

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



NOÉ ARTURO CARDONA ARBIZÚ

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2009

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

HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR EL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS Y LA OBLIGACIÓN DEL MINISTERIO PÚBLICO DE EMBARGAR LOS VEHÍCULOS RESPONSABLES Y BIENES SUFICIENTES DEL PROPIETARIO DE LOS MISMOS



LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, noviembre de 2009.



**HONORABLE 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. Marco Vinicio Villatoro López  
**VOCAL V:** Br. Gabriela María Santizo Mazariegos  
**SECRETARIO:** Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

**Presidente:** Lic. David Sentes Luna  
**Vocal:** Licda. Irma Leticia Mejicanos Jol  
**Secretario:** Lic. Edgar Enrique Lemus Orellana

**Segunda Fase:**

**Presidente:** Licda. Marta Eugenia Valenzuela Bonilla  
**Vocal:** Licda. María Lesbia Leal Chávez de Julián  
**Secretaria:** Licda. Eneida Victoria Reyes Monzón

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

LIC. JOSUE LEMUS NAVAS  
7 Av. 1-83 zona 1, Jalapa  
Tel: 53494422- 79222063

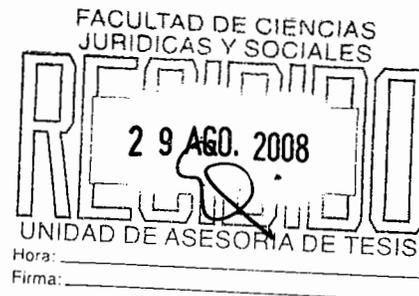


Guatemala, 13 de agosto de 2008.

Licenciado:

Marco Tulio Castillo Lutín

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



Estimado Licenciado:

En atención a la providencia de fecha veintidós de abril de dos mil ocho, con la cual se hace constar mi nombramiento, acerca de la asesoría del trabajo de tesis del Bachiller Noé Arturo Cardona Arbizú, quien se identifica con carné 200140968, quien elaboró bajo mi dirección la investigación titulada "HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR EL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS Y LA OBLIGACIÓN DEL MINISTERIO PÚBLICO DE EMBARGAR LOS VEHÍCULOS RESPONSABLES Y BIENES SUFICIENTES DEL PROPIETARIO DE LOS MISMOS", de lo anterior, emito la siguiente disposición:

### DICTAMEN

Al evaluar el propósito del Bachiller con la investigación que pretendía desarrollar, en la cual realizó un análisis jurídico sobre los hechos de tránsito ocasionados por el transporte colectivo de pasajeros y la obligación del Ministerio Público de embargar los vehículos responsables y bienes suficientes del propietario de los mismos, surgió la connotación sobre la esquematización del trabajo, por lo que se adecuó en forma



ordenada, atendiendo al método deductivo y con ello se logra científicamente el objetivo propuesto por el bachiller, para finalizar con el apartado medular sobre el estudio de las diferentes medidas precautorias que solicita el Ministerio Público cuando existe un hecho de tránsito. Dentro de las recomendaciones sobre el trabajo de investigación; orienté al Bachiller Noé Arturo Cardona Arbizú, sobre las técnicas más adecuadas así como la bibliografía para un mejor desarrollo de su trabajo.

Destacando el ánimo encomiable y esmero de lograr un aporte significativo en materia procesal penal y siendo una rama del derecho con mesurada aportación en nuestra facultad, se le orientó al bachiller de tal manera que concluyera en la necesidad de que el Ministerio Público solicitara de oficio el embargo de bienes suficientes de los propietarios del transporte colectivo a efecto de garantizar el pago de responsabilidades civiles provenientes de los delitos de lesiones y homicidios culposos.

El bachiller profundizó en las causas y fines de los hechos de tránsito, con el objeto de lograr el pleno conocimiento e interpretación de los resultados provenientes de los delitos culposos, logrando el resarcimiento efectivo de los mismos.

Es indudable que este aporte investigativo del bachiller constituye un tema apreciado en nuestra casa de estudios, dado que existe muy poca aportación del tema seleccionado que pudiese resultar un punto de partida para ahondar en otras ramas del derecho procesal penal que intrínsecamente están relacionados con la presente investigación.

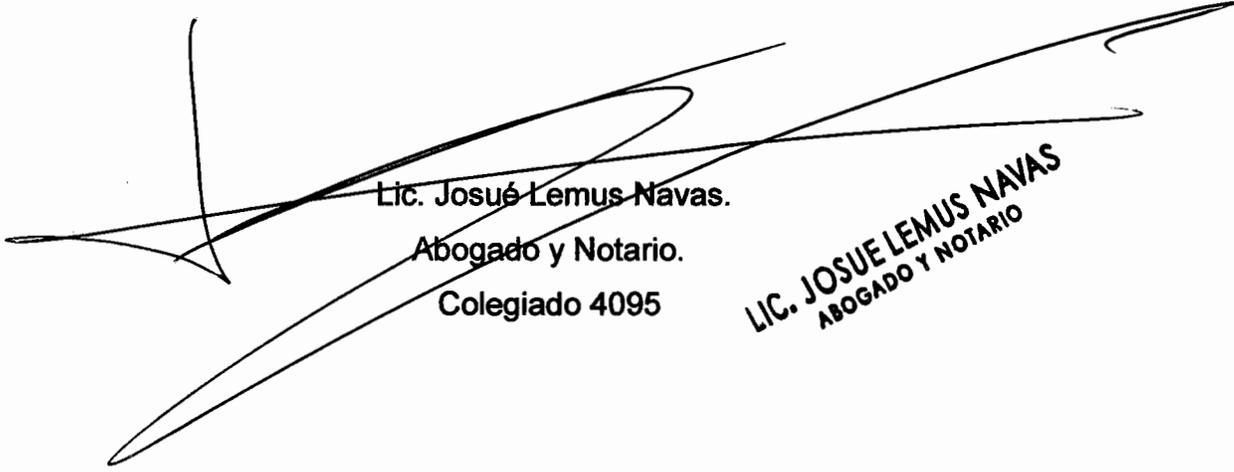
En corolario al sometimiento de mi evaluación y por las razones consideradas el comprometido trabajo de tesis desde el desarrollo y análisis de las distintas instituciones de orden precautorio en materia procesal penal, hasta las consecuentes conclusiones son apremios propicios para DICTAMINAR FAVORABLEMENTE, aprobándolo, en el sentido de que el trabajo de tesis de grado del autor cumplió con el contenido científico y técnico indispensable de conformidad con la normativa; las técnicas y metodologías de investigación son congruentes a la realidad de la problemática estudiada, la redacción, las conclusiones y recomendaciones están estructuradas conforme a lo



establecido con los parámetros analizados en el presente problema, la bibliografía utilizada fue la apropiada, contribuyendo la misma al análisis científico del embargo, como medida precautoria procesal penal, lo cual amerita continuar con el trámite hasta fenecerlo para ser cuestionado en el examen público de graduación y poder optar al grado académico de Licenciado de Ciencias Jurídicas y Sociales con los títulos correspondientes de Abogado y Notario.

Por lo anteriormente expuesto, considero que el trabajo de investigación cumple con los requisitos necesarios contemplados en el artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Agradeciendo su atención, atentamente,



Lic. Josué Lemus Navas.  
Abogado y Notario.  
Colegiado 4095

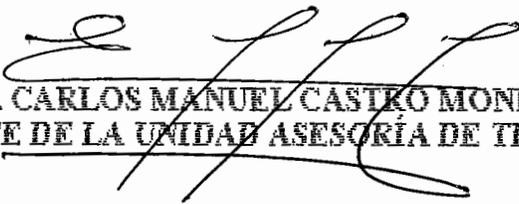
**LIC. JOSUE LEMUS NAVAS**  
**ABOGADO Y NOTARIO**



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, uno de septiembre de dos mil ocho.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) MARIO RENE GRAJEDA ESTRADA, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante NOÉ ARTURO CARDONA ARBIZÚ, Intitulado: "HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR EL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS Y LA OBLIGACIÓN DEL MINISTERIO PÚBLICO DE EMBARGAR LOS VEHÍCULOS RESPONSABLES Y BIENES SUFICIENTES DEL PROPIETARIO DE LOS MISMOS".

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, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes"*.

  
LIC. CARLOS MANUEL CASTRO MONROY  
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS

cc. Unidad de Tesis  
GAT/AL/sih





LICENCIADO MARIO RENÉ GRAJEDA ESTRADA  
ABOGADO Y NOTARIO

1era. Calle 3-69 zona 1, Jalapa.

Tel. 79220365-58691008.

Guatemala, 20 de octubre del 2008.

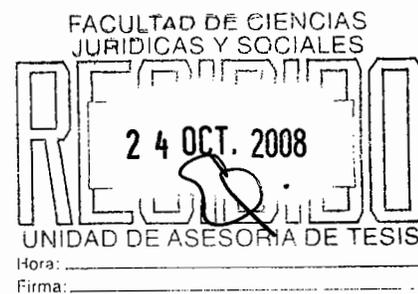
Licenciado:

Carlos Manuel Castro Monroy

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala.



Respetable Licenciado Castro Monroy:

Atentamente me dirijo a usted, con el propósito de manifestarle que por designación de dicha Unidad, con fecha uno de septiembre del presente año, se me nombró como Revisor de Tesis del Bachiller NOÉ ARTURO CARDONA ARBIZÚ, intitulado: "HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR EL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS Y LA OBLIGACIÓN DEL MINISTERIO PÚBLICO DE EMBARGAR LOS VEHÍCULOS RESPONSABLES Y BIENES SUFICIENTES DEL PROPIETARIO DE LOS MISMOS".

Al estudiante en mención, se le brindó la orientación y la revisión que se requiere para la elaboración de este tipo de trabajo de tesis, puesto que los hechos de tránsito ocasionados por el transporte colectivo, impacta en nuestra sociedad ya que es necesaria una reforma en el ordenamiento procesal penal, en donde el Ministerio Público pueda promover la acción civil contra los propietarios de dicho transporte, a efecto de resarcir efectivamente a las víctimas de tales hechos de tránsito.

En definitiva, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa; la metodología y



técnicas de investigación utilizadas, la redacción, las conclusiones, recomendaciones y bibliografía utilizada, son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación, es por ello que al haberse cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura de Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, resulta procedente dar el presente DICTAMEN FAVORABLE, aprobando el trabajo de tesis revisado.

Respetuosamente,

Lic. Mario René Grajeda Estrada

Abogado y Notario

Colegiado 4,974

LIC. MARIO RENE GRAJEDA ESTRADA  
ABOGADO Y NOTARIO

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12  
Guatemala, C. A.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, veintiuno de septiembre del año dos mil nueve.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante NOÉ ARTURO CARDONA ARBIZÚ, Titulado HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR EL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS Y LA OBLIGACIÓN DEL MINISTERIO PÚBLICO DE EMBARGAR LOS VEHÍCULOS RESPONSABLES Y BIENES SUFICIENTES DEL PROPIETARIO DE LOS MISMOS. Artículo 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de Tesis.-

CMCM/sllh





## DEDICATORIA

**A DIOS:**

Todo poderoso, único, digno de alabanza y adoración por haberme dado sabiduría para cumplir mis metas y colmarme de bendiciones.

**A MIS PADRES:**

Arturo Cardona y Antonia Melbia Arbizú Jiménez quienes me han orientado en la vida.

**A MI AMIGO:**

Abogado Josué Lemus Navas, por su apoyo constante, con quien comparto muy especialmente este triunfo.

**A MIS HERMANAS:**

Ofelia Alicia y Eva Corina Cardona Arbizú, como un ejemplo de esfuerzo y superación.

**A LOS PROFESIONALES:**

Licenciados Rodolfo Estuardo Chavarría Moreno y Mario René Grajeda Estrada por su ayuda.

**A MI AMIGA:**

Julia Maritza Aguirre Palma por su apoyo.

**A MIS PRIMOS:**

Jesús Augusto Arbizú Hernández y Amparo Isabel Cardona Orellana por sus palabras de aliento en momentos difíciles.

**A:**

Centro Universitario de Sur-Oriente, Jalapa, por brindarme la oportunidad de seguir estudiando.

**A:**

La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala y en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por permitirme adquirir conocimientos para mi superación.



## ÍNDICE

Pág.

<b>Introducción</b> .....	i
---------------------------	---

### CAPÍTULO I

<b>1. Los Hechos de tránsito</b> .....	1
1.1. Conceptos preliminares .....	2
1.2. Clasificación doctrinaria sustantiva de los hechos de tránsito. ....	5
1.3. Causas doctrinarias sustantivas de los hechos de tránsito.....	10
1.4. Los hechos de tránsito de conformidad con la legislación guatemalteca.....	20
1.5. Clasificación adjetiva de los hechos de tránsito de conformidad con la legislación guatemalteca.....	26

### CAPÍTULO II

<b>2. Análisis de los delitos culposos cometidos por el transporte colectivo</b> .....	29
2.1. El transporte colectivo.....	29
2.2. Tipos de transporte colectivo .....	36
2.3. Delitos culposos ocasionados por vehículos de transporte colectivo.....	38

### CAPÍTULO III

<b>3. La investigación criminalística por parte del Ministerio Público en los hechos de tránsito</b> .....	41
3.1. Generalidades.....	41
3.2. Función del Ministerio Público .....	42
3.3. El ejercicio de la acción civil por el Ministerio Público.....	44
3.4. La escena del crimen .....	45
3.5. La Criminalística y los hechos de tránsito .....	55

## CAPÍTULO IV

<b>4. Medidas coercitivas solicitadas por el Ministerio Público .....</b>	<b>59</b>
4.1. Análisis doctrinario .....	60
4.2. Clases de medidas de coerción .....	61
4.3. El Arraigo, definición y fines .....	62
4.4. Embargo como medida precautoria de garantía solicitada por el Ministerio Público .....	66
4.4.1. Fundamento y caracteres del embargo .....	67
4.4.2. Naturaleza jurídica .....	68
4.4.3. Consideraciones que se deben tomar en el embargo .....	68
4.4.4. Medidas para garantizar obligaciones dinerarias provenientes de daños y perjuicios.....	70

## CAPÍTULO V

<b>5. Los daños y perjuicios ocasionados por los hechos de tránsito .....</b>	<b>73</b>
5.1. Daños y perjuicios .....	73
5.2. El seguro y los daños ocasionados por el transporte colectivo .....	79
5.2.1. El seguro obligatorio de pasajeros en el transporte colectivo .....	79
5.2.2. Daño parcial y total .....	82
5.3. Importancia del contrato de seguro para el transporte .....	86
5.4. Problemática del seguro en el transporte de pasajeros .....	87
5.5. Estrategias para disminuir los hechos de tránsito .....	90
5.6. Reformas del Artículo 278 del Código Procesal Penal.....	92

**Pág.**

<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>97</b>
<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>99</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>101</b>





## INTRODUCCIÓN

En la actualidad en los hechos de tránsito cometidos por el transporte colectivo, el Ministerio Público no actúa de oficio en solicitar medidas de coerción referidas al resarcimiento civil ante juez que controla la investigación; dicha averiguación se enfocará desde el punto de vista jurídico penal-civil, proponiendo la intervención del ente investigador en cuanto a la acción civil de oficio en el caso específico.

El citado ministerio, debe de actuar promoviendo la acción civil, solicitando el embargo del vehículo responsable y otros bienes de los propietarios del mismo, cuando éstos ocasionen delitos en donde surjan lesionados o fallecidos, para que de esta forma garantice el pago de daños y perjuicios a las víctimas, siendo necesaria la reforma del Artículo 278 del Código Procesal Penal, en el sentido de conferirle a dicha entidad la acción civil de oficio.

Es indispensable proporcionar al Estado, los mecanismos necesarios para que ejerza la función previsor, antes aludida, para garantizar que los lesionados y los familiares de los fallecidos puedan resarcirse por los daños y perjuicios resultantes de los ilícitos anteriores.

Los objetivos generales, se relacionaron en la determinación que el ente investigador puede actuar de oficio en casos de resarcimiento civil en los delitos causados por hechos provocados por los automotores, y los específicos, se desarrollaron en delimitar los medios que permitan cuantificar los daños y perjuicios ocasionados por los siniestros de tránsito.

El trabajo se estructura de la siguiente manera: Consta de cinco capítulos, en el primero se desarrolla la definición de los hechos de tránsito, clasificación doctrinaria, causas, clasificación según la legislación guatemalteca; en el segundo, se observa el análisis de

los delitos culposos cometidos por los pilotos del transporte colectivo; el tercero, trata de la investigación criminalística por parte del Ministerio Público en los hechos de tránsito; en el cuarto, se determinan las medidas coercitivas solicitadas por el Ministerio Público; y como quinto y último capítulo, los daños y perjuicios ocasionados por los hechos de tránsito.

La teoría que fundamentó a la investigación fue la provisionalidad asegurando las resultas procesales dentro del juicio.

Los métodos de investigación utilizados fueron: Analítico, conforme a éste se determinó que los hechos de tránsito ocasionados por el transporte colectivo tienen relación con la responsabilidad de los propietarios de los mismos; Sintético, a través de éste se estableció la relación del ente investigador y los diferentes delitos relacionados con accidentes de tráfico; Inductivo, en éste se analizaron los hechos particulares dentro de la investigación respectiva; Deductivo, consiste en llegar a conclusiones generales apreciando hechos y practicando silogismos sobre las observaciones realizadas que llegaran a particularidades. La técnica de investigación utilizada fue la documental, consultando bibliografía apropiada al problema a tratar.

La tesis plantea la necesidad de que el Ministerio Público actúe de oficio como una protección a la integridad física de la persona, cumpliéndose así el precepto constitucional que regula que todos los seres humanos tenemos derecho a la seguridad.

De lo anterior, se deduce que estas proposiciones son una concatenación de doctrinas y disposiciones legales tendientes a favorecer a la parte desprotegida en un percance de tal magnitud, proporcionándole apoyo y seguridad jurídica en la solución más justa de este tipo de incidentes tan trágicos.



## CAPÍTULO I

### 1. Hechos de Tránsito

Son todos los accidentes que se ocasionan por el choque de vehículos que transportan tanto pasajeros como mercaderías, en virtud de los cuales, se ocasionan lesiones y homicidios culposos, provocando necesariamente responsabilidades penales y civiles que se deberán resarcir, dependiendo la culpabilidad de los pilotos y propietarios de los referidos medios de transporte.

#### 1.1. Conceptos preliminares

Cuando se pretende definir un concepto, es necesario no sólo tener en cuenta los elementos principales que deben existir contenidos en el resumen definitorio sino que es de vital importancia no limitarlo exageradamente, de manera que otros hechos que en esencia pertenecen a la definición, queden fuera de ella; por otra parte, las expresiones que se utilicen tienen que reflejar, el contenido exacto de las concepciones.

A propósito de la terminología hechos de tránsito, muchos autores usan el vocablo accidente, en su expresión gramatical y jurídica, no refleja exactamente lo que se quiso decir. La palabra accidente, tomada aisladamente, significa cualquier suceso eventual que altere el orden regular de las cosas y esta primera acepción resulta demasiado amplia y también lo es su segundo sentido, según Guillermo Cabanellas, se define como "cualquier alteración o indisposición que priva el movimiento, del sentido o de ambas cosas"<sup>1</sup>.

La enunciación descrita con anterioridad, en su sentido jurídico, envuelve un aspecto de casualidad, de caso fortuito y se habla comúnmente de daños causados por mero accidente, en que se establece, *a priori*, que no ha habido culpa ni intención de causarlo,

---

<sup>1</sup> Cabanellas, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Pág. 66.

implicando con ello una valoración exculpatoria. En el año de 1956, en un trabajo publicado en la revista de política de Londres, se sugiere la eliminación de la expresión accidente, en el tránsito en especial, dado a que estos eventos se producen generalmente por imprudencia que encierra una acción culposa deliberada aunque el hecho mismo no sea deseado y ambos términos, accidente e impericia, aparecen como contradictorios.

El léxico, castellano tiene un vocablo que se aproxima, al significado, de un hecho de tránsito, siendo este, el siniestro, es la avería grave, la destrucción fortuita o pérdida importante que sufren las personas o la propiedad.

Este concepto comprende, tanto el daño de las cosas como en las personas, cualquiera que sea su índole, extensión o intensidad, carece del significado jurídico que tiene la expresión accidente. La fatalidad esta reservada solo para grandes catástrofes, principalmente incendios, aún cuando en rigor la verdad del accidente de tránsito en la actualidad por su proliferación y perjuicios que ocasiona, es un verdadero desastre, no sólo aplicando la percepción idiomática sino también el de común uso.

### **1.1.1. Diversas definiciones**

Para caracterizar el accidente en el tránsito se han elaborado innumerables definiciones:

Para algunos autores, como Carlos Arizmendi Poza, "es un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública o entregada al uso público, que deja daños en las cosas o en las personas y significa la participación de vehículos y peatones".<sup>2</sup>

Para otros significa, cualquier incidente que tiene como resultado que el vehículo queda de una manera anormal dentro o fuera de la vía, o produzca lesiones a las personas o daños a las cosas.

---

<sup>2</sup> Vélez, Ángel. **Investigación criminal**. Pág. 242.



También se define el accidente de tránsito, como todo acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las personas y que es causado por un hecho o acción directa del empleo o uso de un vehículo de tracción mecánica, animal o humana.

Para el Programa Interamericano de Estadísticas Básicas, de la Organización de Estados Americanos, es el evento no intencional en que se ocasionan lesiones o muertes de personas o daños a la propiedad, en vías abiertas al tránsito público, y en el cual esta comprometido por lo menos un vehículo automotor en transporte. Las innumerables definiciones, como acontece también en otros campos, en vez de proporcionar un concepto exacto producen una indefinición del mismo.

### **1.1.2. Elementos de las definiciones**

En los accidentes de tránsito, cobra mayor importancia la falta de intencionalidad o de voluntad para que el hecho se produzca, lo que no es otra cosa que ausencia de dolo o malicia pero con la presencia indiscutible de un hecho lícito, de un grado de culpabilidad inferior cuya presencia es necesaria para que el evento sea considerado como un percance vehicular.

Es necesario recalcar sobre la ausencia de voluntad de producir el daño, ya que en varias ocasiones los hechos cuya investigación se inició como un accidente han resultado, a la postre, ser un acto doloso en el cual el vehículo fue utilizado maliciosamente, con el propósito de causar el daño, o bien, una persona sufre de un atentado que culmina con su atropellamiento. Conste que se determina la presencia del dolo a raíz de una investigación y que este procedimiento especial no opera para todos los casos.

Para que un hecho de tránsito se reporte como tal, debe existir el deterioro en las cosas o en la integridad física de las personas, o ambas.



### **1.1.3. Las definiciones como limitante**

Para encuadrar la magnitud de un hecho de tránsito, los conceptos están limitados en la información, cuando exista mayor relevancia y sean de gran trascendencia, impactando a la población momentáneamente, perdiendo paulatinamente la atención de las propias autoridades encargadas de velar por la seguridad en este tipo de siniestros. Por lo que, las restricciones alcanzan mayor trascendencia cuando son esenciales para determinar la gravedad y consecuencia de los referidos acontecimientos de tránsito.

### **1.1.4. Ubicación legal de los hechos de tránsito**

Estos están regulados en el Código Penal y además doctrinariamente en la teoría general del delito. En las modalidades de la culpabilidad se encuentran el dolo y la culpa, equiparando a los accidentes de tránsito como culposos por excelencia.

La acción dolosa, por regla general, se manifiesta cuando un sujeto, a sabiendas que su conducta es contraria a derecho, que está sancionada por la ley, no obstante, la realiza voluntariamente queriendo producir un resultado que se sabe ilícito; hay entonces en el mismo, dos ingredientes conceptuales, el saber y el querer. En el primero, la conducta es dolosa e ilícita ya que el resultado es contrario a derecho, a la conveniencia social, deduciéndose así los parámetros de la moral; luego, en el segundo componente, es el reflejo de un acto volitivo.

La acción u omisión culposa, tipifican los delitos que se cometen en esta clase de hechos de tránsito, penados por la ley.

En los accidentes causados por automotores, se encuentra la culpa que, concebida en su sentido más general, puede decirse que existe en toda conducta voluntaria, lícita o ilícita realizada con imprudencia, impericia o negligencia y que ocasiona un resultado antijurídico no previsto. Es la falta de diligencia o cuidado que se puede exigir de una persona en la

realización de su conducta habitual, que puede llegar a producir un efecto dañino a terceros; surge cuando no se cumple con el deber de cuidado, se infringe o no se respeta éste, que la ley impone a todos los miembros de la sociedad.

El compromiso de cuidado por parte de los pilotos del transporte colectivo, opera en dos dimensiones, en forma activa o pasiva; cuando la culpa es de la primera modalidad se está en presencia de la imprudencia y en la segunda peculiaridad, estamos en presencia de la negligencia.

Estos dos elementos, ya mencionados, resumen las características de la culpa y, en general, conllevan una observancia a los reglamentos o normas que rigen un asunto a la impericia en la operación, en este caso, de vehículos.

La anterior definición, tiene importancia como expresión de culpabilidad en el resultado de las conductas porque aquellas realizadas sin dolo, conforman los cuasidelitos que deben estar expresamente descritos por la ley penal para que puedan ser objeto de castigos. La doctrina penal, establece que las acciones u omisiones que son cometidas con dolo o malicia provocan un delito, el cual es sancionado por la referida ley.

Los delitos culposos se compone del adverbio de tiempo casi y del sustantivo delito y quiere decir literalmente cerca, próximo a la infracción, faltando poco para el crimen.

### **1.2. Clasificación doctrinaria sustantiva de los hechos de tránsito**

Desde diferentes puntos de vista, las ordenaciones más socorridas y conocidas separan los diferentes tipos a partir del número de vehículos que intervienen en el accidente, de sus características, su significación estadística, o por la gravedad que el caso reviste para las personas. Esta última no tiene una real importancia desde el punto de vista técnico porque la gravedad es solo una consecuencia, un efecto causa que lo origine.

Cada accidente, cometido por los medios transporte, sea voluntariamente o involuntariamente, se concretizan en ser dependientes de circunstancias anejas al propio vehículo, que ocasionan desastres dependiendo del grado de intencionalidad o en caso fortuito, según sea la determinación.

Los hechos de tránsito se pueden clasificar, según las circunstancias en que se desarrollo el impacto fatal, dentro de los cuales están los siguientes:

### **1.2.1. Clasificación según número de vehículos**

“Para este *modus operandi* el hecho de tránsito debe clasificarse en razón de resultado final, es decir, el percance realmente ocurrido”<sup>3</sup>. En este sentido, los hechos de tránsito simples se diferencian de los múltiples, atendiendo en que en los primeros interviene un solo automotor y en el caso de los segundos intervienen dos o más.

#### **1.2.1.1. Hechos de tránsito simples**

Son los que a continuación se estipulan y que se desarrollan de la siguiente forma:

- a. Despiste: Es la acción o efecto de perder la pista y se aplica al caso en que el vehículo abandona la calzada por la que transita contra o sin la voluntad de su conductor. Es simple cuando no ocurre nada más que lo señalado pero este puede ser el origen de otro accidente de mayor intensidad.
- b. Tonel: Es la vuelta de costado que se produce cuando el vehículo se apoya sobre las ruedas de un lado para girar en el sentido transversal al de marcha. Esto, también se conoce como volcadura transversal.

La posición final se indica en cuartos a la derecha o izquierda según sea el giro y se dice que ha quedado en un cuarto si se coloca sobre el costado inmediato a la posición normal de rodaje; dos cuartos, si ha permanecido sobre el techo; tres

<sup>3</sup> Montiel Sosa, Juventino. **Manual de criminalística**. Pág. 69.

cuartos, si es sobre el costado contrario al del inicio del giro; cuatro cuartos, si dada la vuelta completa, esta nuevamente la determina en la posición normal de rodaje. Sucesivamente se puede seguir indicando cuartos, según sean las vueltas y posiciones.

- c. Vuelta de campana: Es la volcadura en sentido longitudinal del vehículo, en que la posición final se manifiesta también de la manera descrita anterior mente.
- d. Volteo: Es la precipitación a un plano inferior en que el vehículo, sin apoyo, gira en su sentido longitudinal cayendo sobre el techo.
- e. Salto: Es la pérdida momentánea del contacto de las ruedas con el suelo precipitándose a un plano inferior pero cayendo en la posición de rodaje.
- f. Caída: Es la pérdida del equilibrio cuando se trata de vehículos de dos ruedas o de peatones o de pasajeros.
- g. Choque: Es el impacto de un vehículo contra un obstáculo inmóvil de la vía cercano a ella, que puede ser incluso otro vehículo sin movimiento.
- h. Incendio: Es la destrucción total o parcial de un vehículo por medio del fuego.
- i. Raspado: Es el roce violento de la parte del vehículo contra un obstáculo fijo.
- j. Hechos de tránsito simples combinados: Es la producción sucesiva o simultánea de varios accidentes simples.

#### **1.2.1.2. Hechos de tránsito múltiples**

Estos pueden subdividirse en dos grandes grupos; los que ocurren, entre vehículos y peatones, y las colisiones que suponen el embestimiento entre los mismos, estando ambos en movimiento.

Los primeros, se producen según la forma de acaecimiento; y se encuentran los siguientes:

- a. Atropello: Nombre que se ha dado generalmente al accidente producido entre estos dos elementos, sin embargo se entiende, que se distinguen de otros producidos entre los mismos elementos por la evolución normal.
- b. Impacto: Momento en que el vehículo golpea o alcanza al peatón, que ha sido definido como el instante en el que viene aplicada la primera acción traumática del vehículo contra la persona. En esta fase en que se desecha como atropello del peatón contra el vehículo, lo que no es raro que ocurra.
- c. Caída: Es la pérdida del equilibrio del peatón a raíz del impacto, entendiéndose que aquel pierde la estabilidad y toma contacto con el, suelo después de haber abandonado la posición vertical.
- d. Acercamiento: Es la aproximación del vehículo alcanzando el cuerpo del peatón caído hasta tomar contacto con él.
- e. Compresión o aplastamiento: Es el hecho de pasar por lo menos una rueda por sobre el cuerpo caído. En ocasiones el aplastamiento se produce por las partes bajas del vehículo sin que alguna de las ruedas haya producido la compresión.
- f. Arrastre: Es el desplazamiento del cuerpo del caído por las partes bajas del vehículo el arrastre puede originarse aún antes del aplastamiento.
- g. Volteo: Este tipo de accidente se diferencia del atropello en que no existe una caída hacia delante del peatón, considerando el sentido de la dirección del móvil, sino que por efecto de la velocidad, acciones evasivas u otras circunstancias, el peatón es levantado por el impacto cayendo sobre el capot, parabrisas, techo o al suelo por la parte de atrás del vehículo; también se distinguen fases en su producción.
- h. Impacto o embestimiento: Es similar a la fase de igual nombre en el atropello.

- i. Volteo propiamente dicho: Es la acción de levantar a la persona y lanzarla sobre el vehículo o al suelo, o simplemente elevarla.
- j. Caída: Es similar a la fase de igual denominación en el atropello.
- k. Proyección: Término que se usa como diferenciador de una forma de atropello cuando a cuando a raíz del embestimiento el cuerpo del peatón es lanzado fuera del radio de acción del vehículo.
- l. Aplastamiento: Término que también se usa como diferenciador de una forma de atropello y que se refiere a la compresión que se ejerce sobre el cuerpo del peatón al embestirle contra un obstáculo fijo o móvil.
- m. Arrastre: Reservado para un tipo bastante poco frecuente en que sólo se produce el desplazamiento del peatón en el sentido de dirección del vehículo generalmente por enganche de las ropas de la persona en algún objeto saliente del vehículo o por quedar parte del cuerpo del individuo atrapado por las puertas del vehículo.

Cuando los accidentes se provocan entre vehículos en movimiento, cualquiera sea su denominación, hechos se denominan colisiones y entre ellas se distinguen:

- a. Colisión: Designase con tal expresión a los accidentes que se producen entre dos vehículos en movimiento cuando sus trayectorias se encuentran. En esta familia de accidentes la condición suficiente y necesaria es el movimiento en que deben encontrarse los mismos.
- b. Colisión frontal: Es aquella en embestimiento se da y recibe con las partes frontales delanteras de los móviles, estando estos en movimiento. Ellas pueden ser centrales, cuando los ejes longitudinales de los vehículos coinciden, o excéntricas, cuando los ejes longitudinales no coinciden en una recta.

- c. Alcance: Es aquella en que el impacto se da con las partes frontales delanteras contra la parte frontal posterior de otro y se produce cuando un vehículo que transita a mayor velocidad que otro que le precede.
- d. Colisión lateral: Es aquella en que el embestimiento o impacto se da con las partes frontales de un vehículo contra el forro lateral de la carrocería o contra el chasis de otro. Las colisiones laterales pueden ser perpendiculares u oblicuas o diagonales, según sea la posición de los ejes longitudinales de los vehículos en el momento inmediatamente anterior al impacto.
- e. Raspado: Es el roce violento entre los laterales de los vehículos comprometidos en la colisión; si ellos transitan en el mismo sentido de dirección el raspado es negativo y si el sentido de dirección entre ellos es contrario, el raspado es positivo.
- f. Colisiones mixtas: Se adopta esta nomenclatura partiendo de la base que se debe definir cada hecho de tránsito, en lo posible con una sola palabra, de manera de que no se creen confusiones y separe convenientemente los conceptos de choque, colisión y otros.

### **1.3. Causas doctrinarias sustantivas de los hechos de tránsito**

La investigación de un percance, tiene como prioridad fundamental el encontrar la causa que lo originó y el efecto que se produjo. Una pesquisa puede no dar con el origen, pero, sin embargo, ella siempre existirá, debido a la estrecha relación que existe con el efecto éste no podrá exteriorizarse sin causa. En otras ocasiones es posible ubicar la procedencia, pero los medios de prueba no son suficientes para imputársela a persona determinada, por ejemplo, cuando se produce un accidente en un cruce semaforizado, en donde la causa va a estar radicada en la inobservancia a lo ordenado por las luces, sin que se pueda definir, en algunos casos, quien las infringió y provocó el siniestro.

Los percances de tránsito provocados por la mala señalización de las vías, la desobediencia de los reglamentos específicos por los conductores y por fallos mecánicos de los mismos, provocan taxativamente la mayor cantidad de siniestros automovilísticos y del transporte colectivo, enlutando a familias guatemaltecas, sin mayores garantías de ser resarcidas por las pérdidas ocasionadas, tanto morales como patrimoniales.

### **1.3.1. Conceptos determinantes de la causa en los accidentes**

Para poder imputar un hecho a persona determinada, es necesario encontrar la causa que permita vincularla con el resultado que ha provocado el siniestro.

En doctrina existen diversas teorías, acerca de la causalidad, siendo las más importantes, la causa necesaria y la creencia de la equivalencia de las condiciones. La primera de ellas sostiene que para establecer cual es la causa determinante, tiene que encontrarse el factor regulador que determine el resultado y se basa en la acción final. La legislación penal chilena se ha inclinado por la teoría de la equivalencia de las condiciones, según la cual cualquier resultado que se produzca debe ser imputado al obrar de un agente determinado. Por consiguiente ésta, es toda condición del resultado, todas las condiciones capaces de producir cadenas del mismo. Según este dogma en la producción de un resultado interviene distintas condiciones equivalentes.

Conforme a esta última teoría, se define como causa de un accidente cualquier comportamiento, acto o negligencia, sin el cual no se hubiese producido. Sin embargo, pese a dejarse establecido que dentro de la equivalencia hay una condición que es el origen, existiendo otras condiciones que también están ligadas al resultado, entre estas tenemos:

**a) Causas condicionantes:** Denominadas también mediatas, remotas o indirectas, aquellas que en el tiempo, lugar o grado están separadas del resultado; se podría afirmar

que en sí, no son las responsables de que el hecho ocurra sino que es preciso que a ellas se unan las causas repercutantes y, eventualmente, las desencadenantes. Siendo éstas de mucha importancia y, en general, objeto de tratamiento multidisciplinario; el accidente no se llegaría a producir cuando ellas no estuviesen unidas. Lo establecido en este caso, es de común ocurrencia en que personas preocupadas por problemas de orden afectivo, no prestan la atención necesaria y se ven involucradas en siniestros de tránsito, por no haber respetado un signo respectivo, que no advirtieron oportunamente.

**b) Causas desencadenantes intermedias:** Son aquellas que estando también separadas del resultado, hacen propicia de manera directa los orígenes perpetuantes; ocupan un lugar intermedio entre las indirectas y las anteriores. El espectro de las causas desencadenantes puede abarcar un amplio rango pero, en general, se trata de situaciones que imperan en un momento determinado y que facilitan la producción del hecho como por ejemplo la existencia de mala visibilidad por nieblas; calzadas resbaladizas por presencia de un elemento deslizante como agua, aceites, petróleo, gravilla.

Las causas naturales son vinculantes para que sucedan los percances automovilísticos, entiéndase lluvia, alturas muy pronunciadas del territorio nacional, vías en mal estado o resbaladizas debido a aceite o combustibles.

**c) Causas perpetuantes, inmediatas, directas:** Son aquellas que están directamente conectadas en tiempo, lugar y grado con el resultado.

Como se ha explicado, para la teoría de la equivalencia de las condiciones, hay una sola de ellas que puede considerarse origen pero existen circunstancias que no siendo considerados principios, están también directamente conectadas con el resultado; para poder diferenciarlas unas de otras se ha denominado causa basal a aquellas que son necesarias para que se produzca el siniestro.

Analizando estas causas, se puede determinar que las circunstancias de clima y lugar son imperantes en los resultados de siniestros automovilísticos.

En una investigación objetiva necesariamente debe ser lo suficientemente amplia como para poder ubicar las causas condicionantes, desencadenantes y, por supuesto, las indicadas anteriormente, es el investigador, despojado de prejuicios, el que debe considerar si su labor es lo suficientemente idónea para establecerlas, si es necesaria la asesoría de otros profesionales en la búsqueda de ellas o si se obliga a reiniciar la averiguación para obtener un grado de certeza óptimo.

Respecto a las causas relacionadas con antelación, la separación entre basales y concurrentes presenta cierto grado de dificultad especialmente en investigadores que aún no adquieren experiencia que dan los años de análisis de casos análogos, produciéndose cierta inclinación por dar la categoría de basal a la infracción reglamentaria o legal de mayor entidad; una investigación exhaustiva debe eliminar esta inclinación, puesto que no siempre se establece que en la infracción reglamentaria o legal de mayor intensidad; eliminando esta tendencia, puesto que no siempre se establece que en la trasgresión considerada más grave radique aquella condición suficiente y necesaria para que el accidente se produzca. Este defecto puede aceptarse en personas carentes de especialización o de conocimientos sobre la materia y de hecho se ve comúnmente en medios de comunicación pero, es inaceptable en organismos encargados de cumplir el cometido investigativo.

Al respecto, las estadísticas de la Policía Nacional Civil, establecen que el 15 por ciento de los accidentes de tránsito en el año dos mil ocho se debieron a que los pilotos carecían de licencia para conducir, es posible que el percance se produjo por inexperiencia, poca habilidad u otra situación que se derive de la falta de dicho documento, pero en todo caso

ellas no podrán ser las mencionadas circunstancias en causas perpetuantes, que sean vinculantes para que suceda un accidente.

Algunas sentencias judiciales caen en el mismo error, desde el punto de vista técnico, de confundir el concepto de causa basal, es decir, circunstancias relacionadas con el terreno, condenado como causantes de accidentes a personas que manejan en estado de ebriedad y verse involucrado en un accidente de manera bastante secundaria.

Un método eficaz de obtener un grado deseable de certeza en la individualización de causas, lo constituye la revisión y asesoría de otro investigador que no, esté afectado por la investigación, porque pese a todo lo que haga un perito en la materia, las circunstancias del accidente siempre, en mayor o menor medida, se verá alterado. La otra particularidad de este tipo de ayuda profesional, lo constituye el hecho de permitir, el descubrimiento a tiempo de fallas investigativas que se hacen de costumbre por la repetición, o insuficiencia en la demostración de antecedentes.

La determinación de las causas debe estar exenta de problemas, ellas deben llegar como resultado a un análisis exhaustivo y depurado. Es de mayor importancia y trascendencia una buena investigación que supone una adecuada determinación de las mismas, que el cumplimiento apresurado de un plazo administrativo. Esto no quiere decir que se demore innecesariamente el término de la pesquisa, especialmente cuando se trata de casos sin complejidad. Esto que parece tan obvio es a veces difícil de hacer entender y se presta para malas interpretaciones.

**d) Causas relativas a la vía y al medio:** Según la doctrina, generalmente aceptada la ausencia de accidentes depende del equilibrio en que se encuentran los factores de terreno, o más bien la vía incluyendo en el concepto las condiciones del medio, el vehículo y el factor humano.



El equilibrio obliga a la concurrencia copulativa de estos factores, basta que uno de ellos falle para que se rompa el esquema y empiece a actuar la falla como contrapeso.

Estos agentes, aparecen en la mayoría de legislaciones de tránsito del mundo anuladas por preceptos, obligan al ser humano a adecuar su comportamiento a las variaciones que se le presenten como contrarias a la normalidad y aún preverlas.

Esta forma de ver las cosas, condicionan en gran medida las apreciaciones técnicas que se puedan tener al respecto y hace que las posibles anomalías del terreno se mantengan como perpetuas.

La vía, al contrario de lo que muchos opinan, no es un elemento pasivo en el tránsito, ni menos en el accidente influye directamente puesto que no solo soporta el tráfico, sino que aporta, de manera considerable, factores que permiten el desplazamiento y detención de los móviles, así por ejemplo, el coeficiente de roce cinético depende fundamentalmente de la constitución y sección de los elementos expuestos a la fricción, calidad de construcción, estado del suelo y otros.

La senda y el medio, pueden ser causales vinculantes que influyen imprevistamente, debe ser analizada desde el punto de vista de la persona que se ve perjudicada en el accidente, desde la versión del investigador y no del que redacta la fría disposición reglamentaria o del que detrás de su escritorio emite sus juicios sin criterio técnico, o prejuiciado por conocimientos obtenidos en fuentes diferentes a la de la metodología investigativa.

Las mismas pueden ser causas perpetuas como, por ejemplo, cuando las carreteras donde se permite una velocidad mayor que el sector urbano, existen baches no demarcados o incorrectamente señalizados y caen los vehículos que luego se desvían y

colisionan con otros y vuelcan; también cuando un fenómeno atmosférico como una ráfaga de viento de velocidad considerable produce un desvío del vehículo que no puede ser dirigido libremente a su destino.

**e) Causas relativas al vehículo:** Por las razones aludidas en el párrafo anterior, las causas relativas a éstos, en varias ocasiones pueden ser repercutantes, las obligaciones reglamentarias o legales determinan que estos deben ser objetos de revisiones por parte del conductor antes de ponerlos en movimiento, de prever las posibles deficiencias y en corregirlas, garantizando así la seguridad de los pasajeros y de los peatones.

Pese a estas obligaciones suceden desperfectos que escapan a un medio normal de revisión técnica y en mayor medida, del proceso de verificación superficial que debe hacer el conductor y aunque muchas de las fallas mecánicas que provocan accidentes, son susceptibles de detectar con bastante antelación, como los desperfectos de los frenos en general, hay otras que al conductor le surgen súbitamente, porque no está a su alcance el poder detectarlas anticipadamente, como el desgaste por el uso de las partes y piezas. Sin perjuicio de lo dicho debemos considerar que estos riesgos pueden ser causas atribuibles a las sendas y al medio de transporte, cuando la falla resulta imprevista para el conductor.

**f) Causas humanas:** Aún cuando lo establecido en los enunciados anteriores podría inducir un juicio contradictorio, resulta indudable que la mayoría de los accidentes, son productos de la negligencia, imprudencia o ambas, sólo pueden ser relativas al factor humano, que participa en el tránsito con sus virtudes y defectos, con sus aptitudes, capacidades y limitaciones, ya sea que participe activamente como conductor o peatón, o pasivamente como pasajero. Muchas pueden ser las causas condicionantes en que el factor humano juega un rol preponderante; sin pretender una enumeración que las contenga todas, ellas se pueden dividir en somáticas y síquicas.

**1) Causas somáticas:** Son aquellas que afectan al organismo del conductor y por ende su capacidad general para conducir; entre ellas se encuentran los defectos físicos no compensados, que pueden presentarse en un tiempo relativamente corto en el lapso que media entre las renovaciones de licencia, como defectos visuales o acústicos, o que escapan al control que debe existir al otorgarse el documento habilitante para conducir, como la insuficiencia motora, y otras. También entre ellas se encuentran los defectos orgánicos de carácter general, como cardiopatías, epilepsias, no advertidas en su debido tiempo, y las alteraciones orgánicas transitorias tales como catarros, indigestiones, enfermedades ligeras.

**2) Causas síquicas:** Son aquellas que afectan el estado de salud mental, como la inestabilidad emocional, toxicomanías y alcoholismo, actitudes antisociales peligrosas, conflictos personales, enfermedades mentales, falta de conocimientos y otras causas generales como indefensión frente a la rutina o al esfuerzo físico.

**g) Polarización afectiva de los pilotos:** La conducción exige cierto grado de atención; la posible proximidad de los acontecimientos requieren un tipo de concentración adecuada en lo que se está ejecutando, pero no se pretende con ello que la misma sea de tal magnitud que concurra como total, durante la conducción porque este tipo es fugaz; tampoco es aceptable que se le preste a la conducción un nivel mínimo de atención.

Esta puede entonces presentarse en dos niveles durante la conducción normal, como una reacción puntual, encolerizada, difícil de mantener y que no permite percibir la totalidad de las alternativas que se presentan en rededor, dirigiéndose sólo hacia un polo de atracción, o como una desatención generalizada a la conducción por problemas individuales de orden afectivos en que la atención se ve más afectada por las circunstancias del tránsito, en que los sentidos se polarizan sobre aquel problema desentendiéndose de los demás.

Este último nivel puede producirse por múltiples factores, cada individuo puede reaccionar de muy distinta manera frente a ellos, tales como desgracias familiares recientes, fracasos económicos y amorosos, problemas conyugales, laborales.

La polarización emocional, puede constituir cualquiera de las categorías de causas señaladas anteriormente, pero muchas de las procedencias perpetuantes tienen relación con la desatención a las condiciones del tránsito que se advierte en un exhaustivo análisis de terreno, principalmente.

**h) Infracciones a las normas de tránsito:** Suponen el mayor porcentaje de los motivos referentes a la ruta y al medio de transporte. Aquí no existe una causa involuntaria sino que la infracción se produce de una manera deseada aunque el efecto no se pretenda provocar. Constituyen las verdaderas imprudencias que se manifiestan en una amplia gama de infracciones a las reglas vigentes y conocidas suficientemente sea por medio del aprendizaje o intuitivamente.

Es cierto, que en las contravenciones pueden intervenir muy diversos factores como la propia polarización afectiva, y no siempre se infringe por el mero hecho de burlar la ley, sino porque intervienen en la conducta otros elementos tales como el afán de notoriedad, el espíritu de fiesta incluso la propia incompetencia.

Los accidentes de tránsito encuentran sus causas en una diversidad de variables. Los expertos afirman que el 96% de éstos se producen por fallas humanas del conductor o del peatón. El Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil en el año de 2008 ha establecido la siguiente tabla de causales de accidentes: Conducción: 22.24%; peatones: 11.00%; señalización prioridad de paso: 10.77%; velocidad: 10.21%; intemperancia: 6.75%; derecho preferencia paso: 4.47%; adelantamiento: 3.40%; fallas mecánicas: 3.29%; Virajes: 2.09%; señalización vial: 1.82 %.

**i) Situación de fatiga:** Así como la conducción requiere un cierto grado de atención, de aptitudes, de competencia, de conocimientos, también cierta capacidad física que permita sobreponerse a niveles normales de requerimientos, especialmente en aquellos conductores que deben permanecer un determinado número de horas conduciendo para convertirse en un experto de la materia.

Además de presentarse en personas con gran carga de trabajo, la fatiga, el cansancio físico, se presenta en aquellos que pasan varias noches sin dormir o desvelados, que conducen después de abundantes comidas, sometidos a la rutina de realizar con mucha frecuencia un mismo itinerario, obligados a conducir por grandes rectas sin variación del medio y en conductores de vehículos con mala ventilación interior o con exceso de calefacción según la época, lo que provoca el acaecimiento de siniestros de tránsito por evidente cansancio.

Todas estas circunstancias, pueden llegar a ser causas consecuentes y son particularmente productoras de graves desastres, debido a que, en general, las situaciones de fatiga se presentan en personas que guían vehículos de grandes volúmenes y pesos por carreteras en que las velocidades permitidas superan con largueza las autorizadas en sectores urbanos.

Para estas situaciones de fatiga hay un sólo remedio, eliminarlas por medio de un descanso adecuado, permitiendo el mismo que el cuerpo se reanime energéticamente provocando el manejo consciente de los automotores y no consumiendo drogas que eviten el sueño, lo cual a la larga provocarían impactos de mayor envergadura.

#### **1.4. Los hechos de tránsito de conformidad con las leyes guatemaltecas**

En el Código Penal vigente existen un sin número de delitos que surgen como consecuencia de los hechos de tránsito, los cuales se enumeran a continuación.



## 1) Homicidio culposo

Se encuadra cuando una persona sin ninguna intención provoca la muerte de otra, en este caso, cuando existen accidentes de tránsito. En la referida ley, según el Artículo 127, se describe el mismo indicando: “al autor de homicidio culposo se sancionara con prisión de dos a cinco años. Cuando el hecho causare además lesiones a otras personas o resultare la muerte de varias, la sanción será de tres a ocho años de prisión. Si el delito culposo fuere cometido al manejar vehículo en estado de ebriedad, o bajo efectos de o fármacos que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le correspondería en caso de no existir estas circunstancias. Si el hecho se causare por pilotos de transporte colectivo, la pena respectiva se aumentará en una tercera parte”.

El párrafo primero del artículo citado se adecua y constituye el supuesto jurídico genérico del tipo, en ese caso no interesa a la ley el medio utilizado para su comisión. En éste, es frecuente, como culposo todo suceso del tránsito de vehículos en que se lesionan la vida o la integridad corporal. Sin embargo, para la ley, son idóneos todos los medios con los cuales se puede verificar la muerte, y que sean susceptibles de ser utilizados culposamente. En cuanto al segundo y tercer párrafo del texto legal citado, la ley selecciona el mecanismo y una determinada conducta del sujeto activo del delito. El mecanismo que escoge la ley es material, o sea, ocasionar la muerte culposamente al manejar vehículo en estado de ebriedad.

- **Los sujetos de la infracción son:** En lo referente al párrafo primero del texto legal, el sujeto activo puede ser cualquiera. En el segundo y tercero, se señala a un actor determinado: El conductor de vehículos en estado de ebriedad.



Doctrinariamente “sujeto activo de este delito es el conductor, no sus acompañantes aún cuando se hallaren también bajo influencia de bebidas alcohólicas, a menos que realizaren también actos de conducción”<sup>4</sup>.

Aquí es necesaria la delimitación del texto legal; nos exige un estado de ebriedad, de embriaguez, manifestándose cuando el individuo habiendo ingerido alcohol etílico, lo absorbe en su torrente circulatorio, causa ya, alteraciones psíquicas, neurológicas, sensoriales, motoras y generales. De manera que no es suficiente, como requiere otro tipo penal, que conduzca bajo efectos alcohólicos, lo cual es diferente y deberá quedar plenamente establecido para responsabilizarse a una persona por este delito.

Como el Código Penal no hace referencia a la clase de vehículo necesario para la integración del hecho, hemos de acudir a la descripción del Diccionario de la Real Academia Española, que indica que vehículo es un artefacto como carruaje, embarcación o litera, que sirve para transportar personas o cosas de un lugar a otro.

Cuando la ley menciona la palabra vehículo, lo hace en sentido genérico dentro de la Ley de Tránsito en el Artículo 18, “se entiende por vehículo, cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circula permanentemente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales”.

- **Los elementos del delito son:** Se requiere un resultado material, la muerte de una persona no causada de propósito por el agente, pero si previsible, se diferencia del homicidio doloso en la ausencia del *animus necandi*, el ánimo de dar muerte. El

<sup>4</sup> Cuello Calón, Eugenio. **Manual de derecho penal**. Pág. 54.

acto inicial ha de ser lícito, sin ninguna intención perjudicial, únicamente que exista imprudencia, negligencia o impericia.

Se requiere una determinada conducta del agente. En el caso del párrafo segundo y tercero del texto legal, que el agente se encuentre en estado de ebriedad al conducir vehículo; de manera pues, que nos encontramos ante una condición objetiva del tipo; sin embargo, queda excluido el caso de la borrachera prevista, quedando integrada la llamada *Acciones Liberae in Causa*.

El Código Penal admite esta figura en su forma consumada, quedando excluida la tentativa como en todos los delitos culposos.

## **2) Lesiones culposas**

Al principio la legislación penal, sancionó como lesiones únicamente los traumatismos y heridas que dejan una huella material externa, tales como la equimosis, cortaduras, rupturas, o pérdidas de miembros exteriores. Posteriormente el concepto de lesiones se extendió a las perturbaciones internas, de la salud, hasta llegarse a la época actual en que las mismas abarcan además de los aspectos ya mencionados, desequilibrios psíquicos resultantes de causas externas.

Según la doctrina dominante como bien jurídico protegido es la integridad física y mental de la persona, es a partir del mismo que se ha conceptualizado, así lo hace el referido código, "que indica en el Artículo 144 que comete el delito de lesiones quien, sin intención de matar, causare a otro daño en el cuerpo o en la mente".

"Según la teoría del delito se entiende por lesión de entenderse todo daño inferido a la persona que deje huella material en el cuerpo o le produzca una alteración en su salud"<sup>5</sup>.

En la actualidad las lesiones culposas son delitos de acción pública dependiente de

<sup>5</sup> De León Velasco, Héctor Aníbal, y José Francisco de Mata Vela. **Derecho penal guatemalteco**. Pág. 324.

instancia particular, lo cual deviene que el interesado debe de accionar y constituirse dentro del proceso.

- **Los elementos del delito son:**

- a. Material, que según la ley y la doctrina consistiría en todo daño interior o exterior, perceptible o no, en la mente o en el cuerpo de un ser humano. Dentro del concepto general del daño alterador de la salud podemos mencionar las siguientes hipótesis:

- Las lesiones externas, se determinan como aquellas que por estar colocadas en la superficie del cuerpo humano, son perceptibles directamente, golpes traumáticos, equimosis, quemaduras, heridas.

- Las lesiones internas, son aquellos daños tisulares o viscerales que requieren para su diagnóstico, examen clínico a través de la palpación pruebas de laboratorio, rayos x.

- Las perturbaciones psíquicas o mentales.

- b. Externo, es preciso que los daños relacionados hallan sido causados por alguna circunstancia externa. Esta puede ser física o moral. Dentro de las causas físicas, es sencillo comprender que tenemos todas acciones positivas como dar un golpe con algún objeto, inferir una puñalada, disparar un arma de fuego. Es perfectamente posible según la ley, ya que no hace relación negativa en cuanto a ello, el empleo de medios morales, como estados de terror, impresiones desagradables; sin embargo, es sumamente difícil establecer la relación de causalidad, como ya indicamos cuando nos referimos al tema del homicidio mediante medios morales, pero la dificultad práctica en la obtención de pruebas no significa la no existencia del delito.

- c. Interno, es necesario que la lesión se deba a la realización intencional o imprudente del acto del sujeto activo. La intención delictiva, que en éste, es el *animus laedendi*, es decir, el ánimo de lesionar a otra persona, en este tipo de delitos no existe dentro del *iter criminis*, la intencionalidad, sino la imprudencia.

Las lesiones culposas se deben a imprudencia, negligencia o impericia del agente. El elemento interno del delito integrado por un estado de imprevisión, se puede manifestar en acciones u omisiones que consistan en tales negligencias o imprudencias. El delito culposo de lesiones causadas al manejar vehículo en fase de ebriedad o bajo efecto de drogas o fármacos que afecten la personalidad o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física y el hecho de lesiones por piloto de transporte colectivo también sufren de diferente penalidad en atención a las circunstancias de ebriedad y conducir este tipo de vehículos.

### **3) Delitos contra la seguridad del tránsito cometidos por los pilotos**

El ordenamiento jurídico guatemalteco regula estos delitos con penas mínimas, y se tramitan como faltas, no obstante a que regularmente son causantes de siniestros de mayor impacto social, por tal motivo, es menester de todos los conductores respetar los reglamentos y leyes referentes a la forma de conducción de los referidos vehículos.

- **Responsabilidad de conductores**

Este delito encuadra la conducta de los pilotos y las obligaciones que tienen por el simple hecho de maniobrar un automotor, la ley estipula lo delicado que resulta manejar inconscientemente, esbozando responsabilidades penales y civiles para los conductores, tal es el caso regulado en “el Artículo 157 del Código Penal se encuadra por el hecho de conducir vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.” En este caso, puede apreciarse que el objeto

con el cual se comete el hecho es un vehículo de motor, no en cualquier medio como se indica en lo relativo a lesiones y homicidio culposo. De manera que si estos pueden cometerse aún maniobrando una bicicleta, en esta última no se puede verificar el delito contra la seguridad del tránsito analizado. Además en cuanto a las situación personal del activo, es suficiente que se encuentre bajo influencia de las bebidas o tóxicos indicados.

- **Conducción de vehículos de transporte colectivo sin licencia**

Un requisito habilitante para la conducción legal de un vehículo, es portar la licencia respectiva, de acuerdo a la experiencia debida de los pilotos, por lo que todo piloto del transporte colectivo deberá portar licencia de conducir clase A, es decir, profesional, y esta plasmado en el mismo cuerpo legal en el Artículo 157 (bis) tipifica este delito: “a la persona que condujere un vehículo de transporte colectivo sin que se le haya autorizado la licencia de conducir respectiva, será sancionado con prisión de seis meses a un año y multa de de tres mil a cinco mil quetzales exactos. El empleador propietario o el responsable 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 párrafo anterior”.

La responsabilidad de todo propietario de unidades del transporte colectivo, es de emplear a personal altamente capacitado, es decir, que acredite con la licencia profesional, que es experto en el oficio; además las autoridades policíacas y de transporte deben de velar por el cumplimiento de este precepto, no únicamente en temporada de festividades o descansos, sino permanentemente.

- **Responsabilidad de otras personas**

Los peatones también son responsables hasta cierta medida del acaecimiento de un

hecho de tránsito, por lo que deben de conducirse de acuerdo a las estipulaciones establecidas en la señalización de las vías, regulándose en el Artículo 158 del referido código: “se establece que este delito se encuadra para toda persona que ponga en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras: Alterando la seguridad del tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción, total o parcial, de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, aunado por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos, siendo sancionados los responsables con multa de ciento veinticinco a dos mil quinientos quetzales y prisión de dos a seis meses ”.

Es de vital importancia atender al grado de participación del sujeto activo, que puede provocar siniestros de tránsito, sin percatarse de la gravedad del asunto, por tal motivo, es necesaria la prevención de este tipo de actividades en beneficio del correcto estado de las vías y rutas.

### **1.5 Clasificación adjetiva de los hechos de tránsito de conformidad con la legislación guatemalteca**

Desde el punto de vista adjetivo, los delitos se clasifican de acuerdo al tipo de acción iniciada por los interesados dentro de un proceso, de tal manera, existen: delitos de acción pública; delitos de acción pública dependientes de instancia particular o que requiera autorización estatal; delitos de acción privada.

#### **a) Delitos de acción pública**

La acción penal por delitos públicos corresponde al ente investigador, debido a lo que establece el Código Procesal Penal, ésta se regula esencialmente como un deber del



Estado de perseguir delitos que afecten intereses públicos; lo que hace el Ministerio Público es actuar y requerir en nombre de la sociedad y en defensa de la legalidad en un proceso, para obtener sobre un hecho calificado como delito la decisión de un juez penal.

La necesidad de diferenciar los delitos por su mayor o menor gravedad, para determinar salidas distintas a la pena como forma de solución del conflicto, y de permitir espacios para incorporar expectativas de las víctimas, ha flexibilizado el principio de obligatoriedad de la acción penal.

Es deber del citado ministerio, velar por la defensa de la sociedad, por que cualquier decisión a que llegue sobre el ejercicio de la acción penal habrá de someterla a control judicial.

El Código Procesal Penal en vigencia, clasifica las acciones por su gravedad, según la trascendencia del delito, interés social y los derechos de las personas involucradas, lo cual delimita, gradúa y determina la participación del ente pesquisidor y de los particulares.

Entonces la acción pública como su nombre lo indica esta promovida por un órgano estatal, en donde dicha acción es obligatoria, debiendo entenderse como tal, el requerimiento de la intervención del juez para la solución o redefinición de un conflicto penal mediante sentencia o desjudicialización, rigiéndose por los siguientes principios:

1. Oficialidad o legalidad, el Estado debe de actuar y promover de oficio la acción penal, cuando se entere de un hecho delictivo.
2. Investigación obligatoria, el Ministerio Público al tener conocimiento de un hecho delictivo de carácter público tiene el deber de realizar actos encaminados a la averiguación de la verdad objetiva, real o histórica, con el objeto de obtener elementos de prueba y de juicio que le permitan sustentar de manera fundada la pretensión de condena o de una figura desjudicializadora.

3. Objetividad, el ente fiscal, actúa en defensa de de la sociedad, razón por la cual tiene la obligación de considerar también en su actividad los elementos que favorezcan al imputado, al efecto de poder plantear al juez la solución idónea.

#### **b) Delitos de acción pública previa instancia particular**

Existe una serie de delitos que para ser públicos y en consecuencia perseguidos de oficio por el citado ministerio, requieren como condición previa, que la víctima directa del delito, el agraviado o su representante legal, lo denuncie o ponga en conocimiento de la autoridad competente, por cualquier medio, instancia no es sinónimo de denuncia o querrela, se refiere a requerir, solicitar en cualquier forma la intervención del Estado.

En los delitos que requieren de instancia particular, la ley ha dejado como salvedad, es decir que el Ministerio Público pueda actuar de oficio y sin el requerimiento cuando existan razones de interés público, según lo expuesto en el Artículo 24 ter, primer párrafo del referido código, estas razones ocurren cuando se tratan de hechos graves, violentos, producto de la delincuencia organizada, en cuyo caso el órgano acusador del Estado debe de actuar y los jueces no podrán exigir el requerimiento del particular afectado, ya que la condición de participación estatal no funciona en estos casos. Al mencionado órgano le corresponde determinar la existencia de las razones de interés social que exigen su actuación, lo cual se presupone sin ninguna calificación judicial previa, con la decisión de perseguir e investigar penalmente.

#### **c) Delitos de acción privada**

Son aquellos en que si bien están calificados como tales en el Código Penal, por que lesionan bienes jurídicos que interesa tutelar a la sociedad, su persecución solo procede mediante querrela planteada por la víctima o su representante.



## CAPÍTULO II

### 1. Análisis de los delitos culposos cometidos por el transporte colectivo

Dentro del quehacer criminalístico, es imperativo el análisis de la escena del crimen cometido por unidades del transporte relacionado, para obtener fehacientemente los móviles que concatenan este tipo de ilícitos penales y la forma en que se deben de resarcir.

#### 2.1. El transporte colectivo

Es considerado como el mecanismo que usan las personas de escasos recursos económicos para transportarse de un lugar a otro, comúnmente en el área urbana, en rutas cortas y en el área rural en viajes largos.

##### 2. 1.1. Relación histórica

George Shillibeer, un emprendedor fabricante de carrozas, fue el primero que estableció un servicio de transporte en Londres. El siguiente mecanismo de transporte regular se inauguró en 1831 en la ciudad de Nueva York y recorría la calle Broadway.

“Con la Revolución Industrial y el consiguiente crecimiento de las ciudades, se hizo cada vez más necesario un sistema de circulación urbano para transportar a la población al trabajo, a los acontecimientos sociales, culturales y deportivos, y para desplazamientos para hacer compras, ir al médico o de cualquier otro tipo. El primer servicio de transporte rápido subterráneo, conocido como metro, apócope de metropolitano, o ferrocarril urbano, se inauguró en la ciudad de Nueva York en el año de 1904”<sup>6</sup>.

Cuando comenzó a utilizarse el automóvil privado en las dos primeras décadas del siglo XX, muchas compañías de ferrocarril urbano quebraron. En los años de 1930 se hizo un esfuerzo para su revitalización. La mayoría de las ciudades pronto utilizaron el autobús

<sup>6</sup> Microsoft Corporation. **Diccionario encarta**, 2007.

propulsado por diesel, porque permitía una flexibilidad y libertad a la hora de seleccionar la ruta de la línea de transporte que con el cable aéreo necesario para tranvías y trolebuses no se podía obtener.

El transporte público desempeña una función crítica en muchas grandes áreas metropolitanas, donde más del 50% de los trabajadores dependen de él para desplazarse hacia y desde su lugar de trabajo.

### **2.1.2. Definición**

Transporte público, también denominado colectivo o de masas, es el servicio de urbano y suburbano de pasajeros al que se accede mediante el pago de una tarifa fijada y que se lleva a cabo con intervalos regulares establecidos en rutas señaladas, horarios predeterminados y paradas específicas.

Las ciudades de gran abolengo cuentan con sistemas rápidos ferroviarios. Por otro lado, las medianas y pequeñas urbes, disponen de autobuses o camiones, guaguas, colectivos, según las diferentes denominaciones para cubrir este servicio, además de trenes, ya sea subterráneo o de superficie.

El transporte de carga y colectivo puede interpretarse "Como el contrato, por el cual una de las partes, el porteador o acarreador; se obliga, a cambio de un precio, porte, por el servicio, a conducir a una persona, pasajero o viajero o a llevar una cosa a un lugar determinado por la otra; el remitente o cargador cuando de mercaderías u objetos se trata, sea ésta con destino a ella misma o para un tercero, destinatario"<sup>7</sup>.

Debe agregarse, aun cuando sea carácter poco destacado en la exposición de este contrato, que necesariamente, cuando no es personal, recae sobre cosas muebles por naturaleza o por circunstancial situación, como en ciertos traslados audaces de edificios,

---

<sup>7</sup> **Ibid.**



donde el cambio de lugar integra parcialmente una compleja relación de empresas.

Por su parte, transporte terrestre, es la conducción de personas o mercaderías de un punto a otro por vías o carreteras, entendiéndose por ellas negativamente, las que no son marítimas, fluviales ni aéreas. Este servicio se puede materializar llevando a una persona, un animal o un vehículo, o combinados todos ellos, como en el antiguo de carros o carretas.

En tal virtud, la prestación no aérea es la que se realiza por tierra de un lugar a otro, llevando como carga personas o cosas muebles en vehículo destinado para tal acción.

Por su parte, el mecanismo colectivo es el medio correspondiente para transportar a grupos de personas de un lugar a otro, éste puede ser marítimo, terrestre o aéreo.

Por lo tanto, transporte es el sistema, método y recurso utilizado para trasladar personas o mercancías de un lugar a otro.

### **2.1.3. Análisis doctrinario**

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

Por la regulación, se diferencia el transporte pesado del colectivo por que el segundo está regido por las normas mercantiles y el primero por las normas civiles, es predominante sin duda, encuadrarlos en los respectivos códigos.

El transportista tiene la obligación de contratar a personas idóneas para que funjan como pilotos, los cuales deben de ser expertos y responsables, evitando así posibles percances que pueden ser fatales.

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

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

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

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

Las cargas indivisibles tales como muebles, tubos, vigas y otros similares en que planta sobrepasen las dimensiones del vehículo, pueden transportarse en este, siempre que cumplan con lo establecido en el Acuerdo Gubernativo número 1,084-92 del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras públicas y, además, con lo siguiente:

- A lo largo no sobresalga más de 2.00 metros al frente y 3.00 metros atrás en vehículos de la longitud mayor de 5.00 metros.
- A lo ancho no sobresalga más de 0.40 metros de cada lado.



En estos casos, se deberán adoptar todas las precauciones convenientes para evitar daños o peligros a los demás usuarios de la vía pública.

La carga que sobresale, tanto a lo ancho como a lo largo, deberá ir señalizada para prevenir algún percance.

Durante el día se señalizará cada parte sobresaliente con una bandera roja de dimensiones iguales o superiores a cuarenta por cuarenta centímetros. Todo lo relacionado con colores, materiales y demás estándares de estas señales, será determinado por el Manual de Especificaciones Técnicas y de Equipo que publicará el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

#### **2.1.4. Análisis legal**

El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de plazas autorizadas en la tarjeta de circulación, sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse, entre viajeros y equipaje, el peso bruto autorizado. Para efectos de cómputo, los menores de dos años no se contarán si no ocupan plaza y los de doce años se contarán como medio pasaje, siempre y cuando no sobrepasen la mitad del número total de ocupantes.

Queda prohibido circular con niños de la edad relacionada anteriormente, en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen asientos de seguridad u otros dispositivos concebidos específicamente para ello y debidamente autorizados o que no existan asientos posteriores. En este último caso, bajo ninguna circunstancia utilizarán cinturones de seguridad.

Está vedado transportar personas en emplazamientos distintos a los destinados y acondicionados para ello en el auto. No obstante, en el vehículo de transporte de mercancías o cosa podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga si se circula en una velocidad igual o inferior a 50 kilómetros por hora. Sin embargo, puede haber vías con



límites de velocidad mínima mayor a esta; en estas vías los vehículos con pasajeros en los lugares descritos anteriormente, no podrán circular.

Los vehículos que transporten tanto carga como pasajeros en un mismo viaje, deberán estar provistos de una protección adecuada a las características de lo que se transporta, de manera que no estorbe a los ocupantes ni pueda dañarlos en caso de ser proyectada.

Las bicicletas y motos no podrán ser ocupadas por más de una persona cuando hayan sido construidos para una sola. En ningún caso podrá situarse a otro viajero en el lugar intermedio entre la persona que conduce y el timón.

Asimismo, se prohíbe circular en el referido transporte, cuando el acompañante no vaya sentado a horcajadas ni apoye los pies en los reposapiés laterales. No se permite el llevar a niños menores de seis años en cualquier tipo de motos.

En ningún caso la longitud anchura y altura de los vehículos y su carga excederán lo establecido en el Acuerdo Gubernativo número 1084-92 del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas.

El conductor de un vehículo de transporte colectivo, tanto urbano como extraurbano, deberá conducir y efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas en la marcha; éste, o en su caso, el ayudante o encargado, tanto durante el movimiento como en las paradas, velarán por las seguridad de los viajeros.

Queda terminantemente prohibido conducir a más personas en un vehículos de transporte colectivo que en lo consignado en los documentos del mismo, tanto en plazas sentadas y en las paradas, si estas últimas estuvieron autorizadas.

También esta vedado transportar personas en lugares no acondicionados para el efecto, máxime si esto se hiciere en el exterior del vehículo, en lugares como parrillas, escaleras, pescantes y lugares similares, debido a lo peligroso que resulta dirigirse en este estado.



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

Los automotores del servicio colectivo de transporte de personas están obligados a exhibir, en los lugares establecidos por el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, la identificación vigente del conductor y el número de teléfono para reclamos. Los datos y características que tendrá la tarjeta serán definidos por la autoridad competente.

Los mencionados vehículos 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 vías exclusivamente para rebasar o para cambiar de dirección o sentido.

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, llamadas paradas, tomando las precauciones del caso. Los conductores deberán acercarse los más posibles a la acera, dejando entre el vehículo y ésta no más de 30 centímetros de distancia, y quedando situado éste paralelamente a la orilla.

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

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

Se veda tajantemente rebasar a unidades que están efectuando su parada para detenerse

justo adelante de éstas, máxime si la unidad no quedare paralela al borde. Asimismo realizar tales actos en doble, triple o más filas.

Los vehículos de alquiler, pueden parar en cualquier lugar para prestar sus servicios, siempre y cuando tomen las precauciones debidas, cumplan con las normas y señales establecidas y la actividad de ascenso o descenso se desarrollo en un tiempo menor a dos minutos si el taxi no se encuentra en un espacio de estacionamiento permitido.

## **2.2. Tipos de transporte colectivo**

“El transporte público se puede clasificar según determinadas características diferenciadoras, independencia de paso, control de conducción, forma de propulsión y tipo de servicio que proporciona”<sup>8</sup>.

### **2.2.1. Metro**

Es el transporte rápido de tecnología ferroviaria, subterráneo, utiliza trenes de pasajeros que van por rieles, a velocidades altas y funcionan en túneles, en estructuras elevadas, o en carriles de uso exclusivo que están separados para evitar la interferencia con el tráfico. Utiliza vehículos de alto rendimiento que alcanzan velocidades de 120 a 130 kilómetros por hora y puede transportar hasta 40.000 pasajeros a la hora en una sola dirección el metro de Madrid transporta un millón de viajeros al día, o dicho de otra manera, los torniquetes de entrada registran la misma cantidad de pasos diarios. Excepto para los sistemas de sustentación neumática desarrollados en Francia, empleados también en las ciudades de México y Montreal, los procedimientos más rápidos de transporte utilizan ruedas de acero en los rieles. Una sola persona puede conducir un tren. Éstos disponen de diversas formas de control automático y pueden circular a intervalos de 90 segundos.

Las estaciones tienen andenes altos para permitir la entrada y salida rápida de los viajeros.

---

<sup>8</sup> **Ibid.**

La distancia de una estación a otra varía entre 1.200 y 4.500 metros, y algunas de ellas, sobre todo las que se hallan en localizaciones suburbanas, requieren de un sistema de alimentación de autobuses y de amplias instalaciones de aparcamiento.

### **2.2.2. Autobús y trolebús**

Estos medios de transporte utilizan vehículos de neumáticos autopropulsados que no están limitados a itinerarios fijos. Los vehículos de motor operan en rutas determinadas y con un horario regular, pero pueden circular en carriles de camionetas de uso exclusivo, autopistas sin peaje, carreteras arteriales o calles locales.

Esta clase de vehículo mide entre once y doce metros de largo y, dependiendo de la disposición de los asientos, puede llevar hasta cincuenta pasajeros sentados. Un autobús recorre 48,000 kilómetros al año de promedio, pero esto puede variar significativamente dependiendo del tamaño de la ciudad y la fecha de construcción, la vida media de este automotor debería no sobrepasar los quince años.

En algunas ciudades de América y Asia se utilizan también vehículos colectivos, automóviles o furgonetas, que realizan una ruta determinada a precios muy accesibles, son mucho más baratos que un taxi y algo más caros que un autobús. Suelen tener una capacidad de entre seis y diez pasajeros.

Los trolebuses, son también automotores de neumáticos, pero de tracción eléctrica. Toman la energía de una línea aérea a través de dos pértigas de hierro llamadas troles. Su flexibilidad de movimiento es mayor que la de los tranvías, ya que no utilizan raíles, pero menor que la de los autobuses, aunque a partir de la década de 1980, estos, contaron con una batería o un motor diesel que les permitía circular de forma autónoma, sobre todo en zonas periféricas de poco tráfico.

### **2.2.3. Paratransporte**

Es una forma de servicio más flexible y personalizado que el convencional establecido en una ruta fijada y un servicio regular. Los vehículos están disponibles al público mediante suscripción o sobre unas bases de viaje compartido que opera sobre un sistema de autopistas y calles.

Es una labor que se sitúa entre el automóvil privado y el transporte público de ruta fija. Incluye los servicios requeridos por la voz o por teléfono proporcionados por taxis, automóviles colectivos, autobuses y camionetas; las prestaciones de automóviles de alquiler ofrecidos por empresas del sector, y los de viajes compartidos preparados de antemano por consorcios de autobuses y carros.

### **2.3. Delitos culposos ocasionados por vehículos del transporte colectivo**

Esencialmente los delitos que se tipifican son los de lesiones y homicidios culposos, según sea el caso; de tal suerte, cuando los vehículos del transporte colectivo ocasionen este tipo de ilícitos, no deberán de ser tratados como simples vehículos, debido a que el ordenamiento procesal penal en vigencia regula incluso que los pilotos de dicho transporte no gozan de arresto domiciliario, en virtud de que existe una gran responsabilidad por parte de los mismos y de los propios propietarios en resguardo de las víctimas de los hechos fatales.

Cuando un delito culposo, es cometido por un vehículo liviano, tiene incluso más atenuantes, debido a que es menor el grado de responsabilidad del piloto, lo cual deviene que en hechos de tránsito producidos por el transporte colectivo de pasajeros, son de mayor impacto ante la sociedad por lo delicado que resulta transportar seres humanos, asimismo, es importante recalcar la necesidad de que el Ministerio Público solicite el embargo de los automotores para garantizar las resultas del proceso.

La función crítica del transporte público, genera trascendencia en su tratamiento por que obviamente la responsabilidad es diferente, debido a que se conducen personas, quienes según la Constitución Política de la República de Guatemala, están garantizadas por el propio Estado en cuanto a gozar de la seguridad jurídica, enfocada de manera taxativa, en lo consecuente se deben de tratar de manera respetuosa y agradable, sin ocasionarles daños físicos o morales, de lo que deviene la urgente necesidad de que cada unidad del transporte colectivo de personas este asegurada por cualquier imprevisto que pueda suceder en el devenir cotidiano. Tratando al transporte colectivo como una actividad delicada por la responsabilidad que acarrea dedicarse a esa labor, más sin embargo es un servicio público de interés social, atendiendo a que la generalidad de personas que viajan en él, son de escasos recursos económicos y que constituyen la mayoría de la población guatemalteca, de tal suerte se debe contratar a pilotos profesionales, los propietarios de las unidades de transporte tienen la obligación de contratar seguros para sus unidades, los cuales deberán de ser los responsables de indemnizar a las víctimas que sufran hechos de tránsito; y que sea un prerrequisito para que las empresas de transporte inicien operaciones, que cada unidad este asegurada previniendo ulteriores responsabilidades.

Como ilustración tenemos a la vista un hecho de tránsito de alto impacto social, como el sucedido en el kilómetro treinta y tres punto cinco, carretera a el Salvador, en la vuelta denominada el chilero, en donde murieron cincuenta y tres personas, cuyos familiares no han sido resarcidas por los daños causados, y mas de veinticinco heridos, cuya curación no fue garantizada por ninguna persona.

Lo anterior denota la falta de interés que existe por el Ministerio Público por no solicitar al juez contralor de la investigación ninguna medida que garantice el efectivo resarcimiento de los daños de las víctimas del siniestro.



Estos son algunos datos importantes que demuestran la necesidad de que el ente investigador sea el bastión dentro de la oficiosidad de solicitar el embargo como medida precautoria, garantizando así la efectiva remuneración y resarcimiento a las víctimas de siniestros provocados por automotores que prestan servicios de transporte de personas, son acaecidos en la actualidad a nivel nacional, tanto en el área urbana como en la rural, es por ello que se debe regular tal actitud del referido Ministerio.



## CAPÍTULO III

### **3. La investigación criminalística por parte del Ministerio Público en los hechos de tránsito**

Esta clase de labor accionada por el aparato de gobierno encargado de la indagación, en ilícitos penales de esta magnitud, es la plataforma fáctica que necesariamente impulsara a condenar o absolver al tribunal de sentencia respectivo, de ello depende el efectivo resarcimiento a las víctimas de estos percances tan nefastos para la población, generalmente de escasos recursos económicos.

#### **3.1. Generalidades**

El ente investigador, como parte acusadora del Estado, tiene atribuciones que le obligan a investigar los delitos cometidos, tal labor requiere conocimientos de criminalística y permite la práctica de todas las actuaciones pertinentes y útiles para determinar la existencia de un hecho delictivo con las circunstancias de importancia sobre el mismo y los elementos de imputación objetiva contra persona determinada. Realizará además las acciones necesarias para determinar el daño causado por las consecuencias del delito.

Al anteriormente citado Ministerio le corresponde realizar la actividad de investigación, es decir, el esclarecimiento del hecho y tiene facultad de decidir el tipo de pesquisa que practicará dependiendo del caso concreto. Para el efecto, el aludido ente, realizará todas las diligencias de escudriñamiento que considere pertinentes, pero cuando una actividad de búsqueda requiera la vulneración de un derecho constitucional, el Ministerio Público tendrá que solicitar la autorización jurisdiccional y sin ésta, el acto será nulo y la prueba obtenida, inadmisibles.

La mencionada institución, debe promover la investigación para buscar la prueba contra la persona perseguida por la comisión de un delito, teniendo como objetivo la condena si se le considera culpable de la realización del mismo, aunque también puede pedir la absolución si no existe prueba suficiente contra el acusado y a criterio del fiscal y mediante la prueba rendida en el debate considera que el imputado no ha participado en el hecho delictivo.

### **3.2. Funciones del Ministerio Público**

Esta función investigadora es fundamental para el mejor cumplimiento de la actividad de pesquisa, los funcionarios y agentes de policía cuando realicen tareas de indagación en el proceso penal, actuarán bajo la dirección del ente investigador y ejecutarán las actividades que las misma requieren, sin perjuicio de la autoridad administrativa a la cual están sometidos. Deberán también cumplir las órdenes que, para la tramitación del procedimiento les dirijan los jueces ante quienes depende el proceso.

“El Artículo 113 del Código Procesal Penal, estipula que el Ministerio Público supervisará el correcto cumplimiento de la función auxiliar de la policía en los procesos penales y podrá impartir instrucciones generales al respecto, cuidando de respetar su organización administrativa. Dichos organismos coordinarán actividades para el mejor ejercicio de la acción penal por parte del mismo”.

“Siendo esta institución la que ejerce la acción penal pública, tiene el deber y el derecho de investigar bajo control judicial hechos criminales. Tiene además la obligación de trazar estrategias y tácticas de persecución a la criminalidad”<sup>9</sup>.

Además, tanto el juez que controla la investigación como la referida institución tienen la facultad de buscar medidas apropiadas, evitando la prisión preventiva, que deberá

<sup>9</sup> Barrientos Pellecer, César Ricardo. **La desjudicialización**. Pág. 11.

decretarse en casos extremos, “si consideran realmente que el procesado es capaz de enmendar su conducta de manera que la sociedad no sea afectada nuevamente por la comisión de otro delito, pueden solicitar y aplicar medidas de desjudicialización y dejar al imputado en libertad simple o bajo caución”<sup>10</sup>.

La función principal de éste es la investigación de la persona que se considera que a cometido un hecho delictivo, por lo tanto la averiguación es el primer paso importante para llegar a concluir si se considera que el sindicado ha participado en el ilícito.

No hay que descuidar también como función del ente acusador, la persecución penal, y luego de haber investigado el hecho considerado como delito, procederá a formular acusación y pedir la apertura del juicio, con esta decisión se estaría considerando que cuando el órgano encargado formula acusación es porque tiene, según su investigación, elementos de juicio suficientes para creer que el imputado pueda resultar culpable del crimen, por el cual formula acusación. Posteriormente su función será probar, ante el tribunal de sentencia, que el acusado es culpable del delito que se le acusa, para pedir una sentencia condenatoria.

Por lo tanto se puede considerar como funciones principales las siguientes:

- a. La investigación.
- b. La persecución penal.
- c. Formulación de acusación.
- d. Petición de la Apertura del Juicio.
- e. Probar los hechos ante el Tribunal de Sentencia.
- f. Pedir la condena del acusado.

---

<sup>10</sup> Barrientos Pellecer, César Ricardo. **Derecho procesal penal guatemalteco**. Pág. 160.



El Artículo dos de la Ley del Ministerio Público, manifiesta que son funciones del órgano en mención, sin perjuicio de las que le atribuyen otras leyes, las siguientes:

1. Investigar los delitos de acción pública y promover la persecución penal ante los tribunales, según las facultades que le confieren la Constitución Política de la República de Guatemala, las leyes ordinarias y los Convenios Internacionales.
2. Ejercer la acción civil en los casos previstos por la ley, y asesorar a quien pretenda querellarse por delitos de acción privada de conformidad con lo que establece el Código Procesal Penal.
3. Dirigir a la policía y demás cuerpos de seguridad del Estado en la investigación de hechos delictivos.
4. Preservar el Estado de derecho y el respeto a los derechos humanos, efectuando las diligencias necesarias ante los tribunales de justicia.

### **3.3. El ejercicio de la acción civil por el Ministerio Público**

Éste ejercerá la acción civil cuando el titular de la acción sea incapaz y carezca de representación, según lo determina el Artículo 538 del Código Procesal Penal. En este caso el fiscal debe asumir de oficio el ejercicio de la acción civil, aunque a través de la denuncia, según lo que establece el Artículo 301 del citado Código, se puede producir la delegación. En cualquier caso el fiscal deberá promover la acción civil antes de presentar la acusación o solicitar el sobreseimiento como lo estipula el Artículo 131 del mismo cuerpo legal.

Al analizar el articulado antes aludido, se plantea la duda de saber si el afectado, puede delegar el ejercicio de la acción en el Ministerio Público. El Decreto 32-96 del Congreso de la República de Guatemala, suprimió el párrafo final del Artículo 129 del mismo, en el que se explicaba que el Estado podía ejercer la acción civil cuando el titular de la misma fuera

incapaz y careciera de representación o cuando siendo capaz delegase su ejercicio. Sin embargo, el Artículo 301 del Decreto 51-92, faculta al denunciante, que difícilmente será un incapaz sin representación, a delegar el ejercicio de la acción civil. Aunque la situación no ha quedado definida, en atención al principio de respeto de la víctima según lo establecido en el Artículo ocho de la Ley Orgánica del Ministerio Público, sería conveniente que el fiscal interpretase extensivamente la facultad del ejercicio delegado de la acción civil.

Por otra parte, el fiscal directamente o por medio de la oficina de atención a la víctima, puede remitir al damnificado a los bufetes populares para que estos le apoyen en el ejercicio de la acción por la vía civil.

Independientemente de que ejerza o no la acción civil, es obligación del fiscal, durante el procedimiento preparatorio verificar el daño causado como lo estipula el Artículo 309 del referido instrumento legal.

De lo anterior se concluye que ciertamente el ordenamiento procesal penal vigente permite que la víctima de un delito delegue la acción civil al Ministerio Público, esta deberá de solicitarse en la propia denuncia, sin embargo dentro del presente trabajo se pretende, que la unidad pesquisidora, de oficio deberá de ejercitarla aneja en los hechos de tránsito garantizándose así el resarcimiento de daños emergentes y morales provenientes de los mismos.

#### **3.4. La escena del crimen**

Es el lugar donde los hechos sujetos a investigación fueron cometidos, los rastros y restos que quedan en la víctima y victimario y en algunos casos en personas presenciales de los hechos u omisiones, tomando en cuenta la formación de la prueba circunstancial que servirá para esclarecer determinados móviles, permitiendo canalizar la averiguación para

individualizar al posible responsable, pronunciando la sentencia respectiva y la ejecución de la misma.

“Es considerada como un factor imprescindible en la investigación debido a que de ella depende toda la plataforma fáctica de la recopilación de indicios y pruebas indispensables para esclarecer cualquier hecho delictivo.”<sup>11</sup>

#### **3.4.1. Su importancia**

La propia condición de la transgresión, constituye una prueba y el testimonio de los investigadores del Ministerio Público, es vitalmente importante para la resolución exitosa de un caso. La protección inadecuada del relacionado lugar del suceso, producirá la contaminación, la pérdida de las pruebas físicas, por lo tanto el primer investigador que llegue al mismo, se toma automáticamente la seria y crítica responsabilidad de asegurarla en contra de las intrusiones no autorizadas, permitiendo así la perfecta recolección de evidencia para desarrollar una labor eficiente.

#### **3.4.2. Dimensiones de la escena del crimen**

La mejor prueba física, se encuentra normalmente en el lugar o cerca de él, en donde se realizó el ilícito, dando como resultado una acción crítica tomada por el criminal contra la propiedad o la víctima.

Lo que significa que se tiene que restringir un espacio considerable para que no se contamine, realizando así una labor imprescindible en beneficio de encontrar la verdad real. Es imperante evitar toda contaminación y se debe recolectar debidamente toda evidencia pertinente.

#### **3.4.3. Acciones iniciales al llegar al lugar de los hechos**

El éxito de una investigación que implique una escena de los ilícitos, definible, depende

<sup>11</sup> Reyes Calderón, José Adolfo. **Técnicas criminalísticas**. Pág.19.

enormemente de las observaciones y acciones iniciales realizadas por el primer investigador que llega a la misma.

#### **3.4.4. Los procedimientos generales de la investigación**

Los grandes crímenes, son la excepción y no la regla, sin embargo los procedimientos generales de averiguación son los mismos en todos los casos.

Para investigar un crimen debe seguirse un sistema definido. Debido a las circunstancias especiales de cada caso, será necesario cubrir una o varias fases, así como la secuencia de ellas.

Las fases de la investigación son:

- a. Precisar y anotar los hechos que constituyen el crimen.
- b. Identificar al criminal y a sus cómplices si los hay.
- c. Aprender al criminal o criminales.
- d. Obtener, preservar y valorar la prueba.
- e. Presentar la prueba.

Precisar los hechos que constituyen el crimen y la identificación del delincuente, son dos pasos difíciles en toda investigación y que en un principio aparecen generalmente ocultos.

El conjunto de hechos que constituyen el crimen identifican a su autor o sea el criminal. Es cierto que no necesariamente lo identificarán por nombre y apellido, pero si indicará al investigador exactamente que tipo de delito se cometió en el hecho.

#### **3.4.5. El escenario**

En una investigación, debe ante todo precisarse los hechos que constituyen el delito y anotarlos, la entrevista con la víctima y testigos, es el primer paso para lograrlo o quizá visitar la escena del crimen. Depende de la naturaleza del caso. En ocasiones la persona afectada puede estar muerta e ignorarse el lugar de los acontecimientos, en otras, los

perturbados y los declarantes pueden ser entrevistados y el sitio de los hechos visitada o reconstruida.

Al visitar el lugar de los hechos deben observarse las siguientes reglas:

- a. Detener al criminal si se encuentra presente.
- b. Evitar que hayan presenciado el crimen, o lo hayan descubierto, o que simplemente se encuentren en el lugar de los hechos, se alejen sin ser identificadas e interrogadas.
- c. Aislar el lugar de los hechos evitando que personas no autorizadas penetren al área, así como evitar la destrucción, alteración o supresión de pruebas.
- d. Obtener la información que se pueda en relación con los hechos.
- e. Buscar y localizar pruebas.
- f. Anotar todo lo sucedido.

En los casos en los que la escena del crimen esta deteriorada, el investigador se debe dedicar a la búsqueda de los testigos y que utilice cuantos medios estén a su alcance para descubrir y valorar la prueba que pueda existir.

Desde el momento en que el pesquisidor llegue al lugar donde se cometió el hecho, debe principiar a anotar todas las circunstancias: La hora, fecha, ubicación, temperatura, detalles del área, en orden cronológico. Tan pronto como deje la referida escena, debe preparar su primer reporte. En casos importantes el investigador debe hacerse acompañar de una taquígrafa o una grabadora.

De la escena del crimen debe tomarse videos, fotografías, o por lo menos conviene hacerse un croquis de ella. Esto se hace antes de registrarla o documentarla, de tal modo que se muestre tal como la encontró el experto. Los indicios deben numerarse y describirse. Toda anotación que tienda a identificar la posición del fotógrafo en las vistas



generales, es indispensable, para establecer las posiciones en que se encontraban los vehículos y las víctimas.

#### **3.4.6. Registro del lugar del ilícito penal**

Se debe de efectuar un rápido registro para obtener las pruebas físicas evidentes. Esto puede dar como resultado encontrar el instrumento del delito, otras armas, impresiones dactilares, huellas de las pisadas u otras claves y pistas.

Independientemente de la naturaleza de las pruebas físicas encontradas en los lugares inmediatos, la observación debe extenderse a los alrededores, a las entradas y salidas especialmente, es decir, a las vías de acceso o de posible huidas de los criminales.

El propósito del registro es descubrir pruebas físicas que permitan al investigador establecer:

- Los hechos del crimen.
- La identidad del criminal.
- La exoneración de inocentes.
- La culpabilidad del criminal.
- La mejor forma para aprehender al criminal.

#### **3.4.7. Prueba física en la escena del crimen**

Toda prueba física, que sea descubierta en el lugar donde se cometió un crimen, debe ser conservada cuidadosamente, sobre todo si es de tal naturaleza que pueda conducir a la comprobación de culpabilidad o de inocencia de alguna persona mediante un análisis de laboratorio.

Las pruebas deben de ser marcadas por quien las descubre. Es necesario poner especial cuidado al marcar en no destruir o afectar el valor de la prueba, por ejemplo nunca deberá

rayarse una bala que va a ser examinada por expertos en balística, o la base de un casquillo, o la cabeza de un martillo.

Cada una debe ser empacada separadamente, indicando el nombre de lo que contiene cada paquete. Cuando la misma, es enviada al laboratorio los datos en relación con ella deben ser completos y precisos, así como el tipo de examen que se requiere en la relación con la evidencia que se envía.

Estas deben ser conservadas de tal manera que se encuentren en las mismas condiciones en las que fueron halladas.

El investigador que esparce sangre o riega polvo en algún objeto que constituye medio de convicción, destruye su valor probatorio y es verdaderamente vergonzoso que en un objeto que constituya prueba, se encuentren las huellas digitales del investigador.

#### **3.4.8. Presentación de la prueba**

“Para que la identificación de alguna prueba sea efectiva y útil judicialmente, es conveniente que el investigador demuestre:

- Que el fue quien encontró la prueba.
- Que describa el lugar y circunstancias en los que encontró la prueba.
- Que indique la señal o marca que le puso a la prueba para poder identificarla.
- Que ha estado en posesión de la prueba hasta que la entrego a la autoridad judicial”<sup>12</sup>.

Todas las actuaciones deben constar en actas que quedaran dentro del proceso y se velara por el cumplimiento del principio de inmediación procesal cuando proceda o se envíen las evidencias a la autoridad judicial más cercana del descubrimiento de acuerdo a las técnicas aquí sugeridas. Las primeras horas de las investigaciones son las

<sup>12</sup> Valderrama Vega, Enrique. **La prueba de indicios en la investigación criminal**. Pág. 109.

inapreciables, y en tales materias, el tiempo que transcurre, es la verdad que se desvanece.

### **3.4.9. Pruebas circunstanciales**

Se consideran en este ámbito todas aquellas que demuestran los mecanismos bajo los cuales se desarrollaron los ilícitos penales, desde su conato hasta la consumación, entre estas tenemos las siguientes:

- a. El indicio: Es considerado como un hecho del cual se infiere lógicamente la existencia de otro. Es parte de un proceso calificativo, puesto que moderadamente se sostiene que la investigación criminal, periodo procesal que se contrae a las búsquedas de pruebas, es una tarea identificativa. Se trata de individualizar al autor del hecho punible, mediante la identificación de los instrumentos empleados para su comisión, todo ello relacionado casi totalmente con la producción de medios de convicción.
- b. Las circunstanciales: Decimos que el hecho es la suma de sus circunstancias y esas circunstancias son las siguientes:
  - fácticas: o del hecho mismo y corresponde a la pregunta: ¿qué?.
  - personales: que corresponde a la pregunta: ¿quién o quienes?.
  - temporales: que corresponden a la pregunta: ¿Cuándo?.
  - locales: que responden a la pregunta ¿Dónde?.
  - modales: que corresponden a la pregunta ¿Cómo?.
- c. Causales o motivadoras: Que corresponden a la pregunta ¿Por qué?. Esta clasificación la colocamos ya en el terreno de la investigación, puesto que para la comprobación del hecho tiene el investigador que formular y absolver ese que

pudiéramos llamar cuestionario clásico. Cada circunstancia en el campo de la investigación esta dividida en aspectos circunstanciales: el género, la especie, la modalidad delictiva.

#### **3.4.10. Técnicas de procesamiento de rastros o indicios físicos**

Estas comprenden la búsqueda, localización o hallazgo, protección, estudio y análisis indiciarios o identificativo; determinación y descripción, recolección, embalaje, incorporación procesal y acción pericial.

- a. Manipulación: Cuando existe la posibilidad de que un perito acuda a la escena del crimen, lo mejor, como regla para toda persona no capacitada es no tocar nada, limitándose a la simple observación, sin que exista posibilidad de contacto físico con el área, evitando así la contaminación.

Si el auxilio técnico es imposible o las condiciones que se prestan, hacen necesario que una persona no experta, toque algún objeto mueble o inmueble, no olvidaremos, que debe hacerse lo menos posible y de tal modo de dejarlo en idénticas condiciones, como estaba originalmente.

Un objeto puede tener impresiones digitales, polvo, sangre, cabellos u otros fragmentos materiales o contener algo que corra peligro de perderse o desplazarse, si este se toma descuidadamente.

Los indicios sobre el objeto, suelen tener gran valor y en cambio carecer de él. Si los encontramos separadamente. Es por ello que se recuerda el examen cuidadoso de todo aquello que se vaya a tocar, antes de hacerlo, si tenemos que efectuarlo imprescindiblemente. Se recordarán algunos detalles importantes, para resguardar, por lo menos, las huellas más valiosas.

En general, no se manipulara un objeto en la forma que lo haría cualquier persona,

como una forma de evitar la superposición en estos sitios de las impresiones papilares, en especial las digitales, sobre las posibles que el objeto tenga.

El uso de guantes o de pañuelos no es recomendable, pues hace que la persona que toca un objeto crea que basta este hecho para que ningún indicio sea destruido.

Los indicios más valiosos, como las huellas dactilares y otros, son sumamente frágiles y pueden destruirse al menor contacto, así que no es solo cuestión de no dejar las propias señales, sino que evitar, además borrar las ajenas o desplazar o destruir otros de los indicios ya citados.

- b. Embalaje: Las piezas de convicción deben separarse para evitar contaminación entre si y no deben embalsarse, salvo que se tenga plena seguridad de cómo hacerlo y que no contengan indicios que puedan destruirse con tal maniobra.

Los medios y modos de embalaje varían mucho según los objetos y no podríamos fijar una norma para todos.

Se trata de papeles o documentos escritos sobre soportes planos, se puede usar sobres de papel limpio o celofán.

En caso de objetos sólidos de tamaño pequeño que tengan indicios adheridos, fáciles de perderse, se colocaran en los referidos materiales o pequeñas cajas que se cierran con cinta adhesiva.

Cada continente debe ser marcado con una etiqueta que individualice correctamente la muestra contenida.

- c. Etiquetado: Todo contenedor debe llevar en una etiqueta de forma visible, el nombre o número del caso, procedencia y cualquier dato que sirva para identificarlo. Se lacrara y sellara el papel con que se envuelva el recipiente inmovilizando las amarras que deben ser colocadas solidariamente.



Cada objeto o paquete debe acompañarse de un oficio en que se identifique en forma completa, el o los objetos contenidos en el envío. Conviene que este oficio vaya por manos o por correo, en sobre separado, de la encomienda o paquete que contiene los objetos.

En este oficio debe consignarse el nombre y el número del caso, el de la autoridad que expide el paquete, las marcas distintivas de los objetos, la lista de ellos con una breve descripción de cada uno y una copia del sello utilizado para lacrar el paquete.

- d. Indicios en general: Las huellas, en su sentido más lato. Son señales o indicios materiales de un hecho delictuoso y medios de individualizar al delincuente, que constituyen la preocupación primordial de la criminalística.

Todas las técnicas criminalísticas, no tienen otro objeto, más que el de preservar los indicios de su destrucción, para poderlos estudiar in situ, si no pueden transportarse o ser llevadas para su estudio pericial al laboratorio.

Su estudio constituye la prueba científica del delito, a mi juicio el más importante y seguro de los medios de prueba que contempla la legislación penal.

Una vez fijado el sitio del suceso o escena del crimen, con todos los detalles, el juez asociado junto con los peritos, deberá recordar los indicios más importantes que pueden encontrarse y ser útiles a la investigación del delito.

Es sin duda, imposible dar una lista completa de los indicios que puede haber en la escena del crimen o sobre la persona de la víctima o del sospechoso. Daremos los principales:

- Huellas y marcas.
- Manchas.
- Pelos y fibras.



- Polvo.
- Armas.

La teoría de los indicios se fundamenta en los siguientes principios:

- Indestructibilidad del pasado.
- Ley de intercambio natural y morfológico por contacto.
- Ley de causa-efecto y reversibilidad de la misma.
- Los principios ontológicos.
- Todo objeto es idéntico a si mismo.
- Ningún objeto puede ser y no ser al mismo tiempo.
- Todo objeto tiene que ser y no ser.
- Los principios lógicos:
  - Identidad.
  - Contradicción.
  - Del tercero excluido.
  - De la razón suficiente.

### **3.5. La criminalística y los hechos de tránsito**

Dentro de la criminalística existen preceptos que se ocupan de la investigación técnico científica de los hechos de tránsito terrestre; estudiando la dinámica, condiciones y circunstancias que determinan un siniestro de tal magnitud.

Utiliza fundamentalmente los conocimientos físicos matemáticos, en los accidentes provocados por vehículos automotores, así como las consecuencias y responsabilidades en la que incurren las personas involucradas.



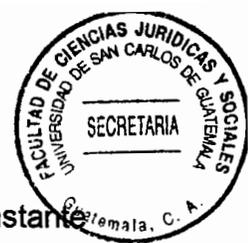
El perito especializado en este tipo de hechos interviene cuando se trata de eventos tales como; Colisión contra un objeto fijo, dos o más vehículos, un automotor, un peatón, volcadura, caída, de una persona, desde un medio de transporte en movimiento, contra un semoviente, incendio de un vehículo, daños o lesiones causadas por los mismos y homicidios causados por atropellamiento o choque.

El experto en tránsito terrestre determinará la dirección que llevaban los vehículos, la forma del choque, el lugar, la velocidad a que eran conducidos, la clase y evolución del accidente, la dinámica y la causa probable del siniestro. Para ello, el perito deberá realizar estudio de terreno, del vehículo, de la víctima y del conductor. También a él le compete establecer cuál de los conductores fue el que hizo caso omiso de las señalizaciones, provocando así cualquier percance automotor.

El especialista en la materia al rendir su dictamen, deberá tomar en consideración todos los puntos referidos, sin perjuicio de poder realizar investigaciones especiales que le servirán de apoyo o sustento. Todas estas circunstancias, hacen que se divida en tres apartados el estudio contenido en el dictamen; la obtención de datos con su respectiva subdivisión; recolección de datos esenciales, levantamiento de planos y obtención de fotografías; la realización del estudio y las consideraciones técnicas.

El estudio de la estructura de la aludida averiguación para la criminalística, se justifica por cuanto el crecimiento de la delincuencia es cada vez mayor, en todos los países del mundo, aun cuando el algunos sea más notorio que en otros, como pasa con los países del tercer mundo.

Éste tiene que permanecer actualizándose y modificándose para adecuarla a los nuevos tiempos, ya que la transgresión está por delante de la policía, utilizando tecnologías avanzadas para que se diluciden los hechos.



Es tan importante la estructura antes manifestada, que debido a su estudio y constante actualización, y con la ayuda de la criminalística, acabó con la equivocación y empirismo de la averiguación policíaca, integrantes del grupo de las ciencias de la pesquisa.

La actividad esclarecedora mediante la aplicación de los métodos inductivos y deductivos, desde un inicio en el sitio del suceso, y apoyada en los procedimientos, técnicas e instrumentos que proporciona la referida ciencia, puede realizar estudios preliminares y análisis sobre la forma en que ocurrieron los hechos, es decir, el modus operandi utilizado, instrumentos utilizados, hasta llegar a la colección y suministro de las evidencias, que puedan llevar a la identificación del o los autores.

Las pesquisas realizada en forma metódica, técnica y científica, junto con sus disciplinas irrefutables, presta un importantísimo auxilio pericial al órgano jurisdiccional, mediante los dictámenes de los profesionales de la materia, reconocimientos, inspecciones judiciales, reconstrucciones de hechos, que contribuyen a que se logre una correcta, sana y pronta administración de justicia.

Esta modalidad investigativa es la parte de la criminología que se ocupa de los métodos y modos prácticos de dilucidar las circunstancias de la perpetración de los delitos e individualizar a los culpables, es el conjunto de procedimientos aplicables a la investigación y al estudio del crimen para llegar a la prueba.

En ella intervienen todos los elementos del acercamiento, de contacto, de descubrimiento de la personalidad que responden a un sentido particular; el del arte de investigar ligado a la ciencia, de aplicar el conocimiento, la experiencia y los métodos científicos existentes para descubrir y demostrar fehacientemente una determinada realidad, requiere trabajo técnico para la averiguación del delito y esclarecer los hechos presuntamente delictuosos, con aportes de pruebas.



Por lo tanto, esta actividad tiene que ser realizada por un cuerpo de policía judicial científica y no por cualquier organismo, dicha sección que reúna los procedimientos científicos, aplicados al examen de los indicios materiales del delito con el fin de aportar pruebas para esclarecer la verdad histórica y poder imputarlo a una persona determinada.

Tiene principios y fundamentos que son aplicados técnicamente para los siguientes fines:

1. Investigación de los delitos.
2. Identificar e individualizar al o los autores del hecho punible.
3. Determinar y hacer constar las circunstancias de modo, tiempo y lugar, del delito cometido.
4. Aportar los elementos probatorios que sirven para fundar la acusación por parte del Fiscal del Ministerio Público, sin menoscabo de la defensa y los derechos del imputado.



## CAPÍTULO IV

### 4. Medidas coercitivas solicitadas por el Ministerio Público

Después que la entidad investigadora ejerza la función criminalística cerciorándose que efectivamente existieron hechos de tránsito sin causales fortuitas, debe de proteger a la parte más vulnerable, siendo las personas de escasos recursos económicos, por ello deberá éste de oficio solicitar el embargo como medida precautoria para garantizar el resarcimiento de los daños y perjuicios que ocasionan dichos ilícitos.

El vocablo coerción es aplicado normalmente en el lenguaje forense y es empleado para anunciar la acción de frenar o contener.

La Real Academia Española, la define como el empleo habitual de fuerza legítima que acompaña al Derecho para hacer exigibles sus obligaciones y eficaces sus preceptos.

“Por coerción procesal debe entenderse, en términos generales, como toda restricción al ejercicio de los derechos personales o patrimoniales del imputado en la comisión de un hecho considerado como delito, así como de terceros, medidas éstas impuestas durante el curso de un proceso penal tendiente a garantizar el logro de sus fines que son: el descubrimiento de la verdad y la actuación de la ley sustantiva a un caso concreto”<sup>13</sup>.

Asimismo se pueden catalogar, dentro del juicio criminal, como actos que limitan la libertad de acción de un sujeto, garantizando con ello la efectiva aplicación de la ley penal; asegurando, con dichas medidas, la presencia del sindicado en el proceso penal que se le instruye y evitar con ello la obstaculización de la investigación por parte del órgano encargado de seguir la persecución penal.

<sup>13</sup> Cafferata Nores, José. **Libertad probatoria y exclusiones probatorias**. Pág. 54.



“Las medidas coercitivas tienen carácter preventivo no sancionatorio. Por su medio se busca asegurar que la persona sindicada de la comisión de un hecho delictivo sancionado con pena privativa de la libertad y sobre la cual existen indicios de responsabilidad comparezca efectivamente al proceso, es decir, no evada la acción de la justicia u obstaculice el desarrollo de la misma”<sup>14</sup>.

Se puede decir que la coerción en sí, no tiene determinado fin por si misma, si no solo busca asegurar el logro de otros fines, como puede ser la posibilidad del empleo de la fuerza pública para asegurar la presencia o restringir los derechos del individuo que ha violado las normas institucionales.

#### **4.1. Análisis doctrinario**

No se debe ver las medidas de coerción como disposiciones sancionatorias porque con ellas no se impone ninguna pena, pues su naturaleza es instrumental, cautelar, su aplicación solo se da en cuanto son necesarias y se puede neutralizar los peligros que existen sobre la averiguación de la verdad o la aplicación de la ley sustantiva.

Estas surgen, por el valor que el tiempo tiene en un proceso penal y de las exigencias que se plantean ante el juez en orden al tiempo, estando relacionadas específicamente con la jurisdicción, pues el juez puede, durante el proceso, impedir el alejamiento de una persona o de una cosa que sean de valor probatorio durante el juicio. Con éstas el poder jurisdiccional satisface el interés particular de asegurar el derecho, aún no declarado, pero en mayor o menor grado una prevención restrictiva satisface el interés general y público de asegurar la paz en la convivencia social y evitar así la pérdida de los bienes económicos.

---

<sup>14</sup> Corte Suprema de Justicia. **Manual del juez**. Pág. 62.



Entre los fines fundamentales de las medidas coercitivas, se tiene la búsqueda de la aplicación, en primer orden, de restringir la libertad del sindicado cuando ha participado en un hecho ilícito, teniendo para ello el Estado la facultad del *ius puniendi*, empleando la fuerza pública, para obligar al sindicado a que haga o deje de hacer algo, asegurando de ese modo una correcta investigación y llegar a la verdad, impidiendo con dicha medida, que el sindicado se fugue o desaparezca del lugar de su domicilio, y afectar con ello el adecuado desenvolvimiento del procedimiento judicial, por lo tanto, se entiende que lo que busca la medida de garantía es la presencia del imputado en el proceso, evitando en lo posible el peligro de fuga.

#### **4.2. Clases de medidas de coerción**

Estas se pueden clasificar de la siguiente manera:

- Personales.
- Reales.

##### **a) Personales**

“La finalidad específica de las medidas de coerción personal, es asegurar la presencia del imputado dentro del proceso. Se deduce de lo anterior, lo establecido en el segundo párrafo del Artículo 259 y del primer párrafo del Artículo 264, ambos del Código Procesal Penal, estipulando que: “La libertad no debe restringirse sino en los límites absolutamente indispensables para asegurar la presencia del imputado dentro del proceso. Siempre que el peligro de fuga pueda ser razonablemente evitado por aplicación de otra medida menos grave para el imputado”<sup>15</sup>.

“En este tipo de medidas, privan dos principios fundamentales: El de la excepcionalidad, y el de la proporcionalidad. El primero se esboza diciendo que la libertad es una norma y la

<sup>15</sup> Figueroa, Isaac. **Las medidas coercitivas en el proceso penal**. Pág. 191.

medida de coerción es la excepción. Todo acusado debe gozar de la misma, hasta en tanto una sentencia firme lo declare responsable y le imponga una pena privativa de esa naturaleza. Y el segundo, cuando se impone una medida de coerción, ésta debe guardar proporción con relación a la pena que se espera como resultado del procedimiento”<sup>16</sup>.

Su única finalidad es garantizar el logro de los fines del proceso, su aplicación puede afectar al imputado, como a terceros, sólo sirve a las conclusiones del juicio penal para justificar la aplicación en cuanto a impedir la obstaculización de la investigación de la verdad, en cuanto a la participación o inocencia del sindicado en la comisión de un hecho delictivo.

#### **b) Reales**

En tanto que la medida de coerción personal limitan la libre locomoción de un imputado con el objeto de asegurar su presencia dentro del proceso, éstas, recaen sobre bienes con el objeto de asegurar las resultas del juicio y más que todo, el pago de las responsabilidades civiles que se generan.

Se les puede definir como la restricción a la autónoma disposición de una parte del patrimonio del imputado o de terceros, con el propósito de garantizar con ello la consecución de los desenlaces del asunto, o lo que es igual, asegurar el resultado del juicio.

#### **4.3. El arraigo, definición y fines**

En el derecho romano y posteriormente en el fuero juzgo, en las leyes de las siete partidas y las del tomo se arraigaban en juicio, acto que consistía en asegurar al actor los resultados del litigio, además asegurar que el demandado cumpliera con el pago de los

---

<sup>16</sup> **Ibid.** Pág. 192.



perjuicios que produjera el juicio. En el referido derecho se obligaba al deudor demandado a constituir una fianza a favor del actor para asegurar las resultas del juicio.

Posteriormente en el derecho justiniano, el arraigo varió su naturaleza en el sentido que la fianza fue sustituida por la obligación de prestar caución juratoria para que el demandado cumpliera con la sentencia condenatoria y en el caso que éste tuviera bienes raíces, quedaba exento de este cumplimiento de condena.

Estas leyes españolas mantuvieron el sistema de la garantía, pero además autorizaron la pena privativa de libertad para el deudor insolvente, debiendo éste cumplir con la prisión, por la sentencia de condena, si fuera el caso.

El derecho procesal guatemalteco, tiene antecedentes históricos, como institución que comprende clases de fianzas reales ordenadas durante la época colonial.

- **Definición**

“Arraigo en juicio es la obligación, impuesta en ciertos casos al litigante de afianzar su responsabilidad o las resultas del juicio”<sup>17</sup>.

Esta medida, es una limitación a la libertad individual permitida por la ley en un tiempo determinado, ordenado por juez, competente para evitar que la persona demandada se ausente del país y eluda en esa forma sus responsabilidades en un juicio u obstaculice el ejercicio de la acción penal y se hace efectiva imponiéndole la obligación de permanecer en el lugar que se le procesa, a menos que deje un apoderado o representante legal, con facultades suficientes para responder en el mismo y de sus consecuencias, cancelándose tal medida por el cumplimiento del tiempo establecido por las condiciones normadas.

---

<sup>17</sup> Cabanellas, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Pág. 366.



Doctrinariamente se establece que: “Esta institución persigue que el demandado no ausente del lugar en que deba seguirse el proceso, o bien, evitar su ocultamiento”<sup>18</sup>.

Por su parte en las cátedras de derecho procesal civil, se ha expuesto, que el arraigo procede con el objeto de evitar que la persona contra la que haya de iniciarse o se instruya una acción, se ausente u oculte sin dejar apoderado con facultades suficientes para la promoción y fenecimiento del proceso que contra él se promueve y de prestar la garantía en casos en que la ley así lo establece y se materializa mediante la comunicación que el juez hace a las autoridades de migración y a la Policía Nacional Civil para impedir la fuga del arraigado.

Partiendo de las distintas acepciones anteriores, dentro del ordenamiento procesal, el arraigo es una de las alternativas comunes a todos los procesos, como medida de garantía o cautelar con carácter precautorio, previo a presentar una demanda de la cual es obligación constituir garantía suficiente para cubrir daños y perjuicios que pudieren resultar al interponer la demanda, solicitando en la misma la medida coercitiva, no existe necesidad de prestar garantía; también es aplicable dentro de juicios penales donde hubiere necesidad de asegurar a la persona contra quien se haga proceso y exista posibilidad de que se oculte para evadir su responsabilidad.

- **Fines**

El arraigo como medida precautoria, impuesta a una persona individual dentro de un proceso, significa que el actor se asegure que el imputado estará limitado en sus derechos individuales, como mecanismo de presión, para obtener con ello resultados positivos que garantizan mayor posibilidad de cumplimiento de la comparecencia a juicio del sindicado y que cumplirá la pena impuesta por el juzgador.

<sup>18</sup> Aguirre Godoy, Mario. **Derecho procesal civil guatemalteco**. Pág. 292.

De esta manera, la misma no recae sobre bienes sino que sobre la persona individual demandada, sujetándola al proceso, para asegurar su comparecencia o bien evitar su salida fuera de las fronteras de la república, sin antes dejar mandatario para que lo represente legalmente en juicio, obligándole a permanecer en el lugar en donde se le promovió la acción penal, mientras no estén garantizadas las responsabilidades por la cual ha sido enjuiciado.

Además esta medida, pues la persona al verse limitada en su libertad de locomoción, trata de esclarecer a la mayor brevedad el supuesto hecho que se le imputa y si existe o no responsabilidad de su parte dentro del expediente formalizado en su contra, obteniéndose de esa manera una disposición alternativa positiva que coadyuva las resultas dentro de un proceso judicial.

“El fin principal del arraigo como se refiere en la doctrina, es asegurar que el demandado, bien no se ausente del lugar donde deba seguirse el proceso, bien no se oculte”<sup>19</sup>, siendo entonces su finalidad principal la de garantizar la presencia del imputado en el lugar donde deba seguirse el proceso.

Además de lo anterior se mencionan como fines primordiales del arraigo, los siguientes:

- Garantizar la presencia del demandado en los tribunales respectivos.
- Impedir su ocultamiento o fuga.
- Obligar al demandado a cumplir con la obligación pactada mediante fallo judicial.
- Coartar la libre locomoción de demandado, para que responda sobre la acción entablada en su contra o sobre el juicio penal que se le instruye.

---

<sup>19</sup> Montero Aroca, Juan y Chacón Corado, Mauro. **Manual de derecho procesal civil guatemalteco**. Pág. 166.



#### 4.4. Embargo como medida precautoria de garantía solicitada por el Ministerio

##### Público

La entidad acusadora del Estado, deberá tener la potestad de pedir el embargo, sobre los bienes que forman el patrimonio del propietario y del piloto del transporte colectivo que se vea involucrado dentro de un siniestro; lo cual garantiza dentro del proceso penal el real resarcimiento de los daños a las víctimas de los referidos percances.

Esta medida “es la retención de bienes hecha con mandamiento de juez competente”<sup>20</sup>.

“Conjunto de actividades cuya principal finalidad es afectar bienes concretos del patrimonio del deudor a una concreta ejecución procesal frente a él dirigida”<sup>21</sup>.

En materia civil ejecutiva el mismo requiere que previamente se haya despachado, es decir, ordenado judicialmente, la ejecución frente al deudor por una cantidad concreta de dinero. A su vez, éste es el presupuesto del resto de la actividad jurisdiccional de ejecución que en lo sucesivo, afectará sólo a los bienes del deudor sobre los que se haya ordenado dicha garantía, quedando el resto de su patrimonio ajeno a tal limitación.

Esta disposición consiste, básicamente, en localizar y seleccionar unos determinados bienes del deudor, declarando que ellos serán los que, en su momento, sirvan para satisfacer las costas del proceso o las responsabilidades civiles, cifrado en resolución judicial o en otro título con fuerza ejecutiva.

Según Hugo Alsina, el embargo, “Es la afectación o individualización de un bien del deudor al pago del crédito cuestionado”<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> Sopena, Ramón. **Diccionario enciclopédico ilustrado sopena**, Pág. 1524.

<sup>21</sup> Fundación Tomás Moro. **Diccionario jurídico espasa**. Pág. 372.

<sup>22</sup> Montero Aroca, Juan y Chacón Corado, Mauro. **Manual de derecho procesal civil guatemalteco**. Pág. 170.



“La medida cautelar en cuya virtud se afectan e inmovilizan uno o varios bienes de quien ha de ser demandado en un proceso de conocimiento o de ejecución, a fin de asegurar la eficacia práctica de la sentencia que en tales procesos se dicten”<sup>23</sup>.

Esta limitante impone obligaciones, pero no impide el uso racional del bien cuando es el propio deudor designado depositario.

También se debe recordar que la afectación que implica el embargo, no impide que el objeto pueda ser enajenado con autorización judicial a condición de que se comunique fehacientemente al adquirente su nueva situación jurídica y este asuma el compromiso que genera dicho estado de la cosa. En este sentido éste recaerá sobre el precio de la venta del bien o el gravamen seguirá afectando el bien, ya que lo que se procura es el pago del crédito.

Doctrinariamente se distinguen, tres tipos; el preventivo, el ejecutivo y el ejecutorio.

Preventivo, es el que se plantea para garantizar el cumplimiento de una obligación, sin existir previamente un título ejecutivo, es decir, se constituye a través de de medidas de seguridad o precautorias.

Ejecutivo, se manifiesta cuando existen títulos con esta característica, que añejan esta denominación dentro de los procesos y que se plantean dentro de la tramitación propiamente de los mismos.

Ejecutorio, se materializa cuando se pretende el pago efectivo de una obligación que no ha sido previamente establecida, tal es el caso de los hechos de tránsito ocasionados por el transporte colectivo.

---

<sup>23</sup> **Ibid.** Pág. 172.



#### **4.4.1. Fundamentos y caracteres del embargo**

- Peligro de retardo, la adopción de medidas cautelares trata de evitar que el daño se agrave como consecuencia de la duración de la actividad jurisdiccional.
- Apariencia de buen derecho, se ofrezcan indicios de probabilidad que el actor ha iniciado la preparación de un proceso y que aparentemente tiene un derecho que reclamar. La certeza de esto solo se probará en el proceso principal.
- Prestación de caución, normalmente la adopción de las medidas se solicita la caución ante una eventual indemnización de daños y perjuicios en caso la pretensión sea desestimada.
- No es un proceso independiente, es un instrumento del instrumento; del proceso de conocimiento o declaración.
- Son medidas provisionales, de duración temporal limitada.
- Pueden ser modificadas o suprimidas cuando se modifica la situación de hecho.
- Es de carácter urgente y breve.

#### **4.4.2 Naturaleza jurídica**

- Aseguramiento, se constituye una situación adecuada para que cuando se dicte sentencia del proceso principal pueda procederse a la ejecución de la misma.
- Conservación, mientras dure el proceso, el demandado no pueda obtener resultados que se derivan normalmente del acto que se estima ilícito por el actor.
- Anticipación, del resultado de la pretensión interpuesta por el actor, para que las partes realicen el proceso en igualdad de condiciones.

#### **4.4.3. Consideraciones que se deben tomar en el embargo**

El Ministerio Público al solicitar la medida de embargo debe de Considerar que se deben establecer los siguientes parámetros:

- La situación jurídica cautelable; el cumplimiento de una obligación que se puede exigir legalmente.
- *El fumus boni iuris* o apariencia de buen derecho; se debe acreditar mediante un principio de prueba por escrito. El principio de prueba puede ser cualquier documento del que se deduzca la existencia de una obligación precisamente de quien es, ha sido o va a ser demandado. Lo principal a estos efectos es que la apariencia de la autenticidad del documento puede derivar de otro tipo de signos que el documento presente o de la actitud que el demandado adopte frente al mismo. Este es un presupuesto denominado apariencia de buen derecho. Este postulado debe ser alegado y justificado a través de los medios oportunos se refiere a los datos, argumentos y justificaciones, documentales, sin excluirse otros medios no documentales, en lógica coherencia con aquellos en los que la presentación del principio de prueba por escrito impediría el acceso a la tutela cautelar.
- *periculum in mora*; implica la necesidad de conjugar los riesgos que amenazan la duración del proceso principal, de modo que existe peligro de inejecución o de ineffectividad de la sentencia estimatoria. Esta circunstancia puede derivarse de la concurrencia de dos tipos de peligro; el retraso y el daño que se puede producir por la demora. Para su configuración legal dos son los sistemas que pueden acogerse, *in abstracto*, o bien mediante la determinación *in concreto* de los riesgos que, en cada una de las medidas cautelares, se pretenden conjurar.
- Caución, se exige una contracautela para responder de los posibles daños y perjuicios que puedan ocasionarse al demandado si, con posterioridad, se pone de manifiesto que la medida cautelar carece de fundamento.



#### **4.4.4. Medidas para garantizar obligaciones dinerarias provenientes de daños y perjuicios**

Es indispensable denotar que de todo ilícito penal se deduce una responsabilidad civil, la que al ser resarcida debe cubrirse mediante el justiprecio pecuniario a la víctima o a la familia del fallecido, en este orden de ideas, es preciso contar con medidas que garanticen el efectivo cumplimiento de la pretensión civil emergente de un delito.

##### **1) Embargo preventivo solicitado por el Ministerio Público**

Se debe solicitar sobre bienes que alcancen a cubrir el valor de lo demandado, intereses y costas. Se pueden requerir, atendiendo a las urgencias del caso, sin los formalismos procesales que se establecen en el Código Procesal Civil y Mercantil, evitando el retardo, procediéndose para el efecto en la fase de investigación, en este caso, el ente encargado de la misma, debe de solicitar las medidas de embargo para garantizar el pago de los daños y perjuicios. En estos casos la garantía no es necesaria, debido a que éste, vela por los intereses de la sociedad y parte más vulnerable de la población que son los usuarios del transporte colectivo.

- Después de admitida la medida, sin oír al sindicato, éste tiene las siguientes opciones: Pedir que no se ejecute la medida o se levante, prestando contragarantía, la cual puede consistir en hipoteca, fianza o prenda. Su trámite será incidental.
- Si la medida es embargo, puede pedir que se levante, consignando la cantidad reclamada más un 10% para costas.

En el caso que los presupuestos necesarios para decretar la referida limitante no se hayan dado, puede pedirse el levantamiento o modificación, para lo cual debe existir base legal, o de lo contrario se deberá tramitar en incidente.

El ente investigador al hacer el análisis socioeconómico de las víctimas de un hecho culposo provocado en un accidente de tránsito, deberá solicitar al juez contralor de la investigación la medida de embargo, garantizando así el efectivo resarcimiento a las víctimas de los mismos.

Así mismo el propietario del transporte colectivo tiene derecho a conciliar con las víctimas o familiares de las mismas, evitando así la medida de garantía propuesta.

## **2) Extinción de la medida de embargo**

- Pago de daños y perjuicios a los damnificados, opera cuando el obligado a pagar cancela en su totalidad el manto de las reclamaciones por las víctimas o por los familiares de las mismas.
- Si la providencia precautoria es revocada, cuando el juez revoca la medida por que el obligado garantiza el cumplimiento de la obligación a través de garantía real suficiente, entiéndase hipoteca o prenda.
- Si la pretensión interpuesta en el proceso principal es desestimada o se absuelve al demandado, esta posibilidad se manifiesta cuando el órgano jurisdiccional sobresee o absuelve el caso del demandado.

En todos estos casos, el actor debe pagar daños, perjuicios y costas. En materia penal, está dirigido para satisfacer las responsabilidades civiles, los daños y perjuicios y las costas del proceso, cuando el acusado es condenado en sentencia firme.

Este debe ordenarse cuando así lo pida la parte actora contra la parte demandada para

garantizar los resultados del juicio y el pago de las obligaciones impuestas, obligándose de esta manera al procesado a cumplir con su obligación.

En este ámbito, la referida medida, lo puede solicitar cualquiera de las partes en el juicio, así como el fiscal del Ministerio Público, o lo puede ordenar el juez, de oficio.

### **3) Las obligaciones dinerarias emergentes del delito**

Tanto el piloto como el propietario del medio de transporte son responsables cuando ocurre un accidente de tránsito, lo cual provoca que el Ministerio Público en determinados casos realice tabulaciones económicas que estimen las pérdidas o daños sufridos a las víctimas, basándose en los informes médicos forenses y en la vida productiva de los afectados; en la medida que el Juez de Primera Instancia Penal, decreta el embargo, el propietario del transporte colectivo se verá en la necesidad de proporcionar a las víctimas generalmente de escasos recursos económicos los gastos de curación de las lesiones culposas, el pago de los días que no ha laborado; gastos funerarios, en caso de homicidios culposos, resarcimiento económico a los familiares de los occisos, como mecanismo de compensación de la vida productiva que representaba para la familia y en general para la sociedad.

Las valoraciones anteriores las tendrá que realizar el Ministerio Público después de practicar estudios socioeconómicos tendientes a proporcionar información verdadera de la familia de los implicados en los hechos de tránsito.



## CAPÍTULO V

### 5. Los daños y perjuicios ocasionados por los hechos de tránsito

Para garantizar el pago de los daños y perjuicios que sufren las víctimas de los hechos de tránsito, es necesario que el Ministerio Público solicite de oficio medidas de coerción como el embargo de los bienes de los propietarios de los vehículos, con el objeto de que dichas víctimas sean efectivamente resarcidas, por los percances sufridos en los mismos.

#### 5.1. Daños y perjuicios

Son términos dicotómicos que abarcan sin duda resultados esperados al tramitarse un proceso de cualquier índole, manifestándose principalmente en el área de resarcimiento cuando indudablemente existan obligaciones que cumplir, ya sea provenientes de hechos o actos jurídicos.

##### 5.1.1. Definición

Doctrinariamente, se señala que daño en sentido amplio, es: "Toda suerte del mal material o moral. Más particularmente el detrimento, perjuicio o menoscabo que por acción de otro se recibe en la persona o en los bienes"<sup>24</sup>. El daño puede provenir de dolo, de culpa o de caso fortuito, según el grado de malicia, negligencia o casualidad entre el autor y el efecto. En principio el daño doloso obliga al resarcimiento y acarrea una sanción penal; el culposos suele llevar consigo tan sólo indemnización; y el fortuito exime en la generalidad de los casos, dentro de la complejidad de esta materia.

En este orden de ideas, los menoscabos se consideran como la disminución que la persona sufre en sus bienes y en su humanidad, es decir que éstos se refieren a cosas en sus diversas modalidades, es una forma de perjudicar la integridad física, en el exterior e

---

<sup>24</sup> Cabanellas. **Ob. Cit.** Pág. 577.

interior de un tercero, siendo el sujeto activo quien ocasiona los daños y el pasivo quien los sufre. El daño patrimonial, siempre se puede tasar en dinero, pero el no patrimonial se refiere a los morales o a los derechos de las personas, midiéndose de acuerdo a informes psicológicos o psiquiátricos que las víctimas presenten atendiendo a los cuadros clínicos personales.

El deterioro ocasionado, puede ser emergente, que se manifiesta cuando la persona que lo sufre está golpeada o porque su vehículo está dañado, disminuyendo su valor. Si se le priva a la persona de un automóvil a causa del accidente, ella sufre un deterioro emergente porque sobrelleva un perjuicio. Por otra parte, el causado al carro, aunque se repare, hará que el valor comercial del mismo se vea depreciado.

También puede darse el caso de que el lucro que el propietario del vehículo hace con él, ya no se dé; entonces, éste cese y deje de percibir ganancias. O puede darse la circunstancia de que por las lesiones sufridas no pueda trabajar, por lo tanto, no logre acrecentar su patrimonio.

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

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

“Daños, son los desperfectos o destrozos físicos y apreciables que un agente externo produce en los bienes, sean muebles o inmuebles”<sup>25</sup>.

El Artículo 1645 del Código Civil, estipula que: “Toda persona que cause daño o perjuicio a otras, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo,

---

<sup>25</sup> Moro. **Ob. Cit.** Pág. 277.

salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

Todos los individuos deben de ser responsables de sus actos, sean estos motivados conscientemente o no, por lo que la consecuencia de los mismos obliga al perjudicado a reclamar el resarcimiento del daño que ha sufrido.

El Artículo 1646 del mismo cuerpo de legal manifiesta que: “El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños y perjuicios que le haya causado”, y el Artículo 1647 del citado código, regula que “La exención de responsabilidad penal no libera de la responsabilidad civil, a no ser que el juez así lo estime atendiendo a las circunstancias especiales del caso”. La responsabilidad civil proveniente del delito, consiste en resarcir al damnificado los deterioros causados por el mismo, logrando así un equilibrio y seguridad jurídica para con la víctima desprotegida por el acaecimiento de un hecho de tránsito.

El Artículo 1648 del código mencionado, establece que: “La culpa se presume, pero esta presunción admite prueba en contrario. El perjudicado sólo está obligado a probar el daño o perjuicio sufrido”.

Cuando acaece un siniestro automovilístico, el lesionado esta obligado a probar la avería sucedida, más sin embargo el responsable tiene derecho de desvirtuar los hechos y demostrar la participación de la propia víctima.

Doctrinariamente, se manifiesta que; “perjuicio es la ganancia lícita que deja de obtenerse, o deméritos o gastos que se ocasionan por acto u omisión de otro y que éste debe indemnizar, a más del daño o detrimento material causado por modo directo”<sup>26</sup>.

Para algunos autores, como Mario Aguirre Godoy, el concepto de perjuicio se encuentra

---

<sup>26</sup> Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 567.

subsumido en el de daño; o sea, que la avería no es sino una modalidad del concepto más amplio del anterior.

“Perjuicio, es la pérdida de utilidad o de ganancia, cierta y positiva, que ha dejado de obtenerse, pues el herido, por ejemplo, ha perdido sueldos y honorarios, o la máquina rota ha dejado de producir tal artículo”<sup>27</sup>.

Como lo manifiestan las dos definiciones anteriores la primera se diferencia de la segunda en el sentido de que el detrimento que se ocasiona la sufre directamente la cosa y no como poco aprovechamiento de utilidades de la misma.

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

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

Conforme el Artículo 1651 del referido código, regula que: “Las empresas o el dueño de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores o cómplices de los daños y perjuicios que causen las personas encargadas de los vehículos,

---

<sup>27</sup> Cabanellas. **Ob. Cit.** Pág. 579.

aun cuando la persona que los cause no sea empleada de dichas empresas o del dueño del medio de transporte, siempre que el encargado de los vehículos se los haya encomendado, aunque fuere de manera transitoria”.

La norma regula que la entidad propietaria y el piloto del transporte colectivo son responsables mancomunados de todos los percances acaecidos en un hecho de tránsito, en el entendido de resarcir civilmente los mismos.

### **5.1.2. Dolo**

Se entiende como toda acción de tener conocimiento del daño que se está provocando, es decir, quien actúa con dolo sabe a ciencia cierta que está causando un daño material o moral al sujeto pasivo.

Doctrinariamente se dice que es “Engaño, fraude, simulación”<sup>28</sup>.

Para varios juristas, opinan que es “toda especie de astucia, trampa, maquinación o artificio que se emplea para engañar a otro; o el propósito de dañar a otra persona injustamente”<sup>29</sup>.

En el derecho civil, es la voluntad maliciosa que persigue deslealmente el beneficio propio o el daño de otro al realizar cualquier acto o contrato, valiéndose de argucia y sutileza o de la ignorancia ajena; pero sin intervención de la fuerza ni de amenazas, constitutivas una y otra de otros vicios jurídicos.

El actuar dolosamente, es el que se ocasiona a sabiendas que se perjudica a otro mediante artimaña o argucia, es el pleno conocimiento de las causas que se ocasionan a otra persona en sus bienes.

<sup>28</sup> Cabanellas, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Pág. 742.

<sup>29</sup> **Ibid.** Pág. 748.



### 5.1.3. Culpa

Es la acción, que se ejecuta por negligencia, impericia o ignorancia, pero sin la intención de causar el siniestro, es decir, no tener deseo de provocar un daño.

“El detrimento por culpa o negligencia, en sus dos aspectos abarca totalmente la responsabilidad civil que obliga a reparar el mal causado a otro cuando, por acción u omisión, intervenga cualquier clase de desidia”<sup>30</sup>.

La culpa, es la acción provocada sin tener intención de causar un daño o un mal.

“Es la infracción de la ley que un individuo comete sin dolo, ni malicia, por alguna causa que puede y debe evitar, es la omisión o acción perjudicial para otro, que se incurre por ignorancia, impericia o negligencia”<sup>31</sup>.

Los términos anteriores, son dos acciones totalmente diferentes y se encuentran equidistantes una de la otra, en la primera no se tiene la intención de causar el daño, y en la segunda el deterioro es causado conscientemente por el autor, es decir, que el mismo es culposo cuando no se tuvo la intención de provocarlo, y es doloso cuando el agente tiene pleno conocimiento del hecho que realiza.

La persona que ha cometido un daño culposo, lo hizo sin intención de ocasionarlo, por lo tanto su pena será más leve que aquel que lo realizó con pleno conocimiento de causa.

Para analizar las responsabilidades del supuesto causante del siniestro, el funcionario judicial tiene la obligación de valorar si el mismo actuó con intención o sin ella.

Los hechos de tránsito del transporte colectivo generalmente son ocasionados debido a que los pilotos se conducen en estado de ebriedad, el vehículo sufre desperfectos mecánicos, las vías de acceso se encuentran en mal estado, por imprudencia, negligencia

---

<sup>30</sup> **Ibid.** Pág. 578.

<sup>31</sup> **Ibid.** Pág. 665.

o impericia, provocando los fatales acaecimientos, a veces involuntarios, dejando como saldo lesiones y homicidios culposos .

## **5.2. El seguro y los daños ocasionados por el transporte colectivo**

Es necesario que cada unidad del transporte, este debidamente asegurada, permitiendo así el resarcimiento efectivo en circunstancias especiales cuando existan daños a terceras personas.

### **5.2.1. El seguro obligatorio de pasajeros en el transporte colectivo**

Una de las conductas que caracterizan a las personas despreocupadas es vivir al día, a diferencia de la gente previsora que sin olvidarse del presente, se preocupa de situaciones que pudieran presentarse en el porvenir, relacionadas especialmente con los daños que puedan afectarle a su integridad o medios de vida. Por eso, el hombre que sabe de un acontecimiento futuro puede transformarse en hechos que dañen su integridad o fuentes de renta, piensa que es preferible realizar un pequeño sacrificio económico en la actualidad, destinado a reparar y dar protección, en todo o parte en caso que tal peligro se transformara en un daño efectivo.

El seguro, tiene por finalidad dar protección a las contingencias cuyas repercusiones pueden dañar a la colectividad, tanto como a aquellas que puedan afectar individualmente a las personas tratando así de evitar o reparar los detrimentos que éstas sufran a su persona o patrimonio, como también remediando los fenómenos que repercutan en toda la colectividad.

Históricamente este contrato, se desarrolla en forma organizada solo en la edad media y a partir del siglo X, aproximadamente, en el que aparecen las primera asociaciones de reciproca defensa o asistencia mutua. Anteriormente encontramos únicamente formas incipientes del referido pacto. En los siglos XVII y XVIII nacen grandes compañías de la



aludida actividad económica, que consolida las características y formas con que hoy lo conocemos y que se ha ido perfeccionando día a día en su dinámico desarrollo.

La mutualidad es la primitiva forma que adopta en este tipo de contratos aleatorios, protegiendo los riesgos que puedan afectar a un mismo grupo de personas, las cuales se unen para resguardarse. Luego se desarrolla un sistema denominado de transferencia del riesgo, en que un tercero garantiza la protección del daño que pueda sufrir una persona, la cual paga para prevenir dicho riesgo. Finalmente tenemos el actual sistema de seguro que recoge características de ambos, combinándolas y perfeccionándolas de acuerdo con los avances técnicos constituyéndose en una de las formas de encausar la prevención.

Cuando se aseguran personas en el transporte colectivo, la prestación, se caracteriza por ser de índole social y mira fundamentalmente al bien público. Está fuera del campo del derecho comercial, ya que no persigue fin de lucro del transportista.

En la actualidad, los riesgos cubiertos por el contrato en cuestión, alcanzan a los siguientes medios y servicios de transporte colectivo de personas:

- a. Locomoción colectiva urbana.
- b. Servicios interprovinciales y rurales.
- c. Servicios de turismo.
- d. Servicios de transporte especial de escuelas.
- e. Servicios de transporte especial de trabajadores.
- f. Viajes especiales u ocasionales.

A pesar de tener el seguro, materia de esta investigación, un carácter social, con sorpresa nos encontramos que una parte importante del transporte de pasajeros esta marginado de sus beneficios. Es necesario señalar que a pesar de su importancia y volumen, no comprende ningún tipo de riesgos que se produzcan por un accidente ferroviario; tampoco

comprende los riesgos por accidentes que ocurran en transporte de personas por vías lacustres y fluviales. Lógico sería que los pilotos de los distintos medios de locomoción colectiva quedaren cubiertos de los riesgos que pudieran sufrir en el desempeño de sus funciones. En consecuencia, tiene derecho al beneficio que le otorga este seguro toda persona que sea transportada por un vehículo de este tipo o peatón que sufra un accidente de tránsito.

#### **5.2.1.1. Formas de perfeccionamiento del seguro**

Este se perfecciona por un hecho puro y simple; por la subida al vehículo no es necesario tener el boleto como comprobante, más aun no importa no haber pagado el pasaje. Lo único importante es que el pasajero vaya transportado por el carro, es decir, sobre las ruedas o más bien sobre el mismo, ya que el seguro excluye solamente al que vaya colgado en forma temeraria.

En otros casos, este se perfecciona por la ocurrencia de un accidente, siempre que no exista infracción por parte del peatón respecto de los reglamentos o disposiciones destinados a proteger su vida o salud. Es necesario, además, que el vehículo que provoque el accidente se encuentre en recorrido, excluyendo cualquier automotor inerte al momento del siniestro. Sería deber del asegurado comprobar que se cumple con los requisitos que el reglamento exige para tener derecho al pago del subsidio o de perfeccionamiento del beneficio relacionado.

#### **5.2.1.2. Requisitos para cobrar la indemnización**

Para tener derecho a cobrar compensación, cubierta por el seguro, es necesario que se cumplan las siguientes exigencias; que se trate de un siniestro provocado por un accidente de tránsito que haya provocado un vehículo de la locomoción colectiva del país; que a consecuencia de dicho siniestro haya sufrido la muerte o lesiones, un pasajero o peatón; la



persona que lo sufre debe tener, justamente, dichas calidades de acuerdo a los términos que el reglamento señala que se encuentran anteriormente expuestos; producido el accidente, debe haber quedado constancia del mismo en la comisaria más cercana.

Es necesario además que quede ampliamente justificado en la existencia del accidente, y que la lesión o la muerte sufridas se hayan originado en dicho hecho. Podrá cobrar la indemnización que haya sido afectada por las lesiones. En caso de muerte, sufrida en las condiciones que el reglamento requiere, para lo cual será necesario presentar el certificado de defunción y además comprobar los hechos que ocasionaron la misma. Los beneficiarios que tienen este derecho son los siguientes: a) El cónyuge y los hijos legítimos, naturales o adoptivos; b) los padres legítimos, los padres naturales; c) los hermanos mayores de edad. El resarcimiento por muerte que cubre este seguro es compatible con cualquiera otra a la que tenga derecho la víctima o beneficiarios, sea por concepto de carácter previsional, social u otros.

### **5.2.2. Daño parcial y total**

El seguro de vehículo de transporte colectivo puede cubrir los daños que por un accidente de tránsito pueda sufrir el pasajero, que ocupa un lugar dentro del mismo, además puede sufrir daños el automóvil de un tercero o sus ocupantes; el descrito medio debe cubrir el riesgo tanto de los ocupantes del automotor como de las personas que puedan conducirse en autos de terceros, ya que al producirse un hecho de esta magnitud, ocasionado por los medios indicados, causan lesiones graves o hasta la muerte. Las formas anteriores serían en caso de que el causante del siniestro fuera el titular del citado contrato, pero para asegurar a otras personas, además de los pasajeros del medio indicado, este tendría que abarcar la cobertura del automotor del titular y sus ocupantes, además los daños ocasionados a otros individuos.



Los daños causados a un vehículo pueden ser leves que afecten únicamente la estructura del mismo, por otro lado se puede afectar una parte del automotor, seriamente o bien que lo deje inservible, efectuándose de esta manera el daño parcial y total. Pero para que se produzca el hecho jurídico, debe existir el accidente, el cual es eventual en que el protagonista es el medio asegurado y que es extraño a la voluntad del titular del beneficio; es decir, que es una tragedia fortuita, pero para indemnizar debe existir la póliza de seguro del transporte que cubra a todas las personas o vehículos que sufran daños.

Los accidentes pueden darse por la acción del conductor o bien por la omisión del mismo, siendo entonces que el hecho es producto de una conducta que se supone extraña a la voluntad del asegurado, por esto al darse esta circunstancia, el asegurador debe pagar el daño culposo.

El daño ocasionado puede ser leve o de gran magnitud. En el primer caso, para que el asegurador indemnice, debe ser la cuantía del siniestro a reparar, mayor que la suma fijada con una deducción. Tal deducible no es más que la cantidad que la entidad aseguradora descuenta a la indemnización que debe pagar en caso de que se produzca el accidente y que el asegurado debe pagar. Lo que indica en la póliza debe ser pagado al asegurado en caso de siniestro, antes de que la entidad aludida entre a conocer el mismo.

Ésta es especial, cuando no obstante lo convenido en el contrato, en caso de pérdida total o parcial a consecuencia de robo, el descuento a aplicar para este efecto, será un porcentaje aplicado del valor asegurado, el cual deberá ser pagado por el asegurado, y todos los demás términos y condiciones originales, quedarán sin alteración.

Como una ilustración respecto al deducible, es necesario poner un ejemplo: El señor Carlos Rafael Artiga Dueñas, compra un seguro, teniendo un deducible por la cantidad de

quinientos quetzales. Dentro del plazo estipulado, el asegurado sufre un hecho de tránsito por daños mediante la colisión con otro vehículo, al realizar la reparación del siniestro, la cantidad es de cuatrocientos ochenta quetzales, por lo que dicha suma puede ser cubierta por el deducible, ya que es menor a la cantidad garantizada por el mismo. Pero si en el anterior caso, los detrimentos ascienden a diez mil quetzales, el asegurador deberá pagar nueve mil quinientos y el asegurado quinientos quetzales, que es el valor del rédito.

El Artículo 1645 del Código Civil citado con anterioridad, taxativamente establece el tipo de responsabilidad del propietario y del piloto del transporte colectivo, por lo que se hace necesario el contratar este tipo de servicio, en el entendido que el asegurador, es decir, la entidad mercantil, da al asegurado la garantía de reparar los daños causados que se mencionan en la póliza. Las cláusulas que aparecen en éste documento no son materia de un análisis extensivo, sino, más bien, tienen un carácter limitativo.

En el caso de vuelco, es decir, cuando el vehículo se encuentra invertido con relación a su posición normal, el asegurador paga los daños ocasionados por esta situación. Este hecho puede ser ocasionado por diferentes causas y siempre y cuando no sea causado por una situación contraria a la ley, la entidad aseguradora deberá honrar su compromiso. El siniestro también se da cuando el automóvil cae por un barranco. La cobertura también comprende los roces, la colisión con otros automotores o cualquier otro objeto externo a él. También se puede incluir los daños a la propiedad ajena, las indemnizaciones por lesiones corporales, los pagos de gastos médicos para alguna o todas las personas que resulten lesionadas en la ocurrencia del hecho, pactando por supuesto, los montos máximos a resarcir.

El dolo o la culpa grave hacen que, aunque no se haya pactado la cobertura de un accidente, la aseguradora no indemnice y los excluya de este beneficio.

Para determinar el daño que causa un delito culposo, en especial un hecho de tránsito, ya sea homicidio o lesiones, se han elaborado algunos criterios que permiten, de una manera relativa, cuantificarlo:

- a) Libre arbitrio judicial; la cuantificación indemnizatoria está supeditada exclusivamente al parecer del magistrado en el caso concreto. Esto, en realidad, no es un sistema sino más bien una renuncia a todo régimen.
- b) Tabulaciones; se crean tablas legales obligatorias que tarifican las indemnizaciones; a cada clase de daño moral le correspondería un monto. Se fijan topes máximos y mínimos, sistema que permite ahorrar costos y exigencias probatorias, posibilitando la prontitud del resarcimiento. En contra, se predica que se desinteresa de la realidad de los daños y de su plenitud indemnizatoria.
- c) Regulaciones legales indicativas; el legislador fija lineamientos no imperativos para resarcir el daño moral, buscando aproximaciones indemnizatorias entre perjuicios con alguna similitud.
- d) Técnicas judiciales coherentes; a partir de las mismas sentencias se propugna una coherencia indemnizatoria entre soluciones jurisdiccionales en conjuntos.
- e) Métodos científicos; se elaboran pautas que justifiquen las indemnizaciones de daño morales. Se pueden instrumentar diversos elementos de medición, porcentuales comparativos, unidades de medida, montos para los daños típicos y las combinaciones de estos elementos.

La tradición filosófica sobre el resarcimiento del daño moral, con la equiparación del dinero con el realmente sufrido, es discutible, por no decir imposible, el dinero no debe ser una



estimación en este caso de lo que se ha menoscabado. Simplemente debe compensarse dando a la víctima una posible satisfacción que ponga a su alcance otros medios, otras satisfacciones que atenúen la pérdida sentida y que importan algo que el derecho no puede desconocer nunca, y es, que un bien extra patrimonial que ha sido destruido debe ser indemnizado. La reparación por el dinero entonces solo cumple un rol como medida común de los bienes, pero no reemplaza la aflicción. Sustituye en el caso de los bienes materiales la obligación incumplida por medio del pago de las prestaciones, pero en los daños supra patrimoniales esto no puede realizarse. Lo que el dinero puede hacer, y en realidad es su única función en la indemnización por daños morales, es ofrecer unos bienes de diferentes características, que respondan a unos deseos totalmente diferentes y que proporcionen diversas satisfacciones. Debe servir de medio para posibilitar al agraviado, perseguir otros fines que le dejen en una situación que, aunque sea incomparable de la existente, sea tan favorable como aquella.

### **5.3. Importancia del contrato de seguro para el transporte**

Esta estriba en la necesidad que impera para garantizar el efectivo cometido del transporte tanto de personas como de cosas, tal como lo es la seguridad jurídica que la propia Constitución Política de la República de Guatemala, lo establece como bastión fundamental y derecho inherente al ser humano cuando vive en sociedad.

Partiendo del hecho que las regulaciones generales acerca del contrato de seguros que se encuentran vigentes en la ley guatemalteca, se puede decir que éste seguro, es de los más perfectamente establecidos por las normas jurídicas, ya que las obligaciones del asegurador deben cumplirse tal y como se pactaron las cláusulas contractuales.

Las entidades dedicadas a la comercialización del seguro actúan por su cuenta, fijándose tareas, horarios, selección de clientes, a manera de realizar sus negocios, con actuación



continuada, y creando una relación estable que propicia la actividad previsoras de estos hechos, garantizando a los transportistas el efectivo cumplimiento de las pólizas.

Por ser una sociedad mercantil, esto le garantiza al asegurado que el producto que se vende es idóneo, porque la responsabilidad económica que asume el asegurador es garantizada por la Superintendencia de Bancos.

La ocurrencia de un siniestro da lugar a la indemnización por responsabilidades civiles por los daños causados. Regularmente el ajustador, quien es la persona encargada de verificar los daños o los hechos para justipreciarlos, y que es un empleado administrativo, se obliga a estar en el lugar de los hechos y a fijar de común acuerdo el monto de los daños.

Generalmente las aseguradoras tienen talleres encargados de realizar las reparaciones; pero puede ser que el ofendido no esté de acuerdo con tal disposición. En estos casos, se deberá realizar un balance entre los dos presupuestos y buscar el justo medio. En todo caso, la verificación del siniestro y la tasación de la cuantía son imprevisibles.

La importancia del seguro de responsabilidad civil obligatorio, radica pues, en que se indemniza los daños con la confiabilidad que inspiran las leyes del país y la buena fe de las personas que en el contrato intervienen.

#### **5.4. Problemática del seguro en el transporte de pasajeros**

El seguro debe cubrir las lesiones corporales que sufra el pasajero y pagar la cantidad indicada en el contrato por las lesiones o la muerte de los que viajan en dicho transporte, más sin embargo en caso de que las unidades de transporte colectivo no se encuentren aseguradas, el Ministerio Público, como representante del Estado tiene que garantizar la protección de los pasajeros, siendo el caso de que la mayoría de personas que viajan generalmente son personas de escasos recursos económicos, quienes en situaciones de



hechos de tránsito, carecen de dinero para sufragar los gastos que ocasionan las lesiones y en casos más graves la compensación a sus familias por el fallecimiento de quienes dan el sostén económico. Por lo expuesto anteriormente, es necesario e imperativo que el ente investigador, solicite el embargo de bienes de los propietarios de los vehículos del transporte colectivo, garantizando así el pago de los daños y perjuicios ocasionados en los referidos siniestros, cumpliéndose así el mandato constitucional de seguridad para todas las personas dentro del Estado de Guatemala.

Cuando el seguro está vigente, la entidad aseguradora cubre los pagos correspondientes, porque el hecho se ha ocasionado teniendo vigencia el contrato de seguro, pero si éste no ha sido renovado, la entidad mercantil no está obligado a pagar ninguna clase de daños, aunque éste se haya vencido veinticuatro horas antes del accidente.

El problema de este tipo de percances ocasionados por transporte público de pasajeros se deriva, que en muchos casos los propietarios de los mismos no han renovado el contrato, por lo que la aseguradora no está obligada a pagar la reparación económica.

Por otro lado es frecuente que los pilotos del transporte se den a la fuga, cuando hayan ocasionado el hecho bajo efectos de licor o de drogas, en estos casos el seguro no está obligado a pagar los daños aunque el contrato esté vigente, por lo tanto los propietarios de los vehículos responsables deben resarcir totalmente a las víctimas de un siniestro automovilístico.

La evasión de los daños ocasionados ocurre cuando el empresario del transporte se opone a pagar los daños físicos o corporales de los pasajeros y por lo tanto éstos quedan desprotegidos en virtud que no existen quienes resarzan los daños ocasionados, y por consecuencia serán los propios lesionados o los familiares de los fallecidos quienes cubran estos gastos.



Asimismo, en otros casos, el propietario del transporte se compromete a pagar cantidades irrisorias que van de acuerdo a los daños provocados, por lo que de esa manera termina la acción civil.

El Estado no ejerce la acción contra el propietario del transporte, aunque haya habido numerosos muertos y heridos, en tal sentido el caso queda impune porque el Ministerio Público persigue al piloto del bus, pero no actúa contra el propietario de los automotores.

El ente investigador debe de promover la acción penal y civil proveniente del delito de lesiones o de homicidio culposos, logrando en la primera que se imponga una pena al causante de los mismos, y en la segunda que se haga efectivo el pago de los daños ocasionados a terceros, en tal virtud el citado órgano, debe accionar contra el propietario de los vehículos responsables, evitando que el hecho quede impune.

En virtud de que al propietario del automotor no se le puede procesar penalmente, se debe iniciar la acción de la responsabilidad civil, asegurando con el embargo de bienes suficientes, el resarcimiento a los lesionados y a los familiares de los fallecidos, actuando el Ministerio Público de oficio, solicitando al órgano jurisdiccional correspondiente las medidas de coerción relacionadas al hecho.

Esta acción debe estar encaminada en los casos graves, ya que cuando existen daños y perjuicios leves será el afectado quien actúe, pero cuando se da el homicidio culposo o lesiones culposas es el indicado ente como representante del Estado, quien debe actuar contra el causante del delito y contra el obligado a sufragar los daños ocasionados, para tal efecto debe proceder a solicitar el embargo al juez contralor de la investigación para proteger a la persona, cuando se haya vencido el seguro, se haya fugado el piloto o se haya provocado el hecho de tránsito bajo efectos de alcohol, drogas u otras sustancias.

Analizando continuamente el trabajo anteriormente plasmado, deviene en garantizar el pago de daños y perjuicios a las personas de escasos recursos económicos, que por diversas situaciones sufran lesiones o fallezcan durante los hechos de tránsito ocasionados por los vehículos del transporte colectivo a través de la solicitud de embargo formulada por el Ministerio Público al juez contralor de la investigación.

### **5.5. Estrategias para disminuir los hechos de tránsito**

Esta clase de siniestros con sus consecuencias de mortalidad, morbilidad, costos económicos, secuelas emocionales, sociales, económicas y alto porcentaje de discapacitados además del drama de que en un importante número de siniestros desaparece el sostén de una familia, por lo que representa un grave problema de salud pública en Guatemala y todos los países del planeta.

Todos los factores involucrados; conductores, peatones, vías, autoridades, leyes, servicios asistenciales y otros, constituyen un complejo problema que se interrelaciona en el cual es necesario la concientización de la ciudadanía y una firme voluntad política para disminuir y prevenir esta temible epidemia, que ocasiona una alta tasa de muertes, heridos y graves secuelas psíquicas, sociales, económicas y alto porcentaje de discapacidades.

El médico juega un rol importante no solo en la atención de los afectados sino también en la prevención de los accidentes viales. Se presenta una exposición del problema y sus secuelas; se realiza un análisis de los principales factores de riesgo, incluyendo la personalidad del conductor y otros como el alcohol, medicamentos y la velocidad excesiva, la importancia del rescate rápido y el traslado adecuado con la debida coordinación de las unidades de trauma. Se hace necesario la promulgación de una legislación adecuada, un estricto cumplimiento de la ley y una correcta planificación y mantenimiento de las carreteras y de los automotores.



Las medidas de prevención que disminuyan la trágica situación que crean los accidentes viales incluyendo la imperiosa necesidad como aspecto básico de la educación a todos los niveles y el uso de los medios de difusión para tal fin, aunado a la suspensión de la licencia de conducir a las personas en estado de ebriedad, la implementación de puntos de control, las medidas de cero tolerancia para los menores de edad sin el respectivo permiso de conducir, evaluaciones periódicas de consumo de alcohol a los conductores de transporte colectivo, mejorando así el servicio para la ciudadanía.

La Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, ha manifestado que la seguridad en el tránsito sea definida como una política de Estado clara y sustentable; que en esa materia sea designada una unidad ejecutora con autoridad nacional, y que sean asignados los recursos pertinentes para que esa unidad ejecutora pueda confeccionar y poner en práctica un plan permanente de seguridad vial.

Pero atendiendo a satisfacer a la necesidad inmediata, el Ministerio de Gobernación en conexión con el de Comunicaciones, están realizando controles coordinados y permanentes, en todo el país, tanto de velocidad, alcoholemia, uso del cinturón, de seguridad en los automóviles y empleo de cascos en las motocicletas; controles intensivos para los conductores profesionales de vehículos de carga y de transporte de pasajeros y sus unidades; profundización de las mejoras de la infraestructura vial, ampliando la capacidad de las rutas y optimizando la señalización de las calles y los trayectos, y encarar un enérgico plan de difusión y capacitación en normas y reglamentaciones. Sustentando el legítimo principio de que el cumplimiento de la ley no es optativo para nadie, las entidades privadas plantean, con toda razón, una propuesta privada que tiende a reemplazar la nociva inacción del Estado en este sentido.

Esto ha sido puesto en evidencia hasta por la intervención de los bomberos pidiendo moderación y prudencia a los conductores, la Cruz Roja Internacional, la Organización Mundial para la Salud, y otros.

#### **5.6. Reforma del Artículo 278 del Código Procesal Penal**

El actual Artículo 278 de dicho ordenamiento legal estipula: "Remisión: El embargo de bienes y las demás medidas de coerción para garantizar la multa o la reparación, sus incidentes, diligencias ejecución y tercerías se regirán por el Código Procesal Civil y Mercantil. En los delitos promovidos por la Administración Tributaria, se aplicará lo prescrito en el Artículo 170 del Código Tributario.

En estos casos será competente el juez de primera instancia o el tribunal que conoce de ellos.

Sólo serán recurribles, cuando lo admita la mencionada ley y con el efecto que ella prevé."

La presente investigación pretende servir de asidero legal para que se reforme la anterior norma jurídica, en tal sentido la Universidad de San Carlos de Guatemala al hacer uso del derecho constitucional de iniciativa de ley, puede proponer al honorable Congreso de la República de Guatemala la referida moción, en base a las consideraciones que a continuación se detallan.

Para materializar el embargo de vehículos responsables y bienes suficientes de propietarios de los mismos en los hechos de tránsito cometidos por el transporte colectivo de pasajeros, es necesario reformar el Artículo anterior, en el sentido de que sea el Ministerio Público quien solicite de oficio tal medida al juez contralor de la investigación, garantizando así el pago de daños y perjuicios a las víctimas de lesiones culposas o a los familiares de los fallecidos, actuando como actor civil de oficio para las personas de



escasos recursos económicos; proporcionando con ello un grado de seguridad jurídica a dichos individuos.

Si bien es cierto la ley es de observancia *erga homnes*, es lamentable que en Guatemala, especialmente a los empresarios de transporte colectivo no se logre determinar fehacientemente el grado de responsabilidad y deducir por ende el efectivo pago de los daños y perjuicios a las víctimas.

En tal sentido es urgente reformar dicha norma en cuanto a la protección hacia los pasajeros, ya que regularmente los contratos de seguros que tendrían que ser obligatorios para estas unidades del transporte, no cubren realmente todos los riesgos, ya que si el conductor por ejemplo se encuentra en estado de ebriedad, ésta no se hace responsable a resarcir los daños.

Las normas jurídicas garantizan a la ciudadanía protección y seguridad, por tal motivo, a través de la iniciativa de ley que por mandato constitucional tiene la Universidad de San Carlos de Guatemala, es conveniente que presente ante la plenaria del Congreso de la República tal moción.

En la medida que la actual averiguación sea tomada en cuenta como punto de partida de un anteproyecto de iniciativa de ley, será determinante para garantizar en algún grado el efectivo resarcimiento a las víctimas de los siniestros producidos por los vehículos del transporte colectivo que dañan tanto a las personas más vulnerables de la sociedad guatemalteca.

Analizando lo anteriormente considerado al ejecutar el documento se persigue que el vacío legal sea erradicado del Código Procesal Penal, permitiendo al Ministerio Público accionar civilmente en contra de los responsables de los accidentes de tránsito en el transporte colectivo, logrando así un equilibrio jurídico que pone en condiciones similares a las

victimias de este tipo de percances que obviamente carecen de recursos económicos para sufragar ciertos gastos que provocan los mismos.

Con la reforma del relacionado Artículo, la población más vulnerable tendrá sustento legal para ser protegida en incidentes inesperados al garantizarse el efectivo cumplimiento de las diligencias que el citado ministerio, iniciara constituyéndose como actor civil y solicitando el embargo de los bienes de los propietarios de los vehículos del transporte colectivo que resulten involucrados en un accidente de tránsito; logrando así la verdadera finalidad de la medida que es el efectivo resarcimiento a las victimias de lesiones o de homicidios culposos.

El Congreso de la República de Guatemala al analizar el contexto social y la problemática que existe en el acaecimiento de accidentes del transporte colectivo, deberá de incluir como reforma necesaria el hecho de que el Ministerio Público actúe de oficio en la acción civil, promovida en contra del propietario de las unidades debido a que los pilotos no cuentan con suficientes medios económicos para resarcir los daños y perjuicios que puedan causar.

La problemática planteada o en el párrafo anterior, se resolverá en la medida que el embargo sea decretado y cumpla su cometido proporcionando seguridad jurídica y tranquilidad a la población que aborde este tipo de servicio, ya sea en el área urbana o extraurbana; debiendo inclusive la Policía Nacional Civil, ser el órgano que verifique que todos los propietarios de las entidades que se dedican a esta labor, cumplan con planes preventivos como el seguro, que puedan resarcir con efectividad cualquier hecho de tránsito.

En la actualidad el ordenamiento jurídico penal no establece ninguna medida precautoria que pueda solicitar el referido Ministerio para garantizar un debido bienestar hacia el



pasajero o el transeúnte, en virtud de lo cual, se hace necesario que el órgano legislativo pueda enmarcar dentro de su agenda de trabajo, la moción que se desarrolló en esta investigación.



( )

1

( )



## CONCLUSIONES

1. El Ministerio Público como órgano responsable no embarga los vehículos y bienes suficientes de los propietarios de los mismos, cuando acaece un accidente de tránsito, lo cual no garantiza el efectivo resarcimiento civil a las víctimas de lesiones y homicidios culposos.
2. Los propietarios de transporte colectivo contratan a pilotos sin experiencia y sin licencia profesional, para pagar un menor salario, ahorrándose considerablemente un 40% de lo que devengan los mismos con experiencia, por lo que, son constantes los hechos producidos por esta clase de transporte.
3. El artículo 278 del Código Procesal Penal no establece el embargo de los bienes suficientes del propietario del transporte colectivo, en el caso de que éstos ocasionen hechos de tránsito.
4. Los accidentes de tránsito donde están involucrados vehículos de transporte de pasajeros, son cometidos por errores humanos, en virtud de que los pilotos conducen en estado de ebriedad, a excesiva velocidad o se duermen al conducir, tal y como lo demuestran las estadísticas policiales.
5. Las personas individuales o jurídicas propietarias de transporte colectivo no renuevan los seguros y no se hacen cargo de pagar los daños y perjuicios, cuando sus pilotos se ven involucrados en tales accidentes.



( )

SECRETARIA

( )



## RECOMENDACIONES

1. Es necesario que el ente investigador solicite al Juez contralor de la investigación, el embargo precautorio de bienes suficientes del propietario del transporte colectivo para que se garantice el efectivo resarcimiento a las víctimas de los hechos de tránsito.
2. El Estado por medio de la Dirección General de Transportes debe ejercer control de los pilotos que laboran en el transporte de pasajeros, verificando si son aptos para laborar y si la licencia de conducir fue extendida en forma legal, para evitar impericia en los hechos de tránsito, garantizando así la seguridad de los pasajeros.
3. La Universidad de San Carlos de Guatemala, por tener iniciativa de ley, deberá presentar un proyecto de ley para hacer obligatoria la petición de embargo por parte del Ministerio Público, garantizando el efectivo resarcimiento a las víctimas de hechos de tránsito.
4. La Policía Nacional Civil debe ejercer control, para que los pilotos de transporte de pasajeros no conduzcan estos vehículos en estado de ebriedad, a excesiva velocidad o bajo cansancio, ya que estos son factores que dan lugar a accidentes de tránsito.
5. La Policía Municipal de Tránsito debe ejecutar medidas para exigir a los propietarios del transporte de pasajeros, la obligación de tener el seguro vigente, circunstancia que hace efectivo el resarcimiento a las personas damnificadas por la entidad aseguradora.



( )

( )



## BIBLIOGRAFÍA

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 1989.

CUELLO CALON, Eugenio. **Derecho penal**. Barcelona, España. 1985, (s.e.)

Enciclopedia y diccionario. **Diccionario de la lengua española**. España: Ediciones Espasa Calpe, 1970.

Fundación Tomás Moro. **Diccionario jurídico espasa**. Madrid, España: Ed. Espasa Calpe, S.A., 1999.

GARRIDO Y COMAS, José. **El contrato de seguro**. Barcelona, España: Ediciones Sapes, S.S., 1954.

JIMENEZ DE ASUA, Luis. **Lecciones de derecho penal**. México. 1997.(s.e.).

MONTIEL SOSA, Juventino. **Manual de criminalística**. México, Ed. Porrúa, 1994.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 1989.

PUIG PEÑA, Federico. **Compendio de derecho civil español**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Pirámide, 1999.

REYES CALDERON, José Adolfo. **Técnicas criminalísticas**. Ministerio Público, Guatemala, 1998. (s.e.)

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Guatemala: Ed. Universitaria, 1999.

### **Legislación:**

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

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

**Código Procesal Civil y Mercantil**. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala. Decreto Ley 107, 1963.

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



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

**Código Procesal Penal.** Congreso de la República de Guatemala. Decreto número 51-92, 1992.

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

**Ley sobre Seguros.** Jefe de Gobierno de la República de Guatemala. Decreto Ley 473.