García Martínez, que éste mérito sea una honra
- A MI ESPOSA:** Ana Antonieta Orozco Alvarado, por su constante apoyo y comprensión
- A MIS HIJOS:** Jerusalem, Jhesler y Joáo; que mi ejemplo sirva para alcanzar sus metas
- A MIS HERMANOS:** Juan Antonio, Lucia, Federico, Leonel, Pablo, por nuestros días de infancia
- A MIS CUÑADOS:** Esperanza, Ricardo y Liliana, por los días de armonía
- A MIS AMIGOS Y COMPAÑEROS DE ESTUDIO:** Especialmente a Lic. José Bor, Clemente Pirir, Raúl Herrera, Patricia Florián, José López, Arelis Menéndez, Licda Sara Recinos, Leonel Chew por su afecto
- A MIS MAESTROS:** Licda. Carolina Granados, Lic. Manfredo Maldonado, Lic. Luis Quixel, Lic. Menfil Fuentes, Lic. Hector Orozco, Licda. Rosario Gil, por sus ilustradas enseñanzas
- A TODA MI FAMILIA:** Especialmente a Hilda Esperanza Alvarado (**QEPD**) como gratitud a sus sabios consejos y que esté mérito sea un recato en su memoria, y Luis Antonio Orozco Batres, por el apoyo incondicional y sus consejos oportunos
- A:** la Universidad de San Carlos de Guatemala especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Dirección General de Transportes.....	1
1.1 Antecedentes.....	1
1.2 Objetivos.....	2
1.3 Funciones.....	2
1.4 Servicio de transporte comercial.....	4
1.5 Legislación del sector transporte.....	5
1.5.1 Constitución Política de la República de Guatemala.....	5
1.5.2 Ley de Tránsito Decreto 132-96.....	5
1.5.2.1 Definición de tránsito.....	5
1.5.2.2 La vía pública.....	6
1.5.2.3 Autoridades de tránsito en carreteras y caminos.....	6
1.5.2.4 De los conductores y de la licencia de conducir.....	7
1.5.2.5 Organización del departamento de tránsito.....	7
1.5.2.6 Objeto.....	8
1.5.3 Reglamento del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, Acuerdo Gubernativo 42-94.....	12
1.5.4 Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, Acuerdo Gubernativo 265-2001.....	12
1.5.5 Reglamento Interno de la Dirección General de Transportes, Acuerdo Gubernativo 24-75.....	13

	Pág.
1.6 Estructura administrativa de la Dirección General de Transportes.....	13
1.6.1 Dirección.....	14
1.6.2 Subdirección.....	14
1.6.3 Oficina de programación.....	14
1.6.4 Oficina de presupuesto y contabilidad.....	15
1.6.5 Secretaría general.....	16
1.6.5.1 Sección de recepción, información y notificación.....	17
1.6.5.2 Sección de Archivos.....	17
1.6.5.3 Sección de servicios generales.....	18
1.6.6 Departamento de análisis económico y jurídico.....	18
1.6.7 Departamento de control.....	19
1.6.7.1 Sección de inspección.....	20
1.6.7.2 Sección de vigilancia de infracciones.....	20
1.6.7.3 Sección de expertaje mecánico.....	21
1.6.8 Departamento de coordinación del transporte regional.....	21
1.6.9 Comité de coordinación.....	22
1.6.10 Consejo consultivo.....	22
1.7 Transporte seguro.....	23
1.8 Recomendaciones para el transportista.....	24
1.9 Recomendaciones para el piloto.....	25
1.10 Recomendaciones para el usuario.....	25

CAPÍTULO II

2. Los accidentes de tránsito.....	27
2.1 Definición.....	27
2.2 Características.....	27
2.3 Elementos de los accidentes de tránsito.....	30

	Pág.
2.3.1 La Vía.....	31
2.3.1.1 Definición.....	31
2.3.2 El vehículo.....	31
2.3.2.1 Seguridad activa.....	32
2.3.2.2 Seguridad pasiva.....	32
2.3.3 El conductor.....	33
2.3.3.1 Definición.....	33
2.4 Regulación de los accidentes de tránsito en la legislación guatemalteca.....	36
2.4.1 Jurisdicción.....	36
2.4.2 Delito.....	38
2.5 Ley de Tránsito normas vigentes Decreto número 132-96 Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 259-2002.....	41
2.6 Policía Municipal de Tránsito.....	44
2.6.1 Funciones.....	45
2.6.2 Programas de prevención.....	45
2.6.3 Medidas de seguridad.....	46
2.6.4 Seguros.....	48
2.7 Ley de Tránsito Decreto número 132-96 Acuerdo Gubernativo número 259-2002. Acuerdo gubernativo número 460-2003, edición actualizada.....	52

CAPÍTULO III

3. La educación vial en Guatemala.....	57
3.1 Algunas consideraciones preliminares sobre la educación en Guatemala...	58
3.1.1 Señales preventivas.....	59
3.1.2 Señales restrictivas.....	59
3.1.3 Señales informativas.....	60

	Pág.
3.2 Señalización de los agentes.....	60
3.2.1 Señales ópticas.....	61
3.2.2 Señales acústicas.....	61
3.3 Realidad guatemalteca en educación vial.....	61
3.3.1 Las escuelas de automovilismo en Guatemala, y su incidencia en la educación vial.....	63

CAPÍTULO IV

4. Responsabilidad civil y penal de los conductores del transporte extraurbano....	67
4.1 Responsabilidad civil.....	67
4.2 Prescripción de la responsabilidad civil.....	67
4.3 Responsabilidad penal.....	68
4.4 Policía Nacional Civil.....	69
4.4.1 Análisis de la función de la Policía Nacional Civil en accidentes de Tránsito de buses extraurbanos.....	69
4.4.2 Procedimiento en materia de tránsito.....	71
4.5 Fases del procedimiento en materia penal.....	73
4.5.1 Instrucción.....	73
4.5.1.1 Prevención policial.....	73
4.5.1.2 Denuncia.....	74
4.5.1.3 Querrela.....	74
4.5.2 Modos anormales de finalizar el proceso.....	75
4.5.2.1 Sobreseimiento o clausura.....	76
4.5.2.2 Archivo.....	77
4.5.2.3 Clausura provisional.....	77
4.5.3 Procedimiento intermedio.....	78

	Pág.
4.5.4 Juicio oral.....	79
4.5.5 Los beneficios de que goza el sindicato en la regulación de los Accidentes de tránsito.....	81
4.5.5.1 Antecedentes.....	82
4.5.6 Arresto domiciliario en accidentes de tránsito.....	86
4.5.6.1 Definición.....	86
CONCLUSIONES.....	93
RECOMENDACIONES.....	95
APENDICE.....	97
BIBLIOGRAFÍA.....	105

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación se realiza para establecer las causas principales de la ocurrencia de múltiples accidentes de tránsito en el departamento de Guatemala, y el papel que la Dirección General de Transportes es llamada a cumplir de conformidad con la Ley. Para el efecto se hace un estudio legal del Acuerdo Gubernativo número 24-75 de fecha seis de octubre de 1975, en el que se establecen los objetivos, las funciones y la estructura funcional y administrativa de la Dirección General de Transportes, con énfasis en las responsabilidades de quienes, según las leyes tienen obligaciones en la autorización, regulación, verificación, inspección, control y sanción de infracciones.

Considero necesario investigar las causas más graves y frecuentes por las cuales se registra un incremento alarmante en la ocurrencia de los accidentes de tránsito, debido que la frecuencia de incidentes viales ha enlutado a muchas familias guatemaltecas, dejando a huérfanos y viudas sin ningún apoyo económico así como también han implicado un número significativo de personas total o parcialmente incapacitadas. Las leyes de tránsito en nuestro país son claras en cuanto a la materia que regulan, el problema se deriva del incumplimiento de las mismas.

Tentativamente se perciben como las causas más importantes las siguientes: Exceso de velocidad, falta de verificación o inspección a las unidades, falta de responsabilidad y educación vial por parte de los pilotos, y las carreteras se convierten en pistas de carrera.

Este trabajo busca encontrar soluciones viables y analizar las causas por las cuales las autoridades de tránsito, han de cumplir con su objetivo fundamental de velar por el registro, control, estado y funcionamiento a las unidades del transporte extraurbano.

En el presente trabajo investigado se pretende identificar cada una de las causas por las cuales ocurren los accidentes de tránsito y determinar con claridad el actuar de la Dirección General de Transportes, cumple o no con sus objetivos fundamentales.

Establecer si periódicamente se realizan registros a las unidades de transporte extraurbano, y fijar si la Dirección General de Transportes cuenta con programas de instrucción o capacitación vial para los pilotos del transporte extraurbano, en caso contrario debe implementarse de manera coercible a los propietarios y pilotos de este transporte.

La inobservancia de la Dirección General de Transportes, en sus obligaciones fundamentales, constituye un factor que indirectamente provoca los accidentes de tránsito del transporte extraurbano. Los hechos de tránsito del transporte extraurbano, frecuentemente ocurren por imprudencia de los pilotos al conducir.

En Guatemala, la Dirección General de Transportes, no cuenta con una base de datos que permita establecer los antecedentes personales del piloto y el número de unidad que conduce con el fin que éstos sean sancionados por la ley.

Para el efecto de lo anteriormente manifestado, el trabajo se ha dividido en cuatro capítulos: en el capítulo primero se desarrolla la Dirección General de Transportes, sus objetivos, su función, la legislación del sector transporte y su estructura administrativa; en el capítulo segundo se estudia la Dirección General de Transportes, definición, características, y la regulación de los accidentes de tránsito, entidad encargada; en el tercer capítulo se estudia la educación vial en Guatemala algunas consideraciones y la realidad guatemalteca en torno a la educación guatemalteca; en el cuarto capítulo se analiza la responsabilidad civil y penal en los accidentes de tránsito y los procedimientos en materia de tránsito.

Teoría seguridad jurídica: que el Estado debe dar a los ciudadanos un tipo de seguridad que en sentido amplio implica sentirse seguro al viajar en las unidades del transporte extraurbano.

En la ejecución de la presente investigación se pondrá en práctica el método dialéctico, en virtud de que este se apoya tanto en el método inductivo como el deductivo, lo cual permitirá partir de proposiciones particulares para alcanzar proposiciones generales y viceversa. Además, dicho método hace uso del método de análisis de los elementos que se investiga o examina para posteriormente, sintetizar y obtener un nuevo punto de vista.

Las técnicas a utilizar serán la investigación y recopilación de información bibliográfica relacionada con el tema, a través de fichas bibliográficas y entrevistas directas con las autoridades gubernamentales involucradas a través de encuestas y preguntas directas.

Para finalizar se presentan las conclusiones y recomendaciones a las que se llegaron en el presente trabajo de investigación, así como el trabajo de campo realizado con su correspondiente análisis.

El autor espera que con la presentación de esta investigación, no solo haber cumplido con un requisito previo a adquirir la calidad de profesional, sino también haber contribuido en una forma mínima con las autoridades de la Dirección General de Transportes de turno encargadas de hacer que se cumpla la Ley en los accidentes de tránsito, y con la comunidad universitaria.

CAPITULO I

1. Dirección General de Transportes

1.1 Antecedentes

La Dirección General de Transportes, esta es una dependencia adscrita inicialmente al Ministerio de Economía, y cuyo reglamento interno fue creado según Acuerdo Gubernativo número 24-75 de fecha seis de octubre de 1975; posteriormente esta Dirección fue trasladada mediante el Decreto Ley 19-83 del 22 de marzo de 1983 al Ministerio de Transportes y Obras Públicas, actualmente denominado Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Esta dirección está organizada según su reglamento interno, en los siguientes órganos administrativos y se describen a continuación:

Dirección

Subdirección

Oficina de programación

Oficina de presupuesto y contabilidad

Secretaría general

Departamento de análisis económico y jurídico

Departamento de control

Unidad coordinadora del transporte regional

Comité de coordinación

Consejo consultivo¹

1.2 Objetivos

El objetivo fundamental de la Dirección General de Transportes es el registro, control y regulación de los servicios públicos de transporte por carretera, extraurbano e internacional.

1.3 Funciones

Vale la pena mencionar que el organismo ejecutivo siendo “el encargado de administrar el Estado, actuando dentro del marco de la Ley”², su autoridad delegada a los diversos ministerios y éstos delegan funciones a sus respectivas direcciones, por consiguiente el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda delega a la Dirección General de Transportes las siguientes funciones:

- a. Asistir al ministerio en la formulación de la política de desarrollo del transporte terrestre extraurbano;³

¹ Artículo dos **Acuerdo Gubernativo número 24-75** Ministerio de Economía 6 de octubre 1975.

² Castillo Gonzáles, Jorge Mario. **Derecho Administrativo**, 12ava. ed., 2,005. pág. 130 Ed. Impresiones Gráficas

³ **Ibid** pág.2

- b. Dirigir, organizar, coordinar y controlar las actividades de la dependencia de la dirección;
- c. Cooperar con la oficina de programación sectorial del ministerio, en la elaboración de los programas y proyectos del transporte extraurbano;
- d. Realizar estudios sobre tarifas, fletes, itinerarios y otros aspectos económicos del transporte terrestre extraurbano;
- e. Aprobar las tarifas de pasajeros y de carga del transporte extraurbano, tanto nacional como internacional;
- f. Proponer proyectos y reformas de leyes y reglamentos necesarios para la prestación del servicio público del transporte extraurbano;
- g. Autorizar las frecuencias, horarios e itinerarios para el transporte terrestre de pasajeros y de carga, y modificarlos cuando las necesidades del servicio lo requieran;
- h. Mantener una estrecha relación y coordinación con los organismos nacionales e internacionales involucrados en el transporte terrestre y tránsito;
- i. Fomentar en coordinación con las autoridades municipales el establecimiento de terminales de transporte extraurbano y asesorarlos en su organización y funcionamiento;
- j. Autorizar licencias de transportes extraurbanos conforme a las normas establecidas;
- k. Autorizar licencias para servicios especiales de transporte extraurbano de pasajeros;

- l. Velar por el fiel cumplimiento de las leyes y reglamentos del transporte extraurbano;
- m. Supervisar la prestación de los servicios de transporte terrestre extraurbano;
- n. Elaborar estadísticas de transporte terrestre extraurbano en coordinación con la Dirección General de Estadística; y
- o. Representar al ministerio del ramo ante los organismos y comisiones relacionadas con el transporte extraurbano cuando la autoridad lo disponga.

1.4 Servicio de transporte comercial

El Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece: “Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidos las naves, vehículos, instalaciones y servicios”.

Las terminales terrestres y aeropuertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común, y así como los servicios de transporte nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito, una vez cumplidos los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente.

1.5 Legislación del sector transporte

La organización del Estado de Guatemala, se fundamenta en leyes formales. Estas leyes constituyen el instrumento jurídico que se emplea para establecer las estructuras organizacionales y funciones administrativas. La Constitución Política de la República establece que el ejecutivo, contará con los ministerios que sean creados por medio de Ley formal y que esta Ley debe contener la competencia y las atribuciones ministeriales.

En base a lo expuesto y partiendo de nuestra Constitución Política de la República cabe mencionar la legislación que regula lo relativo al sector transporte.

1.5.1 Constitución Política de la República de Guatemala

El Artículo dos, que reza, “Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la república la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona”.

1.5.2 Ley de Tránsito Decreto número 132-96

1.5.2.1 Definición de tránsito

“Por tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre

y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de Policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas”.

1.5.2.2 La vía pública

De conformidad con el manual de equipo docente de la guardia civil española de asistencia técnica a la Policía Nacional Civil: “Esta se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas; y los ríos y lagos navegables, mar territorial, demás vías acuáticas, cuyo destino obvio y natural sea la circulación de personas y vehículos, y que conforme las normas civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común”

1.5.2.3 Autoridades de tránsito en carreteras y caminos

El Ministerio de Gobernación, por intermedio del departamento de tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, ejercerá la autoridad de tránsito en todas las carreteras nacionales y departamentales, así como en las carreteras municipales y en los caminos de herradura y vecinales, cuya administración no haya sido trasladada a las municipalidades

1.5.2.4 De los conductores y de la licencia de conducir

El Artículo número 22 de la Ley de Tránsito indica que para conducir un vehículo por la vía pública, es necesario que el conductor reúna los requisitos siguientes:

- a. Estar habilitado mediante licencia de conducir, extendida por la autoridad correspondiente.
- b. Encontrarse en el pleno derecho de sus capacidades civiles, mentales y volitivas, y
- c. Conducir el vehículo en la vía pública por el lugar, en la oportunidad, modo, forma y dentro de las velocidades establecidas conforme esta Ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables

1.5.2.5 Organización del departamento de tránsito

Para el cumplimiento de sus funciones y atribuciones, el departamento de tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, se integrará con las dependencias administrativas siguientes:

Jefatura;

Sub-jefatura;

Secretaría general;

Secciones;

Divisiones;

Unidades ejecutivas; y

Delegaciones departamentales de tránsito⁴.

1.5.2.6 Objeto

Artículo seis del Reglamento de Tránsito establece: Objeto: El presente reglamento tiene por objeto normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional.

Artículo 23 del Reglamento de Tránsito se establecen los siguientes tipos de licencias:

Tipo A;

Tipo B;

Tipo C;

Tipo M; y

Tipo E.

Y que a continuación se describen:

⁴ Artículo uno **Reglamento de tránsito** Acuerdo gubernativo 273-98, 1998

Tipo A: Para conducir toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, transporte escolar y transporte colectivo;

Tipo B: Para conducir toda clase de automóviles o vehículos automotores de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, pudiendo recibir remuneración por conducir;

Tipo C: Para conducir todo tipo de automóviles, paneles, pick-ups con o sin remolque y un peso bruto máximo de hasta 3.5 toneladas métricas sin recibir remuneración;

Tipo M: Para conducir toda clase de motobicicletas y motocicletas; y

Tipo E: Para conducir maquinaria agrícola o industrial. Este tipo de licencia no autoriza a su titular a conducir cualquier otro tipo de vehículo.

En relación al trabajo apuntado se establece que para conducir transporte toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, transporte escolar, transporte colectivo urbano y extraurbano, es necesario tener licencia de **tipo A** vigente.-

El Artículo 40 del Reglamento de Tránsito regula: Obligaciones de los conductores

Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía pública. El conductor deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada con el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de la carga transportada para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos.

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

El Artículo 46 del Reglamento de Tránsito indica: Número máximo de personas a transportarse

El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de plazas autorizadas en la tarjeta de circulación o la que señale la autoridad competente. Para los efectos de cómputo, los menores de dos años no se contarán si no ocupan plaza y los menores de doce años se contarán como media plaza, siempre y cuando no sobrepasen la mitad del número total de ocupantes

El Artículo 69 del Reglamento de Tránsito estipula: Número máximo de ocupantes

Queda terminantemente prohibido transportar a más personas de las consignadas en los documentos de un vehículo de transporte colectivo, urbano y extraurbano, deberá conducir y efectuar las paradas y arranques sin sacudidas ni movimientos bruscos. Se abstendrá de realizar acto alguno que le distraiga durante la marcha. El conductor, y en su caso, el ayudante o encargado, durante la marcha y en las paradas, velará por la seguridad de los viajeros.

El Artículo 113 del Reglamento de Tránsito regula: Velocidades máximas en áreas extraurbanas

En ámbitos extraurbanos se establecen las siguientes velocidades máximas:

- 1 En autopistas, 100 kilómetros por hora.
- 2 En vías rápidas, 90 kilómetros por hora.
- 3 En carreteras principales, 80 kilómetros por hora.
- 4 En Carreteras secundarias, 60 kilómetros por hora.
- 5 En caminos, 40 kilómetros por hora.

Es necesario tener educación vial, para evitar tanto accidente de tránsito, las velocidades establecidas en la normativa, no las cumplen los pilotos de los

buses extraurbanos al no concientizar el riesgo, debido a que las carreteras se convierten para éstos en pistas de carrera, poniendo en peligro diariamente a los usuarios de este transporte, que bueno sería hacer conciencia a los pilotos del referido transporte que respetaran y cumplieran con lo establecido en la Ley de Tránsito, si así lo hicieran los accidentes de tránsito de buses extraurbanos se reducirían en gran manera.

1.5.3 Reglamento del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, Acuerdo Gubernativo número 42-94

Los objetivos de este Reglamento son: “regular el servicio público del transporte extraurbano de pasajeros con el fin de obtener seguridad y eficiencia para las personas, bienes e intereses, confiados a tal servicio”⁵. Proteger y fomentar una competencia lícita y leal entre los portadores del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros y asegurar la existencia y operación de un sistema ramificado de servicio de transporte extraurbano, que contribuye a impulsar la economía nacional.

⁵Artículo uno **Reglamento del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera**, Acuerdo Gubernativo número 42-94 Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, 3 de febrero 1994

1.5.4 Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, Acuerdo Gubernativo número 265-2001

Que la frecuencia de incidentes viales ha enlutado a muchas familias guatemaltecas, dejando a huérfanos y viudas sin ningún apoyo económico así como también han implicado un número significativo de personas total o parcialmente incapacitadas. “Se establece la obligatoriedad del propietario del medio de transporte de contratar y mantener vigente seguro de accidentes personales para todas las personas que viajen en un vehículo por el que presta el servicio de transporte terrestre extraurbano de pasajeros, ya sea que el mismo lo dedique exclusivamente al traslado de personas o que el transporte sea parte de un servicio más amplio que lo incluya y en particular para todas las clases establecidas en el Artículo 43 del Reglamento del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera”.⁶

1.5.5 Reglamento Interno de la Dirección General de Transportes, Acuerdo Gubernativo número 24-75

Que para la mejor prestación del servicio público de transporte por carretera se requiere organizar adecuadamente la Dirección General de Transportes, teniendo presente las orientaciones de las técnicas modernas de la administración.

⁶ Artículo uno, **Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas**, Acuerdo Gubernativo 265-2001, 27 de junio 2001.

1.6 Estructura administrativa de la Dirección General de Transportes

La Dirección General de Transportes está organizada de la siguiente manera:

1.6.1 Dirección

La ocupa un funcionario nombrado por el Ministerio de Gobernación, tendrá las siguientes atribuciones señaladas en el Artículo tres del Reglamento Interno de la Dirección General de Transportes, Acuerdo Gubernativo número 24-75 de fecha seis de octubre de 1975; que en el inicio del presente trabajo fueron aludidas lo relativo a su objeto y funciones.

1.6.2 Subdirección

La subdirección, cuyo titular es el inmediato colaborador del director, tiene las siguientes funciones:

- a. Asistir al director general en la programación, organización coordinación de las actividades que ejecutan las dependencias de la Dirección;
- b. Dirigir, coordinar y evaluar los aspectos técnico-administrativo por delegación del director general; y
- c. Sustituir al director general en sus funciones, por ausencia temporal.

1.6.3 Oficina de programación

La oficina de programación tendrá las siguientes funciones:

- a. Asesorar al director general en la preparación de los proyectos del transporte terrestre extraurbano en coordinación con la oficina sectorial del Ministerio de Economía; y de acuerdo con las orientaciones de la secretaría general del consejo de planificación económica;
- b. Realizar las investigaciones de campo tendientes a recabar la información necesaria para los programas y proyectos de la Dirección;
- c. Proyectar, investigar, recopilar y tabular la información estadística requerida en las investigaciones de campo; estadística que deberá mantenerse actualizada;
- d. Establecer la metodología para la preparación de un archivo nacional del transporte por carretera que contribuya al desarrollo de este sector y mantenerlo actualizado;
- e. Preparar el proyecto de presupuesto anual de la Dirección General de Transportes; y
- f. Analizar la oferta y la demanda del transporte terrestre para promoverlo o evitar su saturación.

1.6.4 Oficina de presupuesto y contabilidad

Esta oficina de presupuesto y contabilidad, tendrá las siguientes funciones:

- a. Cooperar en la preparación del presupuesto anual de la Dirección;
- b. Ejecutar el presupuesto de la Dirección;
- c. Administrar el fondo rotativo de la Dirección;
- d. Llevar un control de los gastos de viáticos, órdenes de compra, gastos de representación, alquileres, consumo de gasolina y reparaciones de maquina y equipo; y
- e. Llevar el inventario de los bienes de la Dirección.

1.6.5 Secretaría general

La secretaría general tendrá las siguientes funciones:

- a. Dirigir y organizar las tramitaciones de todos los expedientes en que tiene competencia la Dirección General;
- b. Velar por la agilización y rapidez de los trámites administrativos de los expedientes de la Dirección General;
- c. Responder por las acciones de personal relativas a: registro de personal, control de asistencia, levantar las actas de posesión, proponer ascensos para el personal, proponer programas de adiestramiento, mantener relaciones con la Oficina Nacional del Servicio Civil, con la oficina de

personal del ministerio y demás organismos vinculados con actividades de personal;

- d. Dar fe y firmar certificaciones, extractos o copias auténticas de los documentos y diligencias administrativas ante la Dirección; y
- e. Mostrar los expedientes, por ser documentos públicos, a las personas interesadas.

Para el mejor cumplimiento de sus funciones, la secretaría general se integrará con las siguientes secciones:

- Sección de recepción, información y notificación;
- Sección de archivos;
- Sección de servicios generales.

1.6.5.1 Sección de recepción, información y notificación

Esta sección de recepción, información y notificación, tendrá las siguientes funciones:

- a. Recibir y registrar los expedientes y demás correspondencia que ingresan a la dirección y trasladarlos a las dependencias correspondientes;
- b. Informar personalmente a los interesados sobre el estado de sus expedientes; y

- c. Notificar a las partes sobre las decisiones de la dirección, en fundamento a lo resuelto en los expedientes.

1.6.5.2 Sección de archivos

Esta sección de archivos, tendrá las siguientes funciones:

- a. Clasificar y archivar los expedientes y demás documentos de la Dirección General;
- b. Cuidar y conservar en buen estado los expedientes y demás documentos que contiene el archivo; y
- c. Remitir los expedientes o documentos solicitados por autoridad competente, de acuerdo con el procedimiento establecido.

1.6.5.3 Sección de servicios generales

Esta sección de servicios generales, tendrá las siguientes funciones:

- a. Responder por los servicios de consejería;
- b. Responder por la limpieza y buen estado de las oficinas de la Dirección;
- c. Responder por el mantenimiento y buen uso de los vehículos de la Dirección; y
- d. Responder por la vigilancia del edificio, muebles y equipo de la Dirección.

1.6.6 Departamento de análisis económico y jurídico

El departamento de análisis económico y jurídico, tendrá las siguientes funciones:

- a. Realizar estudios económicos y jurídicos para la racionalización del transporte extraurbano;
- b. Conceptuar en materia económica y jurídica en asuntos relacionados con el transporte extraurbano; y
- c. Emitir opinión de carácter económico y jurídico a solicitud del Director General.

1.6.7 Departamento de control

El departamento de control, tendrá las siguientes funciones:

- a. Elaborar los programas de trabajo relativos al control e inspección del servicio de transporte extraurbano;
- b. Organizar las comisiones de inspecciones oculares y de servicio, en todo el país;
- c. Preparar guías e instructivos para las inspecciones de que trata la función anterior;
- d. De acuerdo con los informes sobre infracciones elevar a la superioridad, para su aprobación, las órdenes de pago correspondientes, según la Ley; y

- e. Evaluar periódicamente el trabajo realizado por el personal del departamento e informar sobre el particular al Director General.

Para el mejor cumplimiento de sus funciones, el departamento de control se integrará con las siguientes secciones:

- Sección de inspección
- Sección de vigilancia de infracciones.
- Sección de expertaje mecánico.

1.6.7.1 Sección de inspección

Esta sección de inspección, tendrá las siguientes funciones:

- a. Practicar inspecciones oculares o de servicio, según las comisiones establecidas y de acuerdo con la legislación vigente del transporte extraurbano; y
- b. Rendir informes al jefe del departamento de control sobre las inspecciones realizadas y de las infracciones cometidas por los transportistas

1.6.7.2 Sección de vigilancia de infracciones

Esta sección de vigilancia de infracciones, tendrá las siguientes funciones:

- a. Llevar el control debidamente actualizado, de los infractores y extender las solvencias correspondientes;
- b. Recibir del jefe del departamento de control los informes de los infractores y sugerir las sanciones de conformidad con lo que establece el Reglamento de transporte extraurbano;
- c. Extender las órdenes de pago a que están obligados los infractores; y
- d. Informar diariamente al jefe del departamento de control sobre las personas que han cumplido sus obligaciones por motivo de sanciones.

1.6.7.3 Sección de expertaje mecánico

Esta sección de expertaje mecánico, tendrá las siguientes funciones:

- a. Revisar las vehículos automotores de carga y pasajeros para establecer sus condiciones de funcionamiento, seguridad y comodidad;
- b. Rendir informes al jefe del departamento de control sobre las condiciones de los vehículos automotores de que trata la función anterior.

1.6.8 Departamento de coordinación del transporte regional

El departamento de coordinación del transporte regional, tendrá las siguientes funciones:

- a. Participar en la programación del transporte terrestre extraurbano en las diferentes regiones del país;
- b. Organizar el transporte terrestre extraurbano regional, de acuerdo con las necesidades de las diferentes secciones del país;
- c. Coordinar con las oficinas regionales de transporte terrestre extraurbano a medida que ellas se establezcan.

1.6.9 Comité de coordinación

El comité de coordinación tendrá las siguientes funciones:

- a. Asesorar al director en la preparación y coordinación de los programas y proyectos del transporte extraurbano;
- b. Evaluar los resultados de la ejecución de los programas y proyectos del transporte extraurbano;
- c. Conocer las recomendaciones de los departamentos y oficinas sobre aspectos técnicos de procedimiento;
- d. Asesorar en el mejoramiento administrativo de la Dirección; y
- e. Estudiar los asuntos específicos que le sean sometidos por el director.

1.6.10 Consejo consultivo

El consejo consultivo tendrá las siguientes funciones:

- a. Analizar las tendencias del transporte terrestre extraurbano y sugerir alternativas para un desarrollo satisfactorio del mismo; y
- b. Emitir opinión sobre los diferentes aspectos que contribuyen a la mejor prestación del servicio público del transporte terrestre, a solicitud del director general

El consejo consultivo, se integrará en la forma siguiente

1. El Director General de Transportes, quien lo presidirá;
2. Dos delegados de la coordinadora nacional de transporte;
3. Un delegado del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda;
4. Un delegado de la Dirección General de la Policía Nacional Civil

1.7 Transporte seguro

Es un proyecto impulsado por la Dirección General de Transportes, con el apoyo de empresas privadas preocupadas por la cantidad de accidentes que ocurren en el transporte extraurbano, tratando de crear conciencia de la responsabilidad que tiene el usuario, piloto y propietario en los mismos.

¿A quien beneficia?

- Al usuario, brindándole seguridad, tranquilidad y un mejor servicio.

- Al piloto, dándole información de cómo puede prestar un mejor servicio, y lo que debe cumplir según la Ley.
- Al propietario, el poder cuidar su patrimonio, evitar el pago de multas y cuidar la vida de sus empleados y de los usuarios.

¿Por qué se implementa transporte seguro?

Los estudios más recientes de la Dirección General de Transportes han detectado que los accidentes se deben a diferentes variables:

1	Exceso de velocidad	40.5%
2	Negligencia del piloto	33.2%
3	Frenos en mal estado	13.3%
4	Explosión de neumáticos	9.3%
5	Daños en la carretera	3.7%

1.8 Recomendaciones para el transportista

- 1 Llantas en buen estado y que tenga la presión adecuada;
- 2 El funcionamiento de las luces debe ser óptimo;
- 3 Cada bus debiera poseer cintas reflectivas para que en la noche se note su presencia;

4 Y para ir siempre protegido, todo bus debe contar con el seguro para sus pasajeros. Cumpliendo con los Acuerdos Gubernativos 265- 2001 y 392-2001

1.9 Recomendaciones para el piloto

La habilidad del piloto es la que nos lleva a salvo a nuestro destino. La habilidad de un buen piloto se hace notar cuando él cumple con todos los reglamentos.

Ir a excesiva velocidad solamente demuestra irresponsabilidad que puede provocar daños irreparables.

El piloto debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Licencia tipo A vigente
- No viajar a excesiva velocidad
- Ofrecer un buen servicio.

1.10 Recomendaciones para el usuario

La seguridad está en sus manos:

- Aborden las paradas correspondientes;
- Exija que el piloto no viaje a excesiva velocidad ni sobrecargado;

- Al abordar un bus verifique el estado físico de la unidad y que posea póliza de seguro vigente.
- Si el piloto conduce bajo efectos de alcohol o drogas, comuníquese a las autoridades lo más rápido posible, ya que una llamada telefónica puede salvar varias vidas, evitando un posible accidente de tránsito.

Lamentablemente los usuarios no saben a donde comunicarse para poder hacer sus denuncias.
- Los buses deben tener cintas reflectivas.

Este es un proyecto que en la actualidad goza de buena publicidad en los diferentes medios de comunicación del país, esperando que los objetivos propuestos se cumplan, principalmente que el mensaje llegue al usuario, y comprender la necesidad que se tiene de aprender a conducirse en los buses extraurbanos, y algo muy importante es que la población conozca el número de teléfono la Dirección General de Transportes, para denunciar ante las autoridades cualquier anomalía provocada por los pilotos.

Las actuales autoridades de la Dirección General de Transportes, tratan la manera de evitar mayores accidentes de tránsito de buses extraurbanos con una nueva estructura, y con el objeto de comunicar a la población por medio de trífolios, mensajes por televisión la idea es concientizar tanto a transportistas, pilotos y usuarios que juntos se haga un buen trabajo para evitar accidentes de tránsito.

CAPÍTULO II

2. Accidentes de tránsito

2.1 Definición

Hecho imprevisto, suceso eventual, y, más especialmente, cuando se origina una desgracia⁷.

El accidente de tránsito es considerado como un momento fortuito, en el que se altera el orden de las cosas originando daños a personas u objetos.

2.2 Características de un accidente de tránsito

Para que pueda considerarse como un accidente de tránsito debe de tener las siguientes características:

1. Que se produzca en una vía abierta a la circulación pública o tenga en ella su origen.
2. Que a causa del mismo una o varias personas resulten muertas o heridas o se produzcan daños materiales.
3. Que al menos un vehículo en movimiento esté involucrado.

⁷ Cabanellas de Torres, Guillermo, **Diccionario Jurídico Elemental**, 11ª . ed., 1993, Ed. Heliasta S.R.L., pág. 16

Es importante exponer que los accidentes de tránsito causan daños irreparables por los que el Código Penal guatemalteco tipifica esta conducta como delito en tal virtud, haré referencia a estos Artículos:

De conformidad con el Código Penal el Artículo 144 indica que: Comete delito de lesiones quien, sin intención de matar, causare a otro daño en el cuerpo o en la mente.

El Artículo 150 del mismo cuerpo legal establece: Lesiones culposas, quien causare lesiones por culpa, aún cuando sean varias las víctimas del mismo hecho será sancionado con prisión de tres meses a dos años.

Si el delito fuere ejecutado al manejar vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes 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 delito se causare por pilotos de transporte colectivo, en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de cinco a nueve años.

El Artículo 157 del cuerpo legal citado reza: Responsabilidad de los conductores: Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años.

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

2 Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes o causando intranquilidad o zozobra pública.

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.

Serán sancionados con el doble de la penal prevista, si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionadas con los incisos primero y segundo del párrafo primero del presente Artículo.

El Artículo 157 bis del Código Penal tipifica: Quien condujere un vehículo de transporte colectivo sin que le haya autorizado la licencia de conducir respectiva,

será sancionado con prisión de seis meses a un año y multa de tres a cinco mil quetzales.

El empleador propietario, o el representante de la dirección de la empresa si se trata de persona jurídica que emplee conductores de vehículos de transporte colectivo a quienes no se haya autorizado la licencia correspondiente, serán sancionados con el doble de la pena señalada en el párrafo anterior.

Por lo que podemos deducir que el resultado de un accidente de tránsito se puede dilucidar procedimientos en los tribunales por diferentes causas.

2.3 Elementos del accidente

Los factores que desembocan en un accidente surgen dentro de la compleja red de interacciones entre el conductor, el vehículo y la vía en unas determinadas condiciones ambientales.

Por tanto las causas de los accidentes las habremos de deducir en función de los elemento del accidente que en todo caso son tres:

- La vía
- El vehículo
- El conductor

2.3.1 La vía

2.3.1.1 Definición

Es “la vía de comunicación destinada a la circulación de las personas, tránsito de animales y vehículos; como calles, plazas, caminos, carreteras y otras análogas”.⁸

“Es el espacio público por donde circulan los vehículos, peatones y animales”⁹. Las carreteras no son el factor más importante en los accidentes de buses extraurbanos, es indudable que si hubiere mayor mantenimiento en las carreteras los accidentes mermarían, aumentando la seguridad.

2.3.2 El vehículo

Este factor material se caracteriza por dos facetas claramente determinadas:

- Su aumento creciente
- Su pronto envejecimiento, la circulación de estos vehículos ponen en

⁸ Cabanellas de Torres, Guillermo, **Diccionario Jurídico Elemental**, 11ª ed., 1993, Ed. Heliasta S.R.L., pág 407

⁹ **Equipo docente de la Guardia Civil Española de Asistencia Técnica a la Policía Nacional Civil**, Guatemala 1998, pág. 2

peligro la seguridad del tránsito.

Existen dos tipos de seguridad en el automóvil: seguridad activa y seguridad pasiva:

2.3.2.1 Seguridad activa

Son aquellos elementos que ejercen su función mientras el vehículo está circulando y pueden ser manejados a voluntad del conductor y cuya función esencial es evitar el accidente tales como:

- 1 Alumbrado
- 2 Sistema de frenos
- 3 Sistema de dirección
- 4 Limpia brisas
- 5 Espejos retrovisores
- 6 Neumáticos

2.3.2.2 Seguridad pasiva

Estos desarrollan su función en el momento del accidente contribuyendo a aminorar las consecuencias del mismo disminuyendo los daños materiales y personales tales como:

- 1 Cinturón de seguridad

- 2 Apoya cabezas
- 3 Anclajes de asientos y cinturones
- 4 AIR-BAG (bolsa de aire)
- 5 Asientos especiales para niños
- 6 Salientes internos del vehículo
- 7 Casco de protección.

2.3.3 Conductor

2.3.3.1 Definición

“Toda persona que conduce un vehículo por la vía pública”¹⁰.

En la mayoría de los accidentes de buses extraurbanos hay una actuación humana errónea, lo que se conoce con el nombre de fallas humanas, las cuales pueden ser por:

- 1 Alteraciones orgánicas transitorias (lipotimias, nauseas, mareos)
- 2 Alteraciones o defectos orgánicos permanentes, (diabetes, insuficiencia cardiaca)
- 3 Insuficiencias sensitivas: Ópticas o acústicas. (defectos de oído o visión), psíquicas (afectan a la mente del conductor)
- 4 Falta de conocimiento o atención

¹⁰ **Ibid**

- 5 Actitudes antisociales o peligrosas
- 6 Enfermedades mentales
- 7 Inestabilidad emocional o conflictos personales
- 8 Toxicomanías y alcoholismo
- 9 Sueño, cansancio, rutina.

Entre todas las causas que produce un accidente de tránsito siempre hay una que se puede decir que es la principal, siendo el exceso de velocidad, que será aquella de entre todas las intervinientes sin la cual el accidente no habría tenido lugar.

La mayoría de los accidentes de buses extraurbanos se deben al elemento humano y pueden ser por:

- 1 Por exceso de velocidad
- 2 Deficiencias en la percepción
- 3 Errores en la evasión
- 4 Condiciones negativas
- 5 Conducir exige una atención concreta y una atención difusa, mediante la primera el conductor ve los detalles cercanos, y la segunda se forma una idea sobre las condiciones del tráfico en general. Para mantener ambas es precisa la concentración de todos los sentidos en la conducción, olvidando cualquier otra cosa, al perder esto el conductor polariza los sentidos desatendiendo en todo o parte la conducción sobreviniendo el accidente.

Accidentes por alcoholismo o toxicomanías: Son muy frecuentes en nuestro medio, debido a la falta de conciencia de los conductores quienes a pesar de su estado, deciden efectuar la conducción del automotor con lo cual sobreviene también el accidente.

Accidente por sueño: Cansancio, rutina, se dan por las excesivas horas de estar conduciendo, se da la fatiga, no hay descanso previo al viaje, carreteras monótonas, música.

Por qué ocurren tantos accidentes de tránsito en el transporte extraurbano, y por qué las personas dicen que la Dirección General de Transportes no cumple con su cometido

El reglamento del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carrera en su Artículo 30 estipula: “Ningún servicio de transporte público extraurbano podrá iniciar operaciones sin que estén aprobadas las tarifas y horarios”¹¹: Esto no se cumple, porque los propietarios de muchos transportes compran los buses y los ponen a circular sin ningún permiso, esto viene a ocasionar problema, y porqué no decirlo accidentes; porque siempre tratan de perjudicar a los propietarios de buses que sí cumplen con los requisitos y ya se exceden en la velocidad para sacar ventaja en el pasaje.

¹¹ Acuerdo Gubernativo 42-94 **Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de pasajeros por carretera** 1994

2.4 Regulación de los accidentes de tránsito en la legislación guatemalteca

2.4.1 Jurisdicción

La jurisdicción es una potestad del Estado, que de acuerdo al Artículo 212 de la Constitución Política de la República de Guatemala, y el Artículo 57 de la Ley del Organismo Judicial, “por razón de división de funciones se ejerce con exclusividad por la Corte Suprema de Justicia y por los demás tribunales establecidos por la Ley, a los cuales les corresponde la potestad de juzgar y promover la ejecución de lo juzgado”¹².

La función jurisdiccional se ejerce por la Corte Suprema de Justicia y por los demás tribunales establecidos por la Ley; en consecuencia corresponde a los tribunales la potestad de juzgar y promover ejecución de lo juzgado.

Con relación a los accidentes de tránsito de buses extraurbanos, serán los tribunales de orden penal de conformidad con las leyes respectivas.

En la Ley de tránsito se puede observar que los procesos por delitos por esta acción se tramitarán conforme las disposiciones del Código Penal y Procesal Penal.

¹² Ley del Organismo Judicial, **Decreto 2-89 del Congreso de la República de Guatemala**, 1989, pág. 27

Los Artículos 37, 38 y 39 del Código Procesal Penal regulan:

El Artículo 37 establece: Corresponde a la jurisdicción penal el conocimiento de los delitos y faltas, con las excepciones de Ley, los tribunales tienen la potestad pública con exclusividad para conocer procesos penales, decidirlos y ejecutar sus resoluciones.

El Artículo 38 reza: “La jurisdicción penal se extenderá a los hechos delictivos cometidos en el territorio nacional en todo o en parte y aquellos cuyos efectos se produzcan con el, salvo lo prescrito por otras leyes y por tratados internacionales”¹³.

El Artículo 39 implora: La jurisdicción penal es irrenunciable e indelegable.

En materia de tránsito está establecida por la Ley taxativamente, en donde cada tribunal puede ejercer en su ámbito respectivo, por lo que se ha dicho que muy acertadamente que la competencia es la medida de la jurisdicción, un tribunal es competente, cuando tiene el deber y la facultad de conocer un determinado asunto decidiendo válidamente sobre el fondo.

¹³ Figueroa Sartí, Raúl, **Código Procesal Penal, concordado y anotado con la Jurisprudencia Constitucional**, 10ª ed., 2,005 Ed. F y G.

2.4.2 Delito

“Es el acto típicamente antijurídico, culpable, sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad, imputable a un hombre y sometido a una sanción penal”.¹⁴

El delito culposo en nuestro Código Penal se encuentra bien enmarcado en el Artículo 12 invoca: El delito es culposo, cuando con ocasión de acciones u omisiones lícitas se causa un mal por imprudencia, negligencia o impericia.

Carlos Fontan Balestra, es un profesor argentino dice que se llega a la culpabilidad por la vía del dolo y la culpa. Dolo. Se supone una relación subjetiva o más o menos directa entre el autor y el resultado delictuoso, la culpa se resuelve en una relación que solo a veces es indirecta pudiendo también faltar.

Los delitos de tránsito se tramitan conforme las disposiciones del Código Penal y Procesal Penal, por lo que en este trabajo se llegó a la conclusión que los tribunales de orden común no son suficientes para llevar los procesos, por lo que deben de crearse en cada departamento, tribunales especiales de tránsito y reformar la Ley para que se de el procedimiento diferente a los sindicatos en accidentes de tránsito de buses extraurbanos, de los que sufren por otros delitos.

¹⁴ Ossorio, Manuel, **Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales**, vigésima tercera ed., Ed. Heliasta S.R.L. pág. 292

En el derecho positivo hay tres figuras delictivas de tránsito y son:

El Artículo 127 del Código Penal tipifica el delito de: Homicidio culposo, con una pena de dos a cinco años de prisión, y cuando además del homicidio se causaren lesiones a otras personas, la pena se elevará de tres a ocho años de prisión.

En esta investigación que está relacionada con accidentes de tránsito de buses extraurbanos, si el hecho es causado por piloto de transporte colectivo, la pena se aumentará en una tercera parte.

El Artículo 150 del Código Penal regula el delito: Lesiones culposas con prisión de 3 meses a dos años, a quien causare lesiones por culpa, si el hecho es causado por piloto de transporte colectivo se aumentará a una tercera parte.

El Artículo 157 del Código Penal tipifica el delito de: Responsabilidad de conductores, capítulo de los delitos contra la seguridad de tránsito, con sanción de multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años.

1. “Cuando se maneja bajo influencias de bebidas alcohólicas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.

2. Quien condujere vehículos de motor con temeridad o impericia, manifiesta en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes o causando intranquilidad o zozobra pública.”¹⁵

El Artículo 158 del Código Penal regula el delito de: Responsabilidad de otras personas con multa de veinticinco a quinientos quetzales y de prisión de dos a seis meses y los cometen quienes pusieren en grave o inminente riesgo peligro la circulación de vehículos en cualquiera de estas maneras: Alterando la seguridad de tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes inflamables, mutación o destrucción total o parcial de la señalización o por cualquier otro medio, no restableciendo los avisos indicaciones de seguridad de la vía cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos.

Es indudable después del análisis de estos Artículos que son violados constantemente, pues en las carreteras la realidad es otra, la corrupción al día está con nuestras autoridades de turno, nunca se responsabilizan a los culpables de tremendos accidentes de tránsito de buses extraurbanos, pues no existe ningún control efectivo en este sentido.

¹⁵ Código Penal, **Decreto número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala**, 1973, pág. 27

2.5 Ley de Tránsito normas vigentes Decreto número 132-1996. Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 259-2002.

El Reglamento tiene por objeto normar lo relativo al tránsito de peatones vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional.

El Ministerio de Gobernación pondrá bajo ciertas circunstancias trasladar a las municipalidades la administración de la competencia de tránsito¹⁶ .

El Acuerdo del presidente de la república de fecha 11 de enero de 1980, ha sido llamado Reglamento de Tránsito pero en la realidad es un acuerdo de sanciones en materia de tránsito y para darle un nombre a las conductas en él sancionadas hablaremos de infracciones reglamentarias de tránsito.

La Ley de Tránsito contenida en el Decreto número 66-72 del Congreso de la República que entró en vigencia en marzo de mil novecientos setenta y tres, y que fue derogada por el Decreto número 132-96 del Congreso de la República, en el título XI “De las disposiciones finales, transitorias y derogatorias, preceptuaba en el Artículo II. El reglamento de la presente ley, deberá emitirse por el ejecutivo, dentro de los tres meses siguientes a la publicación de esta Ley” pero nunca fue emitido, ya que el acuerdo arriba mencionado no es en realidad un reglamento que desarrolle y agilice esa ley e incluso, en uno de sus considerándose, se

¹⁶ Artículo cinco, **Decreto número 132-96 Ley y Reglamento de Tránsito**, 1996, pág. 16

consignó que con la vigencia del Decreto número 66-72 del Congreso de la República, deberían dictarse normas específicas para su aplicación; y mientras se emitiera tal reglamentación procedería actualizar las sanciones que impondrían los tribunales respectivos, a fin de lograr aquellos propósitos.

En consecuencia el reglamento citado anteriormente ya es obsoleto en virtud de que impone sanciones que van desde cinco hasta ciento cincuenta quetzales, por lo que debe modificarse, de acuerdo a la realidad nacional, pues una multa de cinco quetzales no le preocupa al infractor por eso es necesario adecuar las tarifas para que los pilotos tengan temor y conduzcan con mayor precaución.

Las sanciones establecidas en el presente reglamento datan desde mil novecientos ochenta, cuentan con dieciséis años de vigencia, por lo que son obsoletas y se debe legislar en tal sentido para que las sanciones sean adecuadas y los pilotos tengan temor de cometer infracciones de tránsito.

Otras razones por las cuales se cometen infracciones de tránsito es por que no existe señalización adecuada en las vías públicas, por desconocimiento de los símbolos usados en las señalizaciones, por mala práctica en la obtención de licencias de conducir ya que se utilizan mecanismos inadecuados en donde los usuarios obtienen su licencia sin los exámenes correspondientes, quienes sin la debida habilidad en conducir vehículos automotores cometen hechos de tránsito.

Otras circunstancias por las que se producen hechos de tránsito en los departamentos y municipios de la república es el uso desmedido de los pilotos en sobrecargar los buses. La nueva Ley de Tránsito contenida en el Decreto número 132-96 del Congreso de la República, el Artículo 29 se refiere a un seguro para los propietarios de vehículos.

Esta es otra medida que va en beneficio de la sociedad pues así se cubren los daños a terceros y ocupantes. En tal virtud el Estado debe regular la forma en que las empresas de seguros que cubran los vehículos automotores presten un servicio adecuado para que faciliten los seguros y en caso de un accidente de tránsito en donde se deba cubrir este beneficio se haga sin tanto trámite.

En consecuencia la nueva Ley de Tránsito contenida en el Decreto número 132-96 del Congreso de la República en su Artículo 48 establece: Que corresponde al presidente de la república con el referendo del Ministerio de Gobernación reglamentar la presente Ley dentro de los sesenta días contados a partir de la fecha de su publicación.

Para nosotros ese reglamento que se emitirá debe ser adecuado a la realidad para que desarrolle y agilice esa Ley y dictar normas específicas para su aplicación. Además insistimos en que debe crearse los tribunales específicos de tránsito y su procedimiento para descongestionar los tribunales del orden penal y darle una buena aplicación al Decreto número 132-96 del Congreso de la

República y su reglamento.

2.5.1 Policía Municipal de Tránsito

Seguridad municipal. Ordenamiento jurídico:

Todos los miembros de la Policía Municipal de Tránsito tienen el deber de prometer acatamientos a las normas, reglamentos, acuerdos y demás disposiciones legales, al tomar posesión del cargo.

Deberán velar por el cumplimiento de las leyes, oponerse a cualquier acto que entrañe la violación de las mismas y actuar para impedirlo, cualquiera que fuera el infractor y circunstancias.

En el cumplimiento de sus funciones deberán servir a todos los ciudadanos, con imparcialidad, integridad y dignidad, sin discriminación alguna, por razón de sexo, religión, lenguaje, opinión, lugar de nacimiento, cualquiera otra condición circunstancia personal o social.

Que las municipalidades de los municipios del departamento de Guatemala, cuenten con una institución garante de los bienes y servicios del municipio, integrada por personal entrenado, capacitado, honesto y responsable.

Además proporcionar seguridad en las dependencias, instalaciones y áreas municipales, en estrecha colaboración con los otros cuerpos de Policía Municipal

de Tránsito en la ejecución de sus funciones.

2.5.2 Funciones

Exigir que se cumplan estrictamente los reglamentos, acuerdos, resoluciones y demás disposiciones municipales; consignando a los infractores al Juzgado de Asuntos Municipales para las sanciones correspondientes.

Realizar todas las medidas preventivas y de ejecución siempre inherente al servicio de la Policía Municipal de Tránsito.

Comunicar inmediatamente a la superioridad de cualquier irregularidad o interrupción en los servicios públicos.

Prestar auxilio inmediato y protección adecuada a las personas que lo solicitan o cuando éstas o sus bienes estén en peligro.

2.5.3 Programas de prevención

El Decreto número 132-96 Ley de tránsito, dispone que compete al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, del Ministerio de Gobernación diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema de educación vial.

El capítulo X de dicha norma establece que el mencionado organismo

implementará y coordinará con entidades públicas y privadas, políticas, programas y proyectos de educación vial de carácter nacional, regional, departamental o municipal, general o especial, cuyos elementos se incorporarán a los planes educativos formales e informales así como la capacitación superior.

2.5.4 Medidas de seguridad

El Reglamento de Tránsito en su Título II, lo relativo a la clasificación de vehículos, autorizaciones para circular (tarjetas de circulación y placas, equipamiento básico de vehículos, incluyendo motonetas y bicicletas, las que deben tener una luz reflectante trasera y luz limpia brisas, cinturón de seguridad en asientos delanteros y es obligatorio el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros en el caso de que el rodado cuente con ellos, llanta de repuesto y herramientas para su cambio, silenciador, velocímetro y luces, incluyendo triángulo reflectante.

El título III, dispone que para conducir es necesario ser mayor de edad 18 años, salvo mayores de 16 años con autorización.

Para conducir camiones hay que tener 23 años, 21 años para conducir automóviles de hasta 3.5 toneladas pudiendo recibir remuneración y 18 años sin recibir remuneración. Se debe de aprobar un examen de visión y teórico práctico (no especifica la necesidad de un examen psicofísico).

El título IV, trata de las normas de comportamiento en la circulación y prohíbe que los conductores usen auriculares conectados a aparatos de sonidos, teléfonos, radios, comunicadores, salvo que para operarlos no sea necesario utilizar las manos. Contiene también normas ambientales, disposiciones sobre el transporte de pasajeros carga y conducción de animales en la vía pública.

El Capítulo XI, en su Artículo 93 se refiere a los peatones, ciclistas, transporte colectivo y de carga y señalización. Dispone excepciones para el uso del cinturón de seguridad. Los motociclistas deben de llevar cascos.

El Capítulo XII, versa sobre comportamientos de accidentes.

El Título V, trata sobre la circulación de vehículos, uso de calzadas y carriles, velocidades, prioridad de paso, intersecciones, incorporación a la circulación cambios de direcciones, adelantamientos, paradas y estacionamientos, cruces de ferrocarril, utilización de luces y advertencias de maniobras.

El título VI, dispone multas para numerosas situaciones, entre ellas por no utilizar casco, protector o cinturón de seguridad, y fija los procedimientos en caso de infracción.

Las normas estudiadas no se refieren a un registro de colisiones y atropellos por vehículos de tránsito, necesidad de una inspección periódica de los

vehículos ni transporte de menores en asientos traseros.

Alcohol y otras sustancias:

El Capítulo XI del Título V, dispone que mientras se lleven a cabo las pruebas de alcoholemanía e influencia de drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas y si estas resultan positivas, la autoridad de tránsito deberá retener la licencia de conducir y la tarjeta de circulación, consignar el vehículo y detener al conductor.

2.5.5 Seguros

Seguro obligatorio de automóviles, está contemplado en el Artículo 29 del Decreto número 136 de 1996 Ley de Tránsito. Todo propietario de vehículos deberá contratar, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes.

Los Acuerdos Gubernativos números 265-2001 y 392-2001 disponen que todo propietario de medio de transporte extraurbano de pasajeros que preste servicios en el país debe contratar y mantener vigente un seguro de accidentes para indemnizar por muerte o lesiones a las personas que viajando en el autobús o vehículo dedicado al transporte terrestre extraurbano sufran algún siniestro. El seguro por accidentes de tránsito cubre con topes máximos supuestos de muerte, incapacidad o invalidez.

Recursos para casos de siniestros ocasionales por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida.

No se encontraron normas que amparen a las víctimas de daños cuando no es posible identificar al vehículo que los causare.

La reparación de daño causado por vehículo no asegurado o con póliza vencida, es responsabilidad solidaria del propietario y el conductor.

Una de las estrategias que implementa la Dirección General de Transportes, es que los inspectores verifiquen los contratos de seguros para beneficiar a los usuarios para comprobar si han contratado el seguro obligatorio para indemnizar a los usuarios o a sus deudos en caso de accidentes.

Este proceso de verificación se realiza aprovechando los puestos de control que la Dirección General de Transportes ha instalado en las principales carreteras con motivo de evitar los accidentes de tránsito.

Las multas que pueden darse a los transportistas que incumplan con este rubro será de veinte mil quetzales, la mayoría no tiene seguros a favor de los usuarios, ni cumplen con los servicios ordinarios para prestar servicio.

Los dueños de transporte extraurbano se encuentran descontentos con las aseguradoras que prestan el servicio para remunerar a las víctimas que sufran accidentes de tránsito.

El pago obligatorio que tienen que hacer los dueños de las unidades del transporte extraurbano a las aseguradoras, el cual protege a los usuarios que utilizan éste servicio en caso de accidente, se encuentran en problemas.

Según lo denunció la asociación de usuarios del transporte extraurbano y los dueños de los buses, las aseguradoras no están remunerando en su totalidad a las víctimas de accidentes de tránsito.

El empresario de transporte Oscar Alvizúrez expresa que las aseguradoras no están cancelando en su totalidad a las personas que tienen derecho en dicho pago, los hacen firmar un finiquito y al final no les dan todo el dinero. Creo por desesperación y en ocasiones por ignorancia las personas firman ese documento.

Los dueños de los transportes indican que han tenido obstáculos y tropiezos con las aseguradoras, debido al costo y por el sistema que se está utilizando para pagar las primas. Cada año las cuotas que se tienen que cancelar para cumplir con el pago obligatorio se están incrementando en un veinticinco por ciento por año, lo cual ha existido un descontento en la mayoría de los transportistas, en continuar con las aseguradoras en el país.

Los dueños de los buses extraurbanos piensan solicitar al presidente de la república, Oscar Berger que derogue el Acuerdo Gubernativo número 293-2001 el cual establece la obligatoriedad a los propietarios que prestan el servicio de tener un seguro que proteja a los pasajeros de sufrir accidentes de tránsito con esas aseguradoras y negociar con otras empresas con las que les brinden mejores comodidades.

Los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte extraurbano son ocasionados por buses piratas que alcanzan las cifras de un veinte por ciento a un veinticinco por ciento de los percances. Estas unidades no son controladas por la Dirección General de Transportes, ya que no cuentan con las medidas mínimas de seguridad para operar.

La Dirección General de Transportes extraurbano lleva registrados cincuenta y cuatro accidentes de tránsito en donde se involucra al transporte extraurbano. El cual ha dejado cincuenta y seis víctimas mortales y más de setecientos heridos. Una de las principales causas de los accidentes se debe al exceso de la velocidad, y que los pilotos no prestan la atención debida al momento de conducir.

2.6 Ley de Tránsito Decreto número 132-96. Acuerdo Gubernativo número 259-2002, Acuerdo Gubernativo número 460-2003, edición actualizada.

Capítulos relacionados con la Ley de Tránsito conexas con accidentes de buses extraurbanos:

Capítulo VII:

El Artículo 68 de la norma citada regula: Normas Generales:

El conductor de un vehículo de transporte colectivo, urbano y extraurbano, deberá conducir y efectuar las paradas y arranques sin sacudidas ni movimientos bruscos. Se abstendrá de realizar acto alguno que le distraiga durante la marcha. El conductor, y en su caso, el ayudante o encargado, durante la marcha y en las paradas, velará por la seguridad de los pasajeros.

El conductor debe de estar conciente que tiene una gran responsabilidad al llevar pasajeros ya sea un grupo pequeño o mayor. Este debe de manejar con la mayor precaución posible y no distraerse en lo más mínimo, como hablando con terceros.

El ayudante tiene la responsabilidad de ayudar al piloto cuando los pasajeros suben o bajan del automotor asimismo si estos llevaran alguna carga.

Como medida de prevención el ayudante también debería contar con la debida licencia de conducir por sí algún percance se suscitase.

Número máximo de ocupantes:

Queda terminantemente prohibido a más personas de las consignadas en los documentos y son sesenta y cinco pasajeros de un vehículo de transporte colectivo, en plazas sentadas y de pie. En este último caso se requiere autorización.

Es lamentable que no se cumpla con la legislación establecida, estas normas violadas diariamente por los responsables de conducir los diferentes medios de transporte, ya que siempre exceden el número de pasajeros en los buses extraurbanos, y esto significa un peligro latente, a los pilotos y ayudantes les importa lo establecido en la ley, y en cualquier momento puede ocurrir un accidente fatal, ya sean estos colisionando con otro automotor o volcando.

Identificación del conductor:

Los vehículos del servicio de transporte colectivo de pasajeros están obligados a exhibir, la identificación vigente del conductor y el número de teléfono por reclamos.

Al momento de suscitarse un accidente de tránsito de cualquier índole estos buses extraurbanos no cuentan con las identificaciones necesarias, y es casi imposible que se puedan hacer los reclamos correspondientes ya que la mayoría de veces la responsabilidad de los daños ocasionados es de los conductores, muchos de éstos sin licencia y faltos de experiencia en el manejo de los buses lo que provoca la fuga de los mismos.

Los carriles de circulación:

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

La competencia por el pasaje en las carreteras es el acto típico diariamente de los buses extraurbanos, no respetando carril derecho que es el que les

corresponde para circular, esta es otra Ley que no se cumple ya que los conductores manejan en el carril que más les convenga para circular más rápido, ocasionando entronques y una gran cantidad de accidentes de tránsito por sus imprudencias, ya que siempre utilizan los carriles exclusivos para rebasar como un carril de circulación lenta.

Ascenso y descenso de pasajeros:

Las maniobras de ascenso o descenso de pasajeros a unidades de transporte público y escolar deberán realizarse únicamente en los lugares establecidos para el efecto (paradas), tomando todas las precauciones del caso. Los conductores deberán acercarse lo más posible a la acera, dejando entre el vehículo y ésta no más de treinta centímetros de distancia y quedando situado este paralelamente a la acera.

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

Que bueno, importante y de gran beneficio sería educar a los pilotos y ayudantes para que se cumpliera con esta normativa, debiese de existir un control estricto en la capacitación de éstos, para que se cambiara la forma de actuar de estas personas, ellos no respetan a niños, adultos ni ancianos, los usuarios son atropellados diariamente, son tratados como cualquier objeto, no respetan los

lugares establecidos para realizar el ascenso y descenso de los pasajeros, eso sí, cuando se trata de recoger a un pasajero y para donde se les da la gana y como no hay autoridad en la carretera que ponga el orden esto continuará así, quien sabe cuanto tiempo más.

Adecuación de la velocidad a las circunstancias:

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

El exceso de velocidad es una de las mayores causas de accidentes de tránsito en el transporte extraurbano, ya que su recorrido es en carreteras. Hay que tomar en cuenta que también el estado climatológico incluye en estos accidentes de tránsito, el mal estado del automotor y la imprudencia de los conductores al rebasar en lugares no permitidos, aquí en Guatemala, no se respetan los límites de velocidad establecidos.

CAPÍTULO III

3. La educación vial en Guatemala

En lo concerniente a la educación vial en Guatemala, los únicos que reciben educación vial son los elementos encargados de seguridad de tránsito, y al respecto es necesario aclarar que, regular es con carácter general, ajustar, reglar o poner en orden una cosa. Con carácter específico en el tema que nos ocupa, regular la circulación es poner en orden el tránsito de los vehículos, por alguna de las circunstancias siguientes:

-Puntos conflictivos, por afluencia de vehículos o confluencia de varias vías, principalmente en proximidades de poblaciones, zonas industriales, turísticas, de ocio.

-Determinados tramos de carretera, que en marcadas fechas o días de la semana, se hace necesario dar el máximo de fluidez, dentro de la capacidad de la vía.

- En los casos de accidentes de circulación, inundaciones, desprendimientos que afectan a la vía u otras causas o circunstancias.

3.1 Algunas consideraciones preliminares sobre la educación vial en Guatemala

En nuestro país la educación vial, es muy precaria, por que en los centros educativos, el Estado por medio del ministerio de educación no se preocupa por que los educadores implementen estos temas a los educandos, en si un estudiante no conoce que es educación vial, solo se da cuando una persona tiene el deseo de sacar licencia para conducir vehículo automotor, que se preocupa para conocer algo referente al tránsito, y entre lo que más se conoce es la señalización vial y la regulación del tránsito, tomando en cuenta que señalización: “Es el conjunto de directrices que tiene por objeto advertir e informar a los usuarios de la vía, ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación, en determinadas circunstancias de la vía o de la circulación”¹⁷,

Según las funciones que desempeñan las señales de tránsito y también de acuerdo a los convenios internacionales estas se clasifican de la siguiente forma:

- Señales preventivas
- Señales restrictivas
- Señales informativas

¹⁷ **Equipo docente de la Guardia Civil Española de Asistencia Técnica a la Policía Nacional Civil. 1998. pág.26**

3.1.1 Señales preventivas

- Advierten al usuario de la existencia de posibles peligros
- Indican en forma correcta ciertas disposiciones legales
- Determinan el derecho de paso de las corrientes de tránsito y el sentido de las vías
- Guía a los usuarios en su recorrido.
- Forma: Rombo (algunas cambian y pueden encontrarse rectangulares y en su vértice su significado)
- Color: Fondo amarillo, con figura de color negro
- Señal de alto: Por su especial importancia tiene forma, color y tamaño especial.
- Color: Fondo rojo con letras "ALTO" blancas (internacionalmente Stop).

3.1.2 Señales restrictivas

- Las señales restrictivas imponen ciertas limitaciones a la circulación.
- Forma: Rectángulo colocado verticalmente
- Color: Fondo blanco, leyenda en negro y el mensaje principal está encerrado en un círculo de color rojo.

3.1.3 Señales informativas

Las señales informativas tienen por objeto guiar al usuario de la vía y proporcionarle cualquier otra información que pueda ser de interés, se subdivide en:

- indicadores de direcciones y carreteras
- localización de poblados, gasolineras.

3.2 Señalización de los agentes

Las señales de los agentes que regulen la circulación serán siempre ejecutivas, se llevarán con suma energía y claridad para que no produzcan error en su interpretación, porque en función de la energía del agente, en nuestro caso el Policía Nacional Civil de Tránsito, transmitirá a los conductores la mayor o menor celeridad que se pretende imprimir a la circulación.

Las señales que pueden hacer los agentes encargados de la regulación de tránsito son las siguientes:

Señales ópticas y señales acústicas

3.2.1 Señales ópticas

- Con el brazo
- Con linternas
- Con los propietarios del vehículo

3.2.2 Señales acústicas

- Con el gorgorito
- Con la megafonía del vehículo

3.3 Realidad guatemalteca en educación vial

En Guatemala se registran entre veinte y veinticinco heridos, y tres fallecidos cada semana como resultado de los accidentes de tránsito. Pese a ello, la educación vial es un tema pendiente en nuestro país. Pero existe un movimiento que aboga porque desde la escuela primaria se instruya en esta destreza a los futuros pilotos.

“Cuando vamos en el carro con mi papá, siempre se cruza la calle con el semáforo en anaranjado”, dice Antonio Méndez, un niño de 8 años, quien continuamente viaja con su padre.

Gabriela es otra niña que asegura que cuando su madre conduce y va a detenerse, porque el semáforo está en amarillo, su papá le increpa: “Corre, corre, no te quedes”.

Estos dos ejemplos ilustran por qué la organización mundial de la salud, OMS, sitúa a Guatemala como el cuarto país de América con el índice más alto de mortalidad vial, y con una escasa educación en el tema.

Esto preocupa a la licenciada Luz de Cabrera, instructora internacional de manejo defensivo, autorizada por el Consejo Nacional de Seguridad de Estados Unidos, pues asegura que el altísimo número de accidentes de tránsito que se producen en el país, es provocado por la falta de educación vial y por el escaso respeto a las normas. Hasta el momento este tema no pasa de ser un mero requisito, limitado a la enseñanza ocasional de las señales de tránsito en las escuelas de automovilismo, previo a obtener la licencia de conducir.

Por eso esta profesional y muchos otros expertos coinciden en la necesidad de instruir a los niños, desde la educación primaria, pues ellos serán futuros pilotos.

Para la licenciada Alma Rosa de Tercero, directora del proyecto seguridad desde la educación, la educación vial debe ser una materia o disciplina escolar incluida en los programas educacionales vigentes, que tenga por objeto preparar a los niños para conducirse como peatones y futuros conductores.

La profesional encabeza un movimiento para crear el primer parque temático sobre seguridad vial, a donde los niños de escuelas y colegios puedan acudir para conocer de forma vivencial las normas y leyes de tránsito.

3.3.1 Las escuelas de automovilismo en Guatemala, y su incidencia en la educación vial

En nuestro país hay varias academias de automovilismo, de las cuales vale la pena mencionar las siguientes:

ACADEMIA y ESCUELA DE AUTOMOVILISMO BEST

Ruta 7, 7-30 Zona 4
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)23322834, (502)23326383, (502)23315114

ESCUELA DE AUTOMOVILISMO MILENIUM

17 Av. 27-66 Z-5
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)23605602

ESCUELA DE AUTOMOVILISMO DANIEL CABRERA

6 C 14-38 Z-11 Colonia Carabanchel
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)24728344
Fax: (502)24728344

CORPORACION DE AUTOMOVILISMO GENESIS

33 C 12-85 Z-13
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)55817503

ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO ARÉVALO

5a. Av. 3-29 Zona 12
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)2471583

E.T.P.A.

19 Av. 3-17 Z-7 Colonia Villas de San Juan
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)24741835

ESCUELA DE AUTOMOVILISMO FLORES

8 C 24-09 Z-4 Mixco Colonia Bosques de San Nicolas
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)24831211

ESCUELA DE AUTOMOVILISMO MARSA

21 AV 3-38 Z-3
Quetzaltenango, Quetzaltenango
Teléfonos: (502)22513711, (502)77651717

ESCUELA DE AUTOMOVILISMO HNOS. GIRON

11 Av. 19-21 Z-1
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)22511373
Fax: (502)22206094

ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO AREVALO Y CIA. LTDA.

5 Av. 3-29 Z-12
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)24715830

ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO ANDRADE

28 C A 13-25 Z-13 Colonia Santa Fe
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)23333141

E.C.A.

12 Av. 15-34 Z-1
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)22213547

E.T.N.A.

Ruta 7. 6-40 Z-4
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)23611389

ESCUELA DE AUTOMOVILISMO E.T.Y.C.A.

Teléfonos: (502)23615442

ESCUELA DE FORMACION AUTOMOVILISTICA E.F.A.

Calzada Aguilar Batres 12-31 Z-12
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)52186183

ESCUELA DE TRANSITO GUFFY

Calzada San Juan 10-40 Z-3 Mixco Col Nueva Montserrat
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)24310316

ESCUELA DE APRENDIZAJE GUFFY

Calzada San Juan 10-40 Z-3 Mixco Col Nueva Montserrat
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)24310316

ACADEMIA DE EXPERTAJE AUTOMOVILISTICO EL ROSARIO

20 Av. 14-90 Z-6 Colonia Los Cipreses
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)22543675

ESCUELA DE AUTOMOVILISMO E.P.A.M.

20 C 4-45 Z-1 Mixco Colonia Lo de Coy
Guatemala, Guatemala
Teléfonos: (502)24344191

CAPÍTULO IV

4. Responsabilidad civil y penal de los conductores del transporte extraurbano

4.1 Responsabilidad civil

De conformidad con el diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales, se conceptúa la responsabilidad civil en los siguientes términos: “la que lleva consigo el resarcimiento de los daños causados y de los perjuicios provocados por uno mismo o por tercero, por lo que debe responderse”.

Las responsabilidades civiles se hace efectivas cuando el sindicado repara el daño causado del cual se hace una evaluación; si son materiales o si son humanos, si son humanos el médico forense es el indicado de determinar el tiempo de duración de las lesiones o el tiempo que va a permanecer inactiva la persona debido a las lesiones sufridas. El juez controlador al recibir la denuncia o el desistimiento dicta una falta de mérito u otro procedimiento.

4.2 Prescripción de la responsabilidad civil

Prescribe en un año la responsabilidad civil proveniente de delito o falta. La que nace de los daños o perjuicios causados en las personas, la prescripción corre desde el día en que recaiga sentencia firme condenatoria o desde aquel en que se causo el daño.

4.3 Responsabilidad penal

La responsabilidad penal en que incurrn las personas responsables de ocasionar un hecho de tránsito son:

Conocer si es delito o si es falta, en cuanto a las faltas en la misma sentencia se pueden deducir las responsabilidades civiles, las cuales consisten en pagar el daño causado o sea una indemnización al ofendido.

Tomando en consideración los delitos como lesiones u homicidios culposos.

En primer lugar la Policía Nacional Civil puede otorgar un arresto domiciliario o traslada el informe al juzgado menor o en su defecto al juzgado contralor, este ratifica el arresto y puede otorgar alguna medida también dictar una falta de mérito o también aplicar un criterio de oportunidad, o bien una clausura provisional a la vez si hay oposición y terminada la investigación se traslada el mismo al tribunal de sentencia.

4.4 Policía Nacional Civil

La Policía Nacional Civil es el cuerpo que tiene a su cargo la vigilancia del orden público y la integridad de los ciudadanos, y que debe cumplir las órdenes de los poderes del Estado, especialmente del ejecutivo y del judicial.

4.4.1 Análisis de la función de la Policía Nacional Civil en accidentes de tránsito de buses extraurbanos

Al presentarse al lugar de los hechos, los elementos de la Policía Nacional Civil, establecen la situación que se presenta y toman nota de las circunstancias que se dieron. Si establecen que hay personas lesionadas, vía telefónica o por radio solicitan la presencia de unidades de auxilio (regularmente unidades de bomberos); al departamento más cercano si el accidente ha ocurrido en un municipio o aldea, para que los lesionados sean atendidos en los centros hospitalarios que corresponden. Lo anterior se da cuando los bomberos no han acudido previamente.

En caso de personas fallecidas, los elementos policíacos solicitan la presencia del Juez de Paz del municipio, donde ocurrieron los hechos o bien, si fuera posible del Ministerio Público, para que se realicen los trámites que corresponden para identificar los cadáveres y recoger las evidencias del caso.

Una de las medidas que la Policía Nacional Civil realiza, es la de instalar o colocar una cinta distintiva para impedir el acceso de personas particulares al lugar de los hechos, a fin de evitar la contaminación de las evidencias y poder establecer la identidad de los fallecidos con alguna comodidad.

Luego de practicadas las diligencias necesarias, la Policía Nacional Civil, por orden del Juez de Paz o del Ministerio Público, se encarga de trasladar a los fallecidos a la morgue que corresponda, para que se practique la autopsia médico-legal.

La Policía Nacional Civil, también procederá a detener y conducir a prisión a la o las personas que el Juez de Paz o Ministerio Público le ordene, según así se lo indique por considerarse que tales personas presuntamente son responsables de lo ocurrido.

De lo anterior, la Policía Nacional Civil en el plazo de seis horas enviará al Juez de Paz respectivo, oficio o prevención policial por el cual se le da cuenta al Juez de lo ocurrido y se pone a disposición de las personas presuntamente responsables y las consignarán en todo caso al Juez de Paz respectivo.

En donde no hay daños personales solo daños materiales, se realiza una prevención policial la cual es entregada al Ministerio Público en estos casos es la única función.

En donde hay personas heridas, se auxilia a los heridos se comienzan las hipótesis y se da a la consignación de las personas responsables.

En hechos de tránsito en los cuales resultan personas fallecidas, se establecen causas, se hace una prevención policial se toman las declaraciones de las partes afectadas, como de los testigos y dirigen a los responsables con todo el reporte al Ministerio Público.

4.4.2 Procedimiento en materia de tránsito

El proceso es algo que se desarrolla en el tiempo. El proceso puede estar formado por hechos o actos, de esa cuenta, el proceso puede ser natural o intencional; es natural cuando fuerzas naturales dan inicio, desarrollan y ponen fin al proceso, a través de hechos; en cambio, si el proceso se inicia, se desarrolla y finaliza por la voluntad humana; estamos en presencia de un proceso intencional, formado por actos. Al referirnos al proceso en forma específica, estamos hablando de un proceso jurisdiccional, cuyo estudio corresponde al Derecho Procesal; y, dentro de la clasificación de procesos, encontramos al proceso penal, que es que nos interesa.

De Pina Vara define al proceso como: conjunto de actos regulados por la ley y realizados con la finalidad de alcanzar la aplicación judicial del derecho objetivo y la satisfacción consiguiente del interés legalmente tutelado en el caso concreto, mediante la decisión del Juez competente.

Al referirnos a la ordenación y desenvolvimiento del proceso. La verdad material o histórica, que es una verdad de hecho, se averigua en el proceso penal, tomando en cuenta la investigación de la verdad está dominada por un interés público, la investigación de los hechos tipificados como delitos está encomendada al Estado, a través de sus instituciones preestablecidas. De conformidad con el Código Procesal Penal, Decreto número 51-92 del Congreso de la República de Guatemala, estas instituciones son:

El Ministerio Público, que es la institución encargada de la investigación, y los juzgados de primera instancia; que controlan esa investigación al ser de interés público, la investigación de la verdad es necesario que la misma sea cristalina clara y sin limitaciones.

En el presente trabajo de investigación se quiere dejar bien claro que no existe procedimiento especial en materia de tránsito ya que deben crearse procedimientos y tribunales especiales para los hechos de tránsito ya que las autoridades encargadas de legislar sólo se han preocupado por lo general y no en lo específico. Pues el responsable de un hecho culposo no debe estar en las mismas cárceles en que se encuentran delincuentes peligrosos, sino que se debe tener lugar especial para evitar que se conviertan en delincuentes habituales o peligrosos. Y para dejar algo para los estudiantes de esta carrera describiremos las formas del proceso penal que se utilizarán cuando no se llegue a los arreglos conciliatorios por medio del principio de oportunidad o convención.

4.5 Fases del procedimiento en materia penal

4.5.1 Instrucción

El Ministerio Público encargado de investigar y por el otro lado Juez de Primera Instancia Penal de Narcoactividad y Delitos contra el Medio Ambiente que controla la investigación.

Se inicia mediante tres formas:

Prevención policial, denuncia y querrela

4.5.1.1 Prevención policial

Con esta forma se inicia la investigación, la hacen funcionarios y agentes. De esta prevención el Ministerio Público interviene practicando la investigación preliminar y reunir los elementos de convicción y evitar fuga u ocultamiento de cualquier persona sospechosa.

Luego el parte (prevención policial) que realiza la Policía debe de haberse hecho lo más apegado posible al procedimiento penal moderno y éste será enviado al Ministerio Público, quien debe designar a un fiscal o fiscales para que realicen la investigación tomando en cuenta el parte (prevención policial) policial.

4.5.1.2 Denuncia

Es otra forma para iniciar la instrucción en donde todo ciudadano puede comunicar en forma verbal o por escrito a la Policía, al Ministerio Público o a un tribunal si supiere de un delito de acción pública, aunque los ciudadanos no están obligados a denunciar delitos, por el contrario los funcionarios y empleados públicos que tienen conocimiento de un hecho delictivo en el ejercicio de su cargo tienen la obligación de denunciar tales hechos o la autoridad correspondiente.

4.5.1.3 Querella

Es otra de las formas de iniciar una investigación, y la comunicación de un hecho delictivo ante Juez competente, en forma escrita, esta es la diferencia que existe entre la denuncia y la querella. La querella se presenta ante el Juez que controla la investigación, el documento debe de contener datos importantes como:

Nombres y apellidos del querellante y en su caso de su representado.

Su residencia.

La cita del documento con que acredita su identidad.

En caso de entes colectivos, el documento que certifique la personería.

Lugar que señala para recibir notificaciones y citaciones.

Un relato circunstanciado del hecho con indicación de los partícipes, las víctimas y los testigos.

Elementos de prueba y antecedentes o consecuencias conocidas.

La prueba documental en su poder o indicación del lugar donde se encuentre.

De las tres formas anteriores de iniciación de la investigación preliminar es el Ministerio Público el que debe prepararla.

La querrela deberá ser remitida al Ministerio Público, para que inicie la instrucción o fase de investigación preliminar, Artículo 303 del Código Procesal Penal, Decreto número 51-92 del Congreso de la República de Guatemala.

4.5.2 Modos anormales de finalizar el proceso

El procedimiento preparatorio, se inicia como lo tratamos anteriormente y actos de conclusión o sea los que ponen fin a esta fase y son:

Sobreseimiento o clausura, archivo y clausura provisional

4.5.2.1 Sobreseimiento o clausura

Cuando el Ministerio Público no encuentre los elementos para acusar, solicitará el sobreseimiento o clausura provisional.

Con el requerimiento remitirá al tribunal las actuaciones y los medios de prueba materiales que tengan en su poder.

“El procedimiento preparatorio deberá concluir lo antes posible, procediéndose con la mayor rapidez como lo amerite el caso, debiéndose practicarse dentro de un plazo de tres meses.”¹⁸

En casos especiales el tribunal podrá prorrogar durante un mes la investigación. Si el Ministerio Público no cumple con presentar su requerimiento dentro de los plazos indicados el fiscal a cargo del asunto será amonestado por escrito por el Juez que controla la investigación quien le fijará un plazo de ocho días para que lo haga.

¹⁸ Artículo 323, Código Procesal Penal, Decreto 51-92 Congreso de la República de Guatemala, reformado por el Artículo 23 Decreto 32-96 del Congreso de la República de Guatemala pág. 134

4.5.2.2 Archivo

Cuando al imputado no se le haya declarado su rebeldía, el Ministerio Público podrá disponer, por escrito, el archivo de las actuaciones sin perjuicio de la prosecución del procedimiento de los demás imputados.

4.5.2.3 Clausura provisional

Si no correspondiere sobreseer y los elementos de prueba resultaren insuficientes para requerir la apertura del juicio, se ordenará la clausura del procedimiento, por auto fundado, que deberá mencionar, concretamente, los elementos de prueba que se espera poder incorporar. Cesará toda medida de coerción para el imputado a cuyo respecto se ordena la clausura. Es la fase de transición entre el proceso preparatorio y el juicio propiamente dicho. Esta fase cumple dos funciones:

Cuando nuevos elementos de prueba tomen viable la reanudación de la persecución penal para arribar a la apertura del juicio o al sobreseimiento, el tribunal, a pedido del ministerio público o de otra de las partes, permitirá la reanudación de la investigación.

4.5.3 Procedimiento intermedio

La discusión:

Se le conoce como debate preliminar sobre los actos conclusivos de la investigación.

La decisión judicial:

Se admite la acusación:

Dentro de este debate preliminar tanto el imputado como su defensor, tienen oportunidad de objetar la acusación solicitada por el Ministerio Público por considerar que la misma carece de fundamento suficiente y se pretende someter a una persona a juicio, sin contar con los elementos necesarios para probar la acusación. También pueden objetar en cuanto a la tipificación del delito es decir si el hecho por el cual se solicita la acusación constituye un delito diferente del considerado en el requerimiento o bien que el hecho por el cual se solicita dicha acusación, no constituye delito.

En esta discusión preliminar puede plantearse, también las distintas excepciones sobre aspectos sustanciales del ejercicio de la acción.

La estructura del proceso penal, de conformidad con el Decreto número 51-92 del Congreso de la República está bien delimitada y marcada en el Título II Capítulo I específicamente el contenido de los actos.

4.5.4 Juicio oral

Al referirnos al juicio oral, este es considerado como aquel juicio que se sustancia en sus partes principales de viva voz y ante Juez o tribunal encargado del litigio.

El juicio oral, debe estar inspirado, principalmente en los principios de inmediación y publicidad; siendo la oralidad el mecanismo esencial para la inmediación.

Predomina la palabra como expresión, tal como su nombre lo indica, el medio de expresión es la palabra hablada en el desarrollo del debate, reflejando con ello la exactitud de la palabra que recibe el tribunal de viva voz de quien o quienes la prestan siendo la oralidad esencial para la inmediación.

La oralidad es un mecanismo que genera un sistema de comunicación entre el Juez, las partes y los medios de prueba, permitiendo una descripción de la verdad material de un modo eficaz y controlado.

Es público, decimos que la publicidad es otra de las características del juicio oral, que constituye una de las garantías judiciales básicas previstas en la Convención Americana de los Derechos Humanos pacto de San José de Costa Rica.

La publicidad del juicio se relaciona con la justicia penal, transmitiendo un mensaje a la sociedad, respecto a la vigencia de los valores, que son el cimiento de la convivencia.

La publicidad del juicio significa que las decisiones de los tribunales son transparentes, cumpliendo una función preventiva, ligada a los fines de la pena que es la prevención del delito, fundamentada en el castigo. Generalmente la publicidad se traduce en la realización de los juicios públicos, con la posibilidad de que cualquier persona puede asistir al juicio y observar lo que en el mismo sucede.

Teniendo ello sus limitaciones expresas, fundamentadas en razones de orden, pudor o en la necesidad de mantener ciertos actos en secreto.

Predomina la inmediación como principio fundamental ya que el Juez, para dictar un fallo, debe basarse en los actos del debate y en la prueba que ha recibido de viva voz, tomando en cuenta todos los factores que ha observado en la recepción de la prueba. A través de la inmediación, el Juez está en contacto

directo con las partes y con los medios de prueba los cuales se producen en su presencia.

4.5.5 Los beneficios de que goza el sindicato en la regulación de los accidentes de tránsito

Los beneficios de que goza el sindicato en la regulación de los accidentes de tránsito son:

Excarcelación bajo fianza:

Previamente a entrar al análisis deductivo con relación al beneficio que gozan los conductores de vehículos automotores que les otorga nuestra Ley adjetiva penal vigente vamos a definir la palabra fianza.

El autor De Pina Vara, nos da el siguiente concepto de la palabra fianza: “garantía procesal prestada para el cumplimiento de una obligación”.

Para nosotros la fianza es aquella que tiene como fin garantizar el cumplimiento de una obligación.

Algunos autores atendiendo a su origen dividen la fianza en convencional, legal y judicial.

La fianza convencional es aquella en que prevalece el libre ejercicio de voluntades y que se materializa en el contrato civil de fianza.

La fianza legal, es aquella que se encuentra determinada u ordenada por la Ley para asegurar el cumplimiento de ciertas obligaciones.

La fianza judicial es aquella que el Juez de la causa determina e impone a las partes para los fines del proceso.

En consecuencia entendemos que previo a otorgar la libertad bajo fianza se impone una responsabilidad pecuniaria cuyo monto es fijado por el tribunal y que puede ser garantía real o personal.

4.5.5.1 Antecedentes

Este beneficio lo contempló el legislador en el Decreto número 551 del Congreso de la República, Código de Procedimientos Penales que data desde el año de 1898 y que establecía que la fianza es la promesa solemne que una persona capaz de obligarse hace, siempre que se lo mande la autoridad competente.

A mi parecer el legislador en esa época elaboró la Ley con una mentalidad futurista ya que el número de vehículos automotores era muy escaso y por consiguiente no era común que sucediera un accidente de tránsito y afirmo que la

mentalidad fue futurista por que el Decreto número 551 del Congreso de la República citado perdió vigencia hasta la promulgación del Derecho número 52-73 del Congreso de la República, se aprecia claramente que la vigencia del Decreto anterior fue de setenta y cinco años y en esa época para otorgar este beneficio debía solicitarse en forma escrita o verbal ante el Juez o tribunal que conocía la causa.

Según dicho decreto se otorgaba la excarcelación bajo fianza únicamente por el delito de homicidio culposo. Se puede apreciar que este beneficio a sido otorgado desde el siglo pasado, manteniéndose en las legislaciones posteriores tal como lo analizaré más adelante, ello se explica fácilmente debido al elemento de culpabilidad y creo que este beneficio no podría otorgarse cuando interviene el dolo en un hecho de tránsito. Se puede ver también que el beneficio antes citado no se otorgaba en todos los casos pues había prohibiciones para el otorgamiento.

En el caso de lesiones culposas no se otorgaba este beneficio hasta que la lesión o el lesionado se encontrarse en curación de las lesiones o cuando las lesiones eran ocasionadas en estado de ebriedad o cuando no se auxiliaba a la víctima. Mientras que en el Decreto número 52-73 del Congreso de la República el legislador actúa con otra mentalidad más benigna ya que concede este beneficio de excarcelación bajo fianza por lesiones una vez se establezca con el informe médico legal respectivo el tiempo de curación del ofendido y las consecuencias de la lesión.

Posteriormente viendo la necesidad y debido al desarrollo y crecimiento económico-social este Decreto número 551 del Congreso de la República citado fue sustituido como ya dijimos por el Decreto número 52-73 del Congreso de la República que contenía el Código Procesal Penal en el año de 1973 que debido a los fenómenos sociales se amplía más lo relativo a la excarcelación bajo fianza en el sentido que en este código no se otorgaba este beneficio cuando las lesiones eran causadas por pilotos que conducían vehículos automotores bajo efectos de drogas o estupefacientes, conductores de vehículos de transporte extraurbano o escolares.

Sin embargo en el código anterior únicamente se mencionaba que no se otorgaba este beneficio a los responsables de cometer delitos de lesiones en estado de ebriedad o no auxiliar a la víctima. Se puede apreciar la mínima diferencia entre los dos cuerpos legales referidos.

Otra innovación que trajo el Decreto número 52-73 del Congreso de la República, fue lo relativo a lo contemplado en el artículo 586 que se refiere a la detención domiciliaria por accidentes de tránsito, en el cual se establece en que casos de sucesos o accidentes no quedaban en prisión y se les otorgaba el beneficio de la detención domiciliaria, concediéndose libertad inmediata en la estación de Policía, mediante acta redactada por el jefe de estación, o mediante acta notarial faccionada por notario en donde comparecía un fiador personal a quien se le hacía saber la obligación de presentar a su fiador el día siguiente al tribunal jurisdiccional competente, medida que duraba cinco días ya que la figura

procesal de la detención domiciliaria por hechos de tránsito tenía una relación íntima con la detención preventiva mientras se le fijaba otro tipo de garantía al sindicado en el Juzgado de Primera Instancia de Tránsito jurisdiccional. Esto estaba tipificado en el Artículo 543 del Decreto número 52-73 del Congreso de la República.

Llenando los requisitos establecidos en el Artículo 587 de dicho cuerpo legal, el beneficio era fiduciario y el fiador persona honorable, honrada, de arraigo, conocida y debidamente identificada. Sin embargo como apuntamos anteriormente debido al crecimiento de la población y el desarrollo económico social del país el Decreto número 52-73 del Congreso de la República, fue sustituido por el Código Procesal Penal vigente Decreto número 51-92 del Congreso de la República el cual en su Artículo 264 habla en forma general del arresto domiciliario en el numeral primero y de la fianza de una o más personas en el numeral séptimo del mismo Artículo, pero el legislador no estableció ningún Artículo específico que se refiera a los hechos de tránsito como en el Código Procesal Penal anterior, por no ser necesario ya que para eso existen las medidas sustitutivas, lo que sucedió en este caso es que los jueces no la sabían aplicar y por ello se dio la reforma a este Artículo y estableció claramente que se refería también a los hechos de tránsito.

Algo muy importante en esta investigación es averiguar como están regulados los accidentes de tránsito en la legislación guatemalteca, por lo que a continuación describiremos el arresto domiciliario en el cual haremos un análisis

del Artículo 264, donde analizaremos y comentaremos al respecto, ya que se considera motivo de estudio.

4.5.6 Arresto domiciliario en accidentes de tránsito

4.5.6.1 Definición

Es una institución con la que se asegura la comparecencia a juicio de un sindicado permitiendo a éste no guardar prisión efectiva.

Los conductores de vehículos colectivos se encuentran favorecidos ya que al cometer hechos de tránsito, para no guardar prisión y estando libres les será más fácil arreglar su situación jurídica.

Este beneficio fue regulado en las reformas del Código Procesal Penal vigente y que señala a quienes se les puede otorgar dicho beneficio y a quienes no se les puede otorgar el beneficio mencionado. Y para una mayor claridad describiremos el Artículo que se refiere al arresto domiciliario por hechos de tránsito contemplado en nuestra Ley, y haremos el análisis y daremos nuestro punto de vista al respecto.

El Código Procesal Penal vigente reformado por el Decreto número 32-96 del Congreso de la República dice: Artículo 19 se crea un nuevo Artículo 264 Bis el cual queda de la siguiente manera:

Artículo 264 Bis. “arresto domiciliario de hechos de tránsito. Cuando se trate de accidentes de tránsito, los causantes de ellos deberán quedarse en libertad inmediata bajo el arresto domiciliario”¹⁹.

Esta medida podrá constituirse mediante acta levantada por un notario, Juez de Paz o por el propio Jefe de la Policía que tenga conocimiento del asunto, estos funcionarios serán responsables si demoran innecesariamente el otorgamiento de la medida. El interesado podrá requerir la presencia de un fiscal del Ministerio Público a efecto de agilizar el otorgamiento de dicha medida, en el acta deberán hacerse constar los datos de identificación con la cédula de vecindad o su licencia de conducir vehículos automotores debiéndose registrar la dirección de residencia de ambos.

El Juez de Primera Instancia competente, al recibir los antecedentes examinará y determinará la duración de la medida, pudiendo ordenar la situación de la misma por cualquiera de las contempladas en el Artículo anterior.

No gozará del beneficio la persona que en el momento del hecho se encontrare en alguna de las siguientes situaciones:

1. En estado de ebriedad, bajo efectos de drogas o estupefacientes.
2. Sin licencia de conducir vigente.

¹⁹ Figueroa Sartí, Raúl, **Código Procesal Penal**, 10ª .ed., Editores F y G.

3. No haber prestado ayuda a la víctima no obstante de haber estado en posibilidad de hacerlo.
4. Haberse puesto en fuga para evitar procesamiento.

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

En consecuencia el legislador por un lado actuó de manera muy responsable al conceder el arresto domiciliario a los culpables de un hecho de tránsito, pues según la doctrina dice que: La culpabilidad se produce aún sin que exista previsión del resultado, definiendo la culpa como la falta de previsión de un resultado típicamente antijurídico. Según nuestro punto de vista la culpa es un acto consciente y voluntario del hombre que origina la realización de un hecho típico y antijurídico por haberse omitido el deber del cuidado que le es exigible al agente, de conformidad con sus condiciones personales y las circunstancias con que actúa.

En los hechos culposos el hombre actúa voluntariamente y con conciencia hacia una finalidad determinada que produce un resultado delictivo que el sujeto no quería y que pudo o debió evitar.

Los delitos culposos pueden ocasionarse por imprudencia, por negligencia, por impericia o por incumplimiento de normas legales o reglamentarias.

Y por el otro lado, el legislador no fue justo al otorgar este beneficio en virtud de que tuvo privilegios ya que únicamente a los pilotos de transporte colectivo de pasajeros, escolares o de carga y en general cualquier transporte comercial se le exige que garantice ante el Juzgado de Primera Instancia una garantía que debe constituirse mediante primera hipoteca, fianza prestada por entidad autorizada para operar en el país o mediante el depósito de una cantidad de dinero en la Tesorería del Organismo Judicial.

En el presente caso este tipo de garantía debe ser para todo piloto que conduzca cualquier clase de vehículo automotor sin distinción alguna, pues ello atenta contra el principio de igualdad garantizado en la Constitución Política de la República de Guatemala que establece que todos los seres humanos en nuestro país son iguales en dignidad y derechos.

En este caso se viola este precepto constitucional y el Artículo 264 Bis que se refiere exclusivamente a los hechos de tránsito es inconstitucional puesto que no toma en cuenta a los conductores de vehículos automotores en general en

virtud de que todos tienen responsabilidades, derechos y obligaciones, por lo que debe existir una política legislativa más justa y sin privilegios para que no existan contradicciones en la aplicación de la justicia en materia de tránsito.

Además manifestamos que debe de existir una Ley que regule ampliamente los hechos de tránsito, con sus tribunales respectivos para que la justicia en ese sentido sea pronto y cumplida, de conformidad con el Artículo 264 es real que los beneficios que se le otorga a los pilotos de transporte colectivo son razonables en virtud de que no existe dolo, existe imprudencia ya que se suben a las banquetas, se conducen a excesiva velocidad en lugares donde hay muchos peatones, se pasan los semáforos en rojo no respetan las señales de tránsito, toman las carreteras de autopistas, a velocidades exageradas poniendo en peligro a los tripulantes, sin importarles absolutamente nada, sin embargo las autoridades de tránsito no deben otorgar nuevamente la licencia de conducir a esta clase de pilotos que continúan cometiendo los mismos hechos, aumentando así los accidentes de tránsito.

En vista de los avances del derecho nuestro Código Procesal Penal vigente contenido en el Decreto número 51-92 del Congreso de la República trae regulada una innovación que está contenida en su Artículo 25 que regula el criterio de oportunidad a toda clase de delitos que no sean de trascendencia ni impacto social, siendo el hecho de tránsito tipificado como delito culposos, que encuadra la figura normativa contenida en el Artículo 25 que preceptúa criterio de oportunidad.

El Ministerio Público con consentimiento del agraviado, si lo hubiere, y autorización del Juez de Primera Instancia o de Paz que conozca del asunto podrá abstenerse de ejercitar la acción penal en cualquiera de los siguientes casos:

Cuando se tratare de delitos que por su insignificancia o su poca frecuencia no afecten gravemente el interés público salvo cuando a pedido del Ministerio Público, el máximo de la pena privativa de libertad supere dos años de prisión, o se hubiere cometido por un funcionario o empleado público en ejercicio de su cargo.

Cuando la culpabilidad del sindicado o su contribución a la perpetración del delito sean mínimas, salvo que se trate de un hecho delictuoso cometido por funcionario o empleado público en ejercicio de su cargo.

Cuando el inculpado haya sido afectado directa y gravemente por las consecuencias de un delito culposo y la pena resultare inapropiada.

En los casos anteriores es necesario que el imputado hubiere reparado el daño ocasionado o exista un acuerdo con el agraviado en ese sentido. Si la acción penal hubiere sido ya ejercida el Juez de Primera Instancia, o el tribunal podrá a petición del Ministerio Público, dictar auto de sobreseimiento en cualquier etapa del proceso.

Dado que ese principio de oportunidad a esa clase de delitos culposos como son los accidentes de tránsito las partes pueden llegar a arreglos extrajudiciales como en bufetes de abogados y notarios en donde llegan a acuerdos mutuos y recíprocos resarciéndose los daños y perjuicios a través de un arreglo económico entre las partes, claro está esto será mucho más fácil estando libres, es decir pues que también es aplicable a los hechos de tránsito la conversión del delito y es solucionable más fácilmente, pues se aplica el principio de oportunidad contenido en el Artículo 25 del Código Procesal Penal Decreto número 51-92 del Congreso de la República.

CONCLUSIONES

1. La Dirección General de Transportes de conformidad con la Ley, tiene a su cargo el control a nivel nacional de las unidades del transporte extraurbano; sin embargo, en la práctica éste no se da, debido a que no cuenta con un plan específico periódicamente para la revisión de dichas unidades ni existe coercibilidad en la Ley que obligue a los propietarios de este transporte a someter sus unidades a dicho control.

2. La Dirección General de Transportes, a pesar de las normativas vigentes de revisión y control al transporte extraurbano al momento de prestar el servicio para verificar el itinerario de los buses, límites de velocidad, número de pasajeros, y condición sobria de los pilotos para reducir los accidentes de tránsito, esta verificación resulta inoperante debido a la corrupción que se da, mediante sobornos para evadir las sanciones correspondientes.

3. La Dirección General de Transportes carece de puestos de registro en las carreteras del departamento de Guatemala para comprobar si los propietarios del transporte extraurbano están cumpliendo con la ley de seguro obligatorio, debido a la ausencia de este seguro las personas que sufren un hecho de tránsito nunca son indemnizadas de conformidad con la ley de seguro.

4. La Dirección General de Transportes de conformidad con lo estipulado en la ley carece de un centro de formación y capacitación de educación vial para concientizar a los pilotos del transporte extraurbano la responsabilidad que esto conlleva, debido a esta ausencia de instrucción se incrementan los accidentes de tránsito.

RECOMENDACIONES

1. Que la Dirección General de Transportes, impulse lo establecido en la Ley de Tránsito y su Reglamento, unificando esfuerzos con la asociación de usuarios de transporte urbano y extraurbano, Policía Nacional Civil, Policía Municipal de Tránsito, promoviendo con vigor un programa permanente de control a las unidades de transporte extraurbano, donde se desarrolle toda la normativa relacionada que implemente este control con carácter obligatorio a los propietarios, y prohibir la circulación de las unidades de este transporte que no hayan sido sometidas a este control.
2. La Dirección General de Transportes debe crear un plan permanente anticorrupción que incluya la formación de un grupo de personas especializadas para investigar a todos los empleados públicos, transportistas y pilotos que incumplan con Ley de Tránsito en las carreteras, y con esto evitar los sobornos, y hacer que se cumpla la referida Ley.
3. La Dirección General de Transportes debe establecer puestos de inspección en las carreteras del departamento de Guatemala, para que a través de sus inspectores evidencien si los propietarios del medio de transporte poseen vigente el contrato de seguro obligatorio y las unidades porten la póliza correspondiente a fin de garantizar a los usuarios o a sus deudos que resultaren con derecho sobre el monto asegurado ante un accidente de tránsito a recibir dicha compensación.

4. La Dirección General de Transportes debe de implementar a nivel nacional, regional y municipal una unidad de formación y capacitación vial para que los pilotos de buses extraurbanos obtengan enseñanza, instrucción y concientización sobre la responsabilidad que implica la conducción de una unidad de transporte extraurbano, acreditando esta instrucción vial con un certificado obligatorio renovable cada cierto período, como requisito indispensable para conducir este tipo de unidades, y así disminuir los accidentes de tránsito.

APÉNDICE

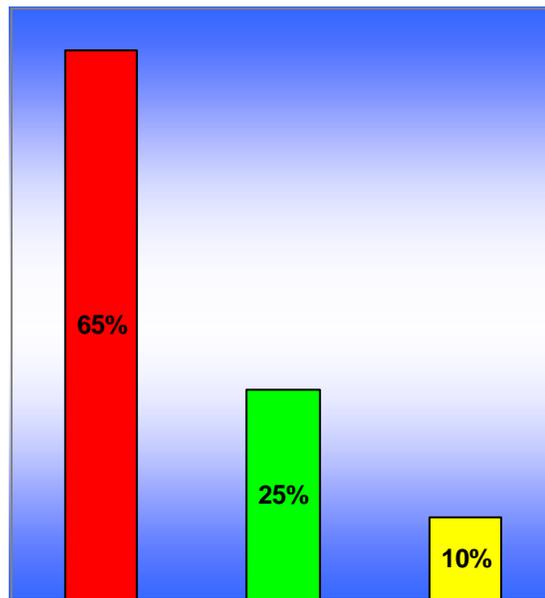
Presentación y análisis de los resultados del trabajo de campo.

El trabajo de campo consistió en la realización de entrevistas a propietarios, pilotos y autoridades de transporte extraurbano cuyo trabajo esta ligado a la aplicación de la Ley objeto de la presente investigación.

El objetivo esencial de la entrevista es conocer la opinión de las autoridades de turno encargadas del sector de transportes, propietarios y pilotos de las unidades del transporte extraurbano de pasajeros, sobre las causas mas frecuentes en los accidentes de tránsito, y como reducir este gran número de accidentes en el departamento de Guatemala, por lo que a continuación se muestran los resultados.

Pregunta 1

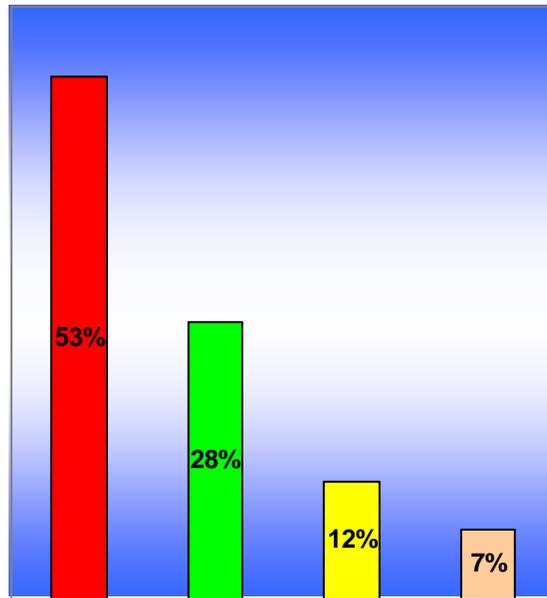
Cuando los inspectores de la Dirección General de Transportes ejecutan revisiones en la carretera a este tipo de unidades de transportes, que revisan:



Interpretación: Del total de personas entrevistadas el 65% manifiestan que solo les solicitan documentos de operación; el 25% manifiestan que solicitan la licencia de conducir; mientras el 10% manifiesta que en inauditas ocasiones son objeto de revisión, estado y funcionamiento las unidades de transporte extraurbano.

Pregunta 2

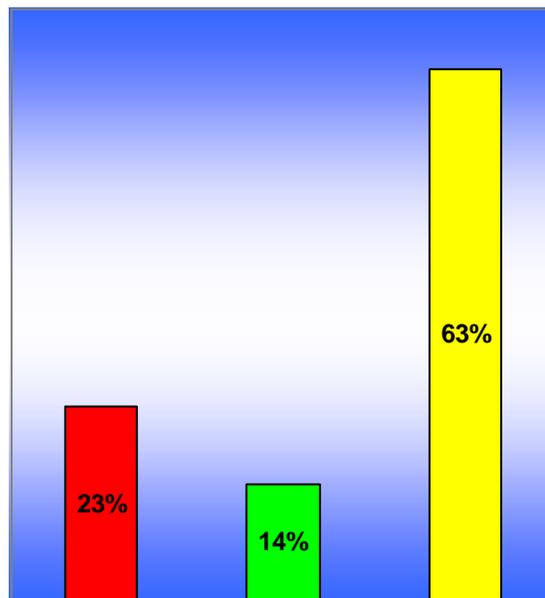
En su opinión cuales son las causas mas frecuentes para la ocurrencia de accidentes de tránsito en el transporte extraurbano de pasajeros



Interpretación: Del total de personas entrevistadas, el 53% manifiesta que es debido al exceso de velocidad; el 28% manifiesta que los pilotos se animan a manejar bajo efectos de licor; el 12% manifiesta que los pilotos son inexpertos; y el 7% manifiesta que ocurre el accidente por fallas mecánicas.

Pregunta 3

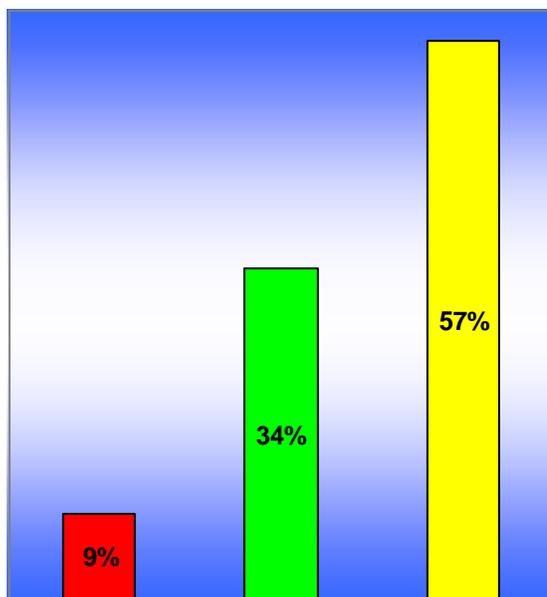
Por qué las autoridades de la Dirección General de Transportes no aplican las sanciones correspondientes a los pilotos del transporte extraurbano, cuando éstos las infringen.



Interpretación: Del total de personas entrevistadas el 23% manifiesta que es por falta de control de esa Dirección; el 14% manifiesta que es por falta de capacitación e instrucción a las autoridades que tienen que aplicar la Ley; y el 63% manifiesta que es más fácil sobornar a las autoridades de turno.

Pregunta 4

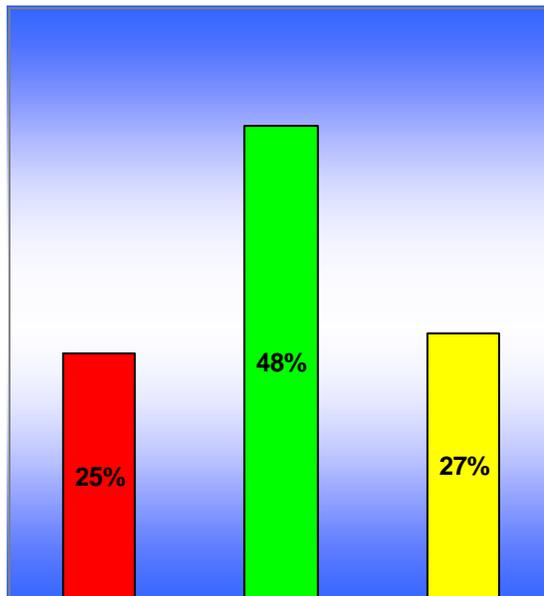
Considera usted que cuando ocurre un accidente de tránsito el piloto responsable de este hecho es sancionado por la ley.



Interpretación: Del total de personas entrevistadas, el 9% manifiesta que el piloto evade su responsabilidad aduciendo que no es responsable; el 34% manifiesta que el piloto soborna a las autoridades de turno al momento del accidente; y el 57% manifiesta que el piloto que ocasiona el accidente de tránsito se fuga del lugar del accidente de tránsito.

Pregunta 5

En su opinión debe haber alguna entidad encargada de instrucción y capacitación vial para los pilotos del transporte extraurbano, para reducir los accidentes de tránsito.



Interpretación: Del total de personas entrevistadas, el 25% manifiesta que se debe mejorar el servicio; el 48% manifiesta que es necesario crear esta unidad de instrucción y capacitación, y hacer conciencia al piloto de una educación vial para disminuir los accidentes de tránsito; y el 27% manifiesta que el piloto debe ser responsable en cualquier accidente de tránsito.

BIBLIOGRAFÍA

- BIESLA, Rafael. **Principios del derecho administrativo**. Ed. Roque Depalma. Buenos Aires Argentina, 1989.
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo, **Diccionario de derecho usual**. Ed. Heliasta S.R.L Viamonte. Buenos Aires Argentina. 1993.
- CALDERON MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I y II. Litografía ORION. Guatemala. 2005.**
- CASTILLO GONZALEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo**. Instituto Nacional de Administración Pública INAP. Ed. de Impresiones Gráficas. Guatemala. 2005.
- CASTILLO GONZALEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo. Teoría de la administración**. Ed. Impresiones Gráficas. Guatemala. 2005.
- CHICAS HERNÁNDEZ, Raúl Antonio. **Apuntes de derecho administrativo**. Departamento de Publicaciones, Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de San Carlos de Guatemala. 2002.
- CUELLO CALON, Eugenio. **Derecho penal**. Ed. Casa Bosch. Barcelona, España. 1990.
- DE LA CUEVA, Mario. **Derecho mexicano del trabajo**. 3ª. ed. Ed. Porrúa, S. A. 1999.
- Diccionario Enciclopédico Ilustrado Sopena**. Ed. Ramón Sopena. S.A. Provenza 95. Barcelona España 1988.
- DIEZ, Manuel Maria. **Derecho administrativo**. Ed. Plus Ultra. Buenos Aires. Argentina. 1990.
- ESCOLA, Héctor Jorge. **Tratado integral de los contratos de trabajo**. Ed. Depalma. Buenos Aires, Argentina. 1989.
- FRAGA, Gabino. **Derecho administrativo**. 10ª ed. Ed. Porrúa, S.A. México. 1983.
- OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Ed. Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1981.
- PUIG PEÑA, Federico. **Compendio de derecho civil español**. Ed. Nauta, S.A. Barcelona, España. 1985.

VILLEGAS BASALVILVASO, Bengamin. **Derecho administrativo**. Tipográfica Editora, Buenos Aires.

Legislación:

Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente 1,986

Ley de Servicio Civil. Congreso de la República Decreto número 1748. 1979

Ley del Organismo Judicial. Congreso de la República Decreto número 2-89. 1989

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

Ley y Reglamento de Tránsito. Congreso de la República Decreto número 132-96 y Acuerdo Gubernativo 273-98. 1997

Reglamento Interno de la Dirección General de Transporte Acuerdo Gubernativo número 24-75 del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carreteras y sus reformas Acuerdo Gubernativo 42-94. 1994.

Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas Acuerdo Gubernativo número 265-2001. 2001

Código Civil. Enrique Peralta Azurdía, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala. Decreto Ley número 106. 1964

Código Procesal Civil y Mercantil. Enrique Peralta Azurdía, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala. Decreto Ley número 107. 1964

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

Código Procesal Penal. Congreso de la República. Decreto número 52-73. 1973

Código de Comercio. Congreso de la República. Decreto número 2-70. 1970