

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central shield with a figure holding a staff and a cross, set against a background of a landscape with mountains and a sun. The shield is surrounded by a blue border containing the Latin motto "CONSPICUA CAROLINA A. I. D. M. A. COACTEMALENSIS INTER CÆTERAS ORIBUS".

“ANÁLISIS JURÍDICO Y DOCTRINARIO DEL ARTÍCULO 17 DE LA LEY DE TRÁNSITO
DECRETO 132-96 Y DEL ACUERDO GUBERNATIVO 242-99 REGLAMENTO PARA EL
FUNCIONAMIENTO DE LAS ESCUELAS DE APRENDIZAJE DE TRÁNSITO EN
CUANTO AL FUNCIONAMIENTO, SANCIONES Y RESPONSABILIDADES PENALES,
CIVILES Y ADMINISTRATIVAS”

LIGIA YESENIA POL BETANCOURTH

GUATEMALA MAYO DEL 2007.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

**“ANÁLISIS JURÍDICO Y DOCTRINARIO DEL ARTÍCULO 17 DE LA LEY DE
TRÁNSITO DECRETO 132-96 Y DEL ACUERDO GUBERNATIVO 242-99
REGLAMENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LAS ESCUELAS DE
APRENDIZAJE DE TRÁNSITO EN CUANTO AL FUNCIONAMIENTO, SANCIONES Y
RESPONSABILIDADES PENALES, CIVILES Y ADMINISTRATIVAS”**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

De la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

De la Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

LIGIA YESENIA POL BETANCOURTH

Previo a conferírsele el Grado Académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los Títulos Profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, mayo de 2007

**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 Huítz Enríquez
VOCAL IV: Br. José Domingo Rodríguez Marroquín
VOCAL V: Br. Edgar Alfredo Valdez López
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRÁCTICO
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

PRESIDENTE: Lic. Carlos Urbina Mejía
VOCAL: Lic. José Luís de León Melgar
SECRETARIO: Lic. Aura Marina Chang Contreras

Segunda Fase:

PRESIDENTE: Lic. Guillermo Rolando Díaz Rivera
VOCAL: Lic. Juan Ramiro Toledo Álvarez
SECRETARIO: Lic. Homero López Pérez

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

Guatemala, 15 de Diciembre de 2006



Licenciado:
Marco Tulio Castillo Lutín
Coordinador de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Su Despacho

Licenciado Castillo Lutín:

Respetuosamente me dirijo a usted, en atención a la designación recaída en el suscrito como ASESOR DE TESIS de la bachiller LIGIA YESENIA POL BETANCOURTH, cuyo trabajo se denomina "ANÁLISIS JURÍDICO Y DOCTRINARIO DEL ARTÍCULO 17 DE LA LEY DE TRÁNSITO DECRETO 132-96 Y DEL ACUERDO GUBERNATIVO 242-99 REGLAMENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LAS ESCUELAS DE APRENDIZAJE DE TRÁNSITO, EN CUANTO AL FUNCIONAMIENTO, SANCIONES Y RESPONSABILIDADES PENALES, CIVILES Y ADMINISTRATIVAS", me permito manifestar:

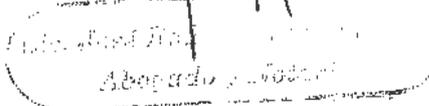
La bachiller Pol Betancourth, cumplió con el trabajo de investigación, el cual ha sido cuidadosamente analizado a efecto que cumpla con el Reglamento de Tesis de la Facultad, el cual reúne cada uno de los requisitos, especialmente en cuanto a su contenido doctrinario como legal, en torno a la Ley de Tránsito y su Reglamento.

Definitivamente el presente trabajo constituye un aporte dirigido a la sociedad Guatemalteca en general para disminuir los accidentes de tránsito que tantos hogares han enlutado.

En consecuencia, se emite el dictamen solicitado en el sentido de que el trabajo de Tesis cumple con los requisitos establecidos en las normas contenidas en el Reglamento para Exámenes Técnico Profesional y Público de Tesis, por lo que puede continuarse con el trámite subsiguiente.

Sin otro particular, me es grato suscribirme de usted con muestras de mi alta y distinguida consideración.


Lic. José Rodolfo Payés Reyes
Abogado y Notario
Col. 4847


Lic. José Rodolfo Payés Reyes
Abogado y Notario



**UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES.** Guatemala, treinta de enero de dos mil siete.

Atentamente, pase al (a la) **DOCTOR (A) RONY EULALIO LÓPEZ CONTRERAS**, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante **LIGIA YESENIA POL BETANCOURTH**, Intitulado: **"ANÁLISIS JURÍDICO Y DOCTRINARIO DEL ARTÍCULO 17 DE LA LEY DE TRÁNSITO DECRETO 132-96 Y DEL ACUERDO GUBERNATIVO 242-99 REGLAMENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LAS ESCUELAS DE APRENDIZAJE DE TRÁNSITO, EN CUANTO AL FUNCIONAMIENTO, SANCIONES Y RESPONSABILIDADES PENALES, CIVILES Y ADMINISTRATIVAS"**.

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


LIC. MARCO TULLIO CASTILLO LUTÍN
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS



cc. Unidad de Tesis
MTCL/slh

Licenciado Rony Eulalio López Contreras
3ra. Avenida 16-21 zona 14 Ciudad Guatemala
Tel. 23854663 mail. ronyl@turbonett.com



Guatemala, 08 de Enero de 2007

Licenciado:
Marco Tulio Castillo Lutín
Coordinador de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Su Despacho

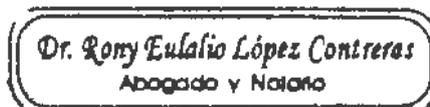
Licenciado Castillo Lutín:

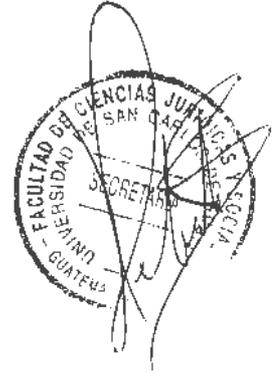
Respetuosamente me dirijo a usted, con el fin de manifestarle que he revisado el trabajo de Tesis presentado por la bachiller LIGIA YESENIA POL BETANCOURTH, el cual se denomina "ANÁLISIS JURÍDICO Y DOCTRINARIO DEL ARTÍCULO 17 DE LA LEY DE TRÁNSITO DECRETO 132-96 Y DEL ACUERDO GUBERNATIVO 242-99 REGLAMENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LAS ESCUELAS DE APRENDIZAJE DE TRÁNSITO, EN CUANTO AL FUNCIONAMIENTO, SANCIONES Y RESPONSABILIDADES PENALES, CIVILES Y ADMINISTRATIVAS", considero este trabajo un aporte a la discusión siempre actual sobre la legalidad en la tramitación de las licencias de conducir, que provoca que sucedan lamentables accidentes de tránsito. El trabajo contiene además valiosas recomendaciones para frenar esta práctica común en nuestro país.

Me permito manifestar, que el trabajo revisado cumple con los requisitos de forma y de fondo, razón por la cual considero que puede ser materia del examen público correspondiente.

Sin otro particular, me es grato suscribirme de usted con muestra de mi alta y distinguida consideración.

Lic. Rony Eulalio López Contreras
Abogado y Notario
Col. 5302

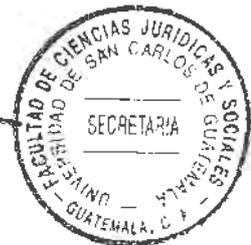




DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y
SOCIALES Guatemala, a los 10 días del mes de marzo del año dos mil siete.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante LIGIA YESENIA POL BETANCOURTH, Intitulado "ANÁLISIS JURÍDICO Y DOCTRINARIO DEL ARTÍCULO 17 DE LA LEY DE TRÁNSITO DECRETO 132-96 Y DEL ACUERDO GUBERNATIVO 242-99 REGLAMENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LAS ESCUELAS DE APRENDIZAJE DE TRÁNSITO EN CUANTO AL FUNCIONAMIENTO, SANCIONES Y RESPONSABILIDADES PENALES, CIVILES Y ADMINISTRATIVAS" Artículo 31 Y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de Tesis.-

MTCL/ach



DEDICATORIA

- A JEHOVA: Infinitamente gracias por darme sabiduría y conocimiento, para alcanzar una de mis anhelada metas.
- A MIS PADRES: Ramón Alberto Pol Ramírez, y Leticia Betancourth, por el gran sacrificio, esfuerzo y apoyo, siendo este acto una pequeña recompensa para ambos.
- A MIS HERMANOS: Marta Xiomara, Orieta del Carmen, Maria Elena, Mirian Roxana y Ramón Alberto, con amor fraternal por siempre.
- A MI HIJA: Shirley Dayanne, por ser el regalo mas preciado del Divino Creador.
- A MIS ABUELITAS: Estela Irene Betancourth, y Andrea Ramírez Herrera, por sus sabios consejos.
- A MIS SOBRINOS: Con mucho cariño para todos, en especial a José Alberto a quien quiero como a un hijo.
- A MIS TIOS: Con mucho cariño y por su apoyo.
- A MIS AMIGOS: Con mucho cariño, especialmente a los que supieron enfrentar los obstáculos que pone la vida, para consolidar una amistad con lealtad y solidaridad.
- A MIS COMPAÑEROS DE TRABAJO: Con mucho aprecio, porque me permitieron compartir con ellos y obtener suficiente experiencia y por su apoyo incondicional.
- A LA TRICENTENARIA: Universidad de San Carlos de Guatemala, y muy especialmente a la gloriosa Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i
CAPÍTULO I	
1. Tránsito.....	1
1.1. Definiciones.....	1
1.1.1. Departamento de tránsito.....	1
1.1.2. Departamento.....	1
1.1.3. Tránsito.....	1
1.2. Competencia.....	2
1.3. Organización del departamento de tránsito.....	3
1.3.1. Jefatura y subjefatura.....	4
1.4. Facultad que corresponde al departamento de tránsito.....	4
1.5. Traslado de competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República de Guatemala.....	5
1.6. Departamento de la policía municipal de tránsito.....	6
1.7. La creación de la empresa metropolitana reguladora de transporte y tránsito del municipio de Guatemala.....	9
CAPÍTULO II	
2. Escuela de aprendizaje de tránsito.....	11
2.1. Definiciones.....	11
2.2. Requisitos para la autorización de las escuelas de aprendizaje de tránsito.....	11
2.3. Escuela de conductores.....	12
2.4. Procedimiento de autorización.....	14
2.5. Requisitos para los instructores de las escuelas de automovilismo.....	14
2.5.1. Instructor.....	14
2.5.1.1. Definición.....	14
2.6. De la capacitación para los exámenes teóricos y prácticos.....	15
2.7. Traslados y contratación de funciones a las escuelas de aprendizaje de tránsito.....	16

	Pág.
2.7.1. Antecedentes.....	16
2.7.2. Finalidad del jefe del departamento de tránsito.....	17
2.8. De la fiscalización y canalización de las escuelas de tránsito.....	18
2.8.1. Control.....	18
2.9. Análisis jurídico en cuanto al funcionamiento de las escuelas de automovilismo.....	19
CAPÍTULO III	
3. Automovilista.....	23
3.1. Definición.....	23
3.2 Automóvil.....	23
3.2.1. Reglas básicas que debe tomar en cuenta un automovilista.....	27
3.2.2. Velocidad.....	28
3.2.3. Cuadro comparativo de velocidad permitida.....	28
3.2.4. Intervenciones frente a los principales riesgos producidos por el tránsito.....	30
CAPÍTULO IV	
4. Licencia de conducir.....	33
4.1. Definición.....	33
4.2. Requisitos para obtener de licencia de conducir.....	34
4.3. Tipos de licencias.....	34
4.3.1. Tipo A licencia profesional.....	34
4.3.2. Tipo B licencia liviana.....	34
4.3.3. Tipo C licencia particular.....	35
4.3.4. Tipo M licencia de motocicleta.....	35
4.3.5. Tipo T licencia de tractor.....	35
4.4. Requisitos para realizar el trámite y obtener la licencia de conducir.....	35
4.5. Requisitos para realizar el trámite de cambio de licencia.....	35
4.6. Requisitos para realizar el trámite de reposición de licencia.....	36
4.7. Requisitos para realizar el trámite de renovación de licencia.....	36

	Pág.
4.8. Prohibición para renovar o reponer la licencia de conducir.....	37
4.9. Retención y consignación del conductor del vehículo, licencia... de conducir y tarjeta de circulación.....	37
4.10. Permiso temporal de aprendizaje de conducción.....	38
4.11. Permisos.....	39
4.11.1 Vigencia de los permisos para las escuelas de Automovilismo.....	39
4.12. Seguro.....	39
4.12.1. El derecho de seguro.....	39
4.12.2. El contrato de seguro.....	40
4.12.3. Definiciones.....	40
4.12.4. Obligaciones de contratar seguros en el país.....	41
4.12.5. El riesgo como elemento del contrato de seguro.....	41

CAPÍTULO V

5. Responsabilidad penal y civil provenientes de la emisión de las licen <u>u</u> cias de conducir vehículo automotor sin cumplir con las exigencias de los requisitos establecidos.....	43
5.1 Responsabilidad.....	43
5.2. Responsabilidad jurídica.....	44
5.3. Grados de responsabilidad.....	44
5.3.1. Responsabilidad principal.....	45
5.3.2. Responsabilidad subsidiaria.....	45
5.4. Responsabilidad de tipo jurídico.....	45
5.5. Responsabilidad de tipo civil.....	45
5.5.1. Antecedentes.....	45
5.5.2. Responsabilidad civil de los funcionarios públicos.....	48
5.6. Responsabilidad de tipo penal.....	48
5.7. De los delitos contra la seguridad de tránsito.....	50
5.8. Responsabilidad penal de las personas jurídicas en la legisla <u>u</u> ción guatemalteca.....	53
5.8.1. Sinopsis histórica.....	53

	Pág.
5.8.2. Código Penal vigente Decreto 17-73 del Congreso de la República.....	53
5.9. Responsabilidad de tipo administrativo.....	54
5.10. Cancelación.....	57
5.11. Procedimiento.....	57
5.11.1. Audiencia.....	57
5.11.2. Resolución.....	58
5.11.3. Acuerdo.....	58
5.11.4. Negociaciones ilícitas.....	59
5.11.5. Elementos.....	59
5.11.6. Sanción.....	59
5.11.7. Derecho vigente y positivo.....	60
5.12. Regulación vial en latinoamerica.....	60
5.12.1. Argentina.....	60
5.12.2. Tegucigalpa.....	62
5.12.3. Costa Rica.....	63
5.12.4. Venezuela.....	63
5.13. Accidentes de tránsito.....	64
5.13.1. Concepto.....	64
5.13.2. Antecedentes.....	64
5.14. Análisis de casos.....	65
5.14.1. Comentarios.....	66
5.15. Causa de accidentes de tránsito.....	67
5.16. Informe de la procuraduría de los derechos humanos relacionados con accidentes de tránsito periodo 2000-2004.....	67
5.17. Esfuerzos para reducir los accidentes colectivos de tránsito.....	
CONCLUSIONES.....	87
RECOMENDACIONES.....	89
ANEXO I.....	91
ANEXO II.....	95
BIBLIOGRAFÍA.....	101

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo titulado “Análisis Jurídico y Doctrinario del Artículo 17 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 y del Acuerdo Gubernativo 242-99 Reglamento para el Funcionamiento de las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito en cuanto al Funcionamiento, Sanciones y Responsabilidades Penales, Civiles y Administrativas en que incurre el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil y las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito”, es de vital importancia para conocer el funcionamiento, a veces precario de las Escuelas de Automovilismo de Tránsito y destacar los aspectos más relevantes sobre el particular y fundamentalmente para dar a conocer las normas aplicables de las mismas.

El trabajo relacionado consta de cinco capítulos que contienen en su orden lo siguiente: El capítulo primero, se refiere a definiciones, conceptos, competencias y facultades relacionadas al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil; el capítulo segundo hace referencia a todo lo relacionado con las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito; el capítulo tercero incluye el tema relacionado a los Automovilistas y su conducta en el manejo de vehículos automotores; el capítulo cuarto analiza las definiciones y generalidades de las Licencias de Conducir; y el capítulo quinto desarrolla el tema de las responsabilidades penales y civiles provenientes de la emisión de las licencias de conducir y las exigencias de requisitos establecidos.

El tema investigado es de suma importancia, ya que por parte de la sociedad existe un desconocimiento total del procedimiento y funcionamiento de las escuelas de automovilismo de tránsito autorizadas para emitir los certificados previos a obtener la licencia de conducir. También resulta de interés motivar a otros investigadores para que se continúe con la ampliación de temas como éste, pues sería objetivo y beneficioso para la población en general, ya que a mayor conocimiento del tema, se podrían disminuir actos de corrupción que son constantes dentro del trámite correspondiente.

CAPÍTULO I

1. Tránsito

1.1. Definiciones:

1.1.1. Departamento de Tránsito:

Para una mejor comprensión sobre el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil de Guatemala, es necesario analizar cada uno de los vocablos en forma separada, y así concluir con el significado global.

1.1.2. Departamento:

“Resulta ser una cómoda división de distintas ramas o especialidades que se encuentran en la administración, de tal manera que para la mejor prestación de un servicio o desempeño de una labor, se dividen las ocupaciones de conformidad con las especialidades en departamentos que en forma específica tratan de lo que les corresponde siendo en consecuencia los departamentos administrativos, unidades de trabajo especializados que contribuyen a la buena administración pública. También se puede decir que departamento es un ministerio o rama de la administración pública.”¹

1.1.3. Tránsito:

La palabra tránsito se define como “Movimiento o desplazamiento, trasladarse de un lugar a otro, paso o traslado a través de las vías o lugares públicos, especialmente circulación por calles y caminos”.² En materia de circulación de vehículos y peatones en las calles de las ciudades populosas o en las carreteras.

Como lo establece el Artículo 1 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96, del Congreso de la República de Guatemala, para efectos de lo dispuesto por la presente ley debe entenderse: “Todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización,

¹ Real Academia Española, **Diccionario de la lengua española**, pág.1424.

² **Enciclopedia jurídica Omeba**. Tomo X.. Pág. 650.

uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas. Las disposiciones de esta ley se aplican a toda persona y vehículo que se encuentren en el territorio nacional; solo se exceptúan lo establecido en convenios y tratados internacionales ratificados por el Estado de Guatemala”

En consecuencia al analizar los dos vocablos anteriores “Departamento” y “Tránsito” se puede concluir que el Departamento de Tránsito es una institución centralizada que está al servicio de la población y que tiene por objeto regular y normar todo lo relacionado con la circulación de vehículos, peatones, revisiones de vehículos, emisiones de licencias de conducir. La Constitución Política de la República de Guatemala, principia estableciendo que el Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia, y su fin supremo es la realización del bien común. Tomando como base el deber constitucional que tiene el Estado, el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil está obligado a garantizar la seguridad de los habitantes en las vías públicas.

1.2. Competencia:

En los considerandos del Decreto 132-96 Ley de Tránsito establece: “Que es deber fundamental del estado garantizar la seguridad de las personas, tema que incluyen, entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito terrestre y los servicios relacionados como el mismo se concentran en las ciudades. Que el Estado a través de sus instituciones debe fortalecer las unidades que a nivel nacional tienen la responsabilidad de la seguridad, especialmente en cuanto a la planeación regulación y control se refiere bajo el estricto cumplimiento de la ley”.

El Artículo 4 del mismo cuerpo legal preceptúa “Compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, de conformidad con esta Ley salvo lo dispuesto en los Artículos 8 y 9 que establecen: “Del ejercicio de funciones de tránsito por las municipalidades. El

Organismo Ejecutivo mediante acuerdo gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten como mínimo los extremos señalados en este Artículo... El Artículo 9 de la Ley de Tránsito establece: Ejercicio conjunto. “Dos o más municipalidades podrán solicitar les sean trasladadas en forma conjunta funciones de la administración de tránsito, en sus respectivas circunscripciones municipales, con el fin de alcanzar objetivos comunes... ”.

Según el Artículo 194 inciso a) y f) de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece: “Cada ministerio estará a cargo de un ministro de Estado, quien tendrá las siguientes funciones...g) participar en las deliberaciones del Consejo de Ministros y suscribir los decretos y acuerdos que el mismo emita...” Artículo 17 de la Ley de Tránsito Decreto número 132-96 del Congreso de la República; 27 literal m) Decreto número 114-97 del Congreso de la República, Ley del Organismo Ejecutivo, “El Ministerio de Gobernación es quien tiene la facultad de autorizar a las escuelas de automovilismo aprendizaje de tránsito” en el Artículo 1º. del Acuerdo Gubernativo 2082-2002; en su Artículo 2º establece: “Que las escuelas de aprendizaje de automovilismo estarán bajo la supervisión del Ministerio de Gobernación, por conducto del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, quien faculta en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, realice las inspecciones y verificaciones que estime necesarias en las instalaciones, vehículos, mobiliario, personal y documentación relacionada a la capacitación y evaluación teórica y práctica de los alumnos, a efecto de establecer su correcto funcionamiento.

1.3. Organización del Departamento de Tránsito:

“El Departamento de Tránsito es administrado por un jefe y subjefe nombrados por el titular del ramo del Ministerio de Gobernación a propuesta del Director General de la Policía Nacional Civil quien contará con las dependencias y delegaciones que sean necesarias para el debido cumplimiento de la ley.

También mediante acuerdo ministerial “Se creará y organizará la policía de tránsito como parte integrante de la policía nacional y especializadas de tránsito a la cual le corresponderá aplicar la presente ley y por lo tanto sus integrantes están facultados para dirigir el tránsito y aplicar las sanciones instituidas en esta ley”. Como lo indica el Artículo 4 de la Ley de Tránsito.

Para la realización de sus funciones y atribuciones el Departamento de Tránsito de la Dirección de la Policía Nacional Civil, se integrará con las dependencias administrativas siguientes:

- Jefatura
- Subjefatura,
- Secretaría General,
- Secciones,
- Divisiones,
- Unidades Ejecutivas, y
- Delegaciones Departamentales de Tránsito. Como lo regula el Artículo 1 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo numero 273-98.

1.3.1. Jefatura y Subjefatura:

“El jefe y el sub-jefe serán nombrados por el Ministerio de Gobernación a propuesta del Director de la Policía Nacional Civil, el resto del personal serán contratados por el jefe de tránsito”. Según lo preceptuado en el Reglamento de Tránsito.

El jefe de tránsito es la autoridad máxima de la dependencia encargada de la seguridad y bienestar de la población guatemalteca en materia de tránsito vehicular. Quien deberá cumplir y hacer valer los derechos de las personas en esta materia.

1.4. Facultades que corresponden al Departamento de Tránsito:

Según el Artículo 194 inciso a) y f) de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece: “Cada ministerio estará a cargo de un Ministro de Estado, quien tendrá las siguientes funciones...f) Dirigir, tramitar, resolver e inspeccionar a todos los negocios relacionados con su ministerio...” Artículo 17 de la Ley de

Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República; 27 literal m) Decreto número 114-97 del Congreso de la República, Ley del Organismo Ejecutivo corresponde al Departamento de Tránsito de la Dirección General del Ministerio de Gobernación aplicar la presente Ley y para el efecto esta facultado para lo siguiente:

- a) Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional;
- b) Elaborar el reglamento para la aplicación de la presente ley;
- c) Organizar y dirigir a la policía nacional de tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades públicas o privadas autorizadas para cumplir actividades de tránsito.
- d) Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir;
- e) Organizar, llevar y organizar el registro de conductores;
- f) Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos;
- g) Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos;
- h) Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley disponer de ellos conforme a la misma;
- i) Aplicar las sanciones previstas en esta ley;
- j) Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional vial
- k) Todas las funciones otorgadas por la ley y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito.

1.5. Traslado de competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la república de Guatemala:

Tal como lo regula el Artículo 8 de la Ley de Tránsito “El Organismo Ejecutivo mediante acuerdo gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la república que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten como mínimo, los extremos señalados en este artículo.

Para tal efecto, además del acuerdo gubernativo referido, el concejo municipal correspondiente deberá convalidar dicho traslado mediante acuerdo municipal.

Este traslado no corresponderá en ningún caso las facultades para reglamentar los temas relativos a licencias de conducir, placas de circulación, seguros, registro de conductores y de vehículos y los otros asuntos de observancia general. En consecuencia, las municipalidades a las que se les delegue esta función únicamente podrán emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción. Para que el organismo ejecutivo pueda delegar la competencia de tránsito a una municipalidad, es necesario que ésta sí lo solicite y manifieste formalmente contar con los recursos necesarios para desempeñar dicha función. Así mismo, se responsabiliza por su ejercicio y mantenimiento, dictará los reglamentos y/u ordenanzas necesarias para el efecto y creará un departamento específico de policía municipal de tránsito si careciere del mismo.”

El Artículo 259 de la Constitución Política de la Republica de Guatemala, regula: Juzgado de Asuntos Municipales. “Para la ejecución de sus ordenanzas y el cumplimiento de sus disposiciones, las municipalidades podrán crear, de conformidad con la ley, su Juzgado de Asuntos Municipales y su Cuerpo de Policía de acuerdo con sus recursos y necesidades, los que funcionaran bajo ordenes directas del alcalde” El Decreto 12-2002 del Congreso de la República en su Artículo 35 establece: “Competencias generales del concejo municipal. Le compete al Concejo Municipal: a)...v) La creación del cuerpo de policía municipal”. Así mismo establece en su Artículo 70, Competencias delegadas al municipio: “El municipio ejercerá competencias por delegación en los términos establecidos por la ley y los convenios correspondientes, en atención a las características de la actividad pública de que se trate y a la capacidad de gestión del gobierno municipal, de conformidad con las prioridades de descentralización, desconcentración y el acercamiento de los servicios públicos a los ciudadanos”.

1.6. Departamento de la policía municipal de tránsito:

El Artículo 259 de la Constitución Política de la Republica de Guatemala establece: “Para la ejecución de sus ordenanzas y el cumplimiento de sus disposiciones, las municipalidades podrán crear de conformidad con la ley su

juzgado de asuntos municipales y su cuerpo de policía de acuerdo con sus recursos y necesidades, los que funcionaran bajo las ordenes del alcalde”.

El Artículo 79 del Código Municipal, regula: “Organización de la policía municipal. El municipio tendrá, si lo estima conveniente y cuenta con los recursos necesarios, un cuerpo de policía municipal, bajo las órdenes del alcalde. Se integrará conforme a sus necesidades, los requerimientos del servicio y los valores, principios, normas y tradiciones de las comunidades. En el ejercicio de sus funciones, la policía municipal observará las leyes de la república y velará por el cumplimiento de los acuerdos, reglamentos, ordenanzas y resoluciones emitidas por el concejo municipal y el alcalde, respetando los criterios básicos de las costumbres y tradiciones propias de las comunidades del municipio. Un reglamento normará su funcionamiento”.

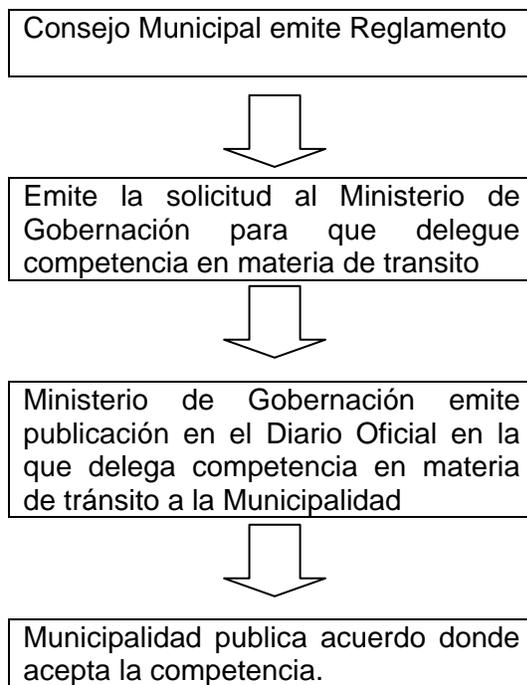
El concejo municipal de la Municipalidad de Guatemala, el 29 de julio de 1998, acordó que considerando “Que por imperativo constitucional, le corresponde a las Municipalidades del país, la prestación de los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de su fines propios, para los efectos correspondientes, emitirán los reglamentos y ordenanzas respectivos” asimismo; el segundo considerando establece: “Que la misma carta magna dispone que para la ejecución de sus ordenanzas y el cumplimiento de sus disposiciones, las municipalidades podrán crear, de conformidad con la ley, su cuerpo de Policía de acuerdo con sus recursos y necesidades, el cual funcionará bajo ordenes directas del alcalde acuerda emitir el siguiente reglamento de organización y funcionamiento de la policía municipal de tránsito”.

El Artículo 3 del reglamento establece: “Objeto. El departamento de la policía municipal de tránsito, tiene por objeto realizar funciones especializadas como agente de la autoridad de tránsito dentro del distrito municipal territorial, a la que se extiende la jurisdicción del municipio de Guatemala y en consecuencia le corresponderá dirigir y controlar el tránsito conforme a la ley y reglamento de tránsito, que afecten con exclusividad la jurisdicción del municipio de Guatemala. Sus integrantes están facultados para dirigir y controlar el tránsito”.

El Artículo 6 del mismo cuerpo legal establece: Autoridad superior administrativa.
a) Corresponderá al alcalde municipal en forma directa el mando superior del departamento de la policía municipal de tránsito en observancia y cumplimiento del mandato constitucional regulado en el Artículo 259 de la Constitución Política de la República de Guatemala; y b) El superintendente general ejercerá el mando inmediato del departamento de la policía municipal de tránsito.

El Artículo 165 del Código Municipal, establece: ámbito de su competencia. “El juez de asuntos municipales es competente para conocer, resolver y ejecutar lo que juzgue: a)...f) De las infracciones a la ley y reglamento de tránsito, cuando la municipalidad ejerza la administración del mismo en su circunscripción territorial”.

Procedimiento para crear la policía municipal de tránsito:



1.7. La Creación de la empresa metropolitana reguladora de transporte y tránsito del municipio de Guatemala –EMETRA-

El concejo municipal aprobó el reglamento de la empresa metropolitana reguladora de transporte y tránsito del municipio de Guatemala y su área de influencia urbana, el cual entró en vigencia el cinco de mayo de mil novecientos noventa y siete.

Con fecha trece de febrero del año dos mil uno, el concejo municipal realizó reformas al reglamento, así mismo modificó el nombre el cual a partir de esa fecha se denominó: “Reglamento de la entidad metropolitana reguladora de transporte y tránsito del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana” que también puede identificarse con las siglas de EMETRA.

El Artículo 1 del reglamento anteriormente descrito establece: Objeto. “El presente reglamento tiene por objeto, regular las acciones y organizaciones de la empresa metropolitana reguladora de transporte y tránsito del municipio de Guatemala y su área de influencia urbana”.

En el Artículo 4 del mismo cuerpo legal establece: Atribuciones. Son atribuciones de la empresa metropolitana reguladora de transporte y tránsito del municipio de Guatemala y su área de influencia urbana EMETRA: “Planificar, diseñar, instruir, operar, adquirir, mejorar, controlar, supervisar, fiscalizar e incentivar la participación del sector privado en la protección de los servicios de transporte colectivo, dentro del municipio de Guatemala y en su zona de influencia urbana. Y todo lo relativo a vehículos, conducción y tránsito de los mismos, conforme a la ley de tránsito y su reglamento y demás disposiciones que se emitan y que tengan relación con el tránsito de los vehículos.” Este artículo fue reformado y quedó de la siguiente forma: “Son atribuciones de la empresa metropolitana reguladora de transporte y tránsito del municipio de Guatemala y su área de influencia urbana – EMETRA- diseñar, mejorar, supervisar, fiscalizar dentro del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana, todo lo relativo a circulación de transporte público de pasajeros sea este público ó privado y de vehículos, la conducción y tránsito de los mismos conforme a la ley de tránsito y su reglamento

y demás disposiciones que se emitan en relación con el tránsito de vehículos y medios de transporte.”

CAPÍTULO II

2. Escuelas de aprendizaje de tránsito:

2.1. Definición:

Las escuelas de aprendizaje de tránsito, son entidades de carácter mercantil lucrativo que imparte la enseñanza aprendizaje de los alumnos en la adquisición de conocimientos teórico y práctico, para la circulación de vehículos automotores en la vía pública.

La creación de las escuelas de aprendizaje de tránsito, cuya finalidad es la de prestar un mejor servicio a la población, acatando las estipulaciones y ordenanzas emitidas por el Ministerio de Gobernación conjuntamente con el Departamento de Tránsito según las necesidades actuales y futuras como prever y proyectar un tránsito seguro y ordenado.

2.2. Requisitos para la autorización de las escuelas de aprendizaje de tránsito:

De conformidad con el Acuerdo Gubernativo 242-98 reglamento para el funcionamiento de las escuelas de aprendizaje; las escuelas de aprendizaje de tránsito, para su autorización deberán de presentar ante el Ministerio de Gobernación lo siguiente:

- a) Solicitud escrita con firma autenticada por notario. Esta solicitud deberá ser firmada por el propietario de la escuela de aprendizaje de tránsito o su representante legal en su caso;
- b) Datos de identidad personal del propietario o su representante legal;
- c) Denominación que adoptará la escuela de aprendizaje de tránsito;
- d) Lugar donde se ubicará su sede y oficinas centrales.

Asimismo la solicitud se deberá acompañar los siguientes documentos regulados en el Artículo 17 del mismo cuerpo legal que preceptúa lo siguiente:

- a) Proyecto de los estatutos que normarán las actividades de la escuela de aprendizaje de tránsito, el cuál deberá estar acorde con las prescripciones de la ley de tránsito y su reglamento;

- b) Patente de comercio, si se tratare de una empresa individual o copropiedad y patente de sociedad y de empresa en caso de personas jurídicas. En este último caso también deberán acompañarse el acta notarial de nombramiento del representante legal, debidamente registrada en el Registro Mercantil General de la República;
- c) Constancia de inscripción en el registro tributario unificado;
- d) Declaración jurada ante un notario, del propietario, directores o gerente, de que la escuela acatará las órdenes requerimientos y demás disposiciones que sobre su funcionamiento emita el Ministerio de Gobernación o el Departamento de Tránsito;
- e) Acreditar fehacientemente que cuenta con las instalaciones, mobiliario y el equipo necesario para el cumplimiento de sus funciones;
- f) Acompañar los proyectos de los programas de estudio de los cursos de capacitación teórica y práctica que llevará a cabo;
- g) El listado de los instructores de la escuela, acreditando la escolaridad y capacitación de los mismos;
- h) Documentos que acrediten la propiedad de los vehículos, su arrendamiento, el mandato o autorización para poder utilizarlo;
- i) Fotocopia de la cédula de vecindad del propietario o representante legal de la escuela de aprendizaje de tránsito y de los instructores, así como de las licencias de conducir de estos últimos;
- j) Constancias de carencias de antecedentes penales y policíacos del propietario o representante legal de la escuela y de sus instructores;
- k) Constancia de que los vehículos se encuentran debidamente asegurados por daños a terceros, dicho seguro deberá renovarse anualmente.”

2.3. Escuela de conductores:

Las escuelas de enseñanza y aprendizaje de automovilismos debidamente autorizados por el Ministerio de Gobernación deben cumplir los siguientes requisitos:

1. Poseer habilitación de la autoridad competente de la jurisdicción de sudomercado. La habilitación deberá ser comunicada a la autoridad de tránsito de la localidad, la cual deberá llevar un registro a tal efecto.
2. Contar con instructores profesionales, matriculados ante la autoridad del tránsito; matrícula que tendrá validez por seis (6) meses, y será revocable por decisión fundada. Para obtenerla deben acreditar buenos antecedentes penales y policíacos y aprobar un examen especial de idoneidad.
3. Tener vehículos de todos los tipos de licencia de conducir que estén actualmente y acordes con las categorías para las cuales están habilitados a enseñar;
4. Tener cobertura de seguros que cubran los eventuales daños emergentes de la enseñanza;
5. No instruir personas a las que les falte más de seis (6) meses para tener la edad mínima que exige este Código para obtener la licencia habilitante a que aspira.
6. La autoridad de tránsito de la jurisdicción debe supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Ley de Tránsito y su Reglamento, así como sus Acuerdos Gubernativos, con facultad para suspender o clausurar definitivamente a los establecimientos, tal como lo establece la Ley de Tránsito del Argentina, Buenos Aires en su Artículo 33.

La aprobación del mencionado curso será condición necesaria para la obtención de dicha licencia. Las escuelas de aprendizaje de tránsito de nuestro país no cuentan con el conocimiento y experiencia para la enseñanza teórica y práctica. Si se cumplieran con los requisitos establecidos y se implementará la forma de concientizar a la sociedad en la forma de conducir y hacer de su conocimiento que manejar un vehículo automotor no es una simple adquisición de conocimientos vehiculares sino que se adquiere una responsabilidad ante una sociedad civil.

2.4. Procedimiento de autorización:

Según el Artículo 18 del Acuerdo Gubernativo 242-99 inspección y revisión. “Presentada la solicitud para la autorización de la escuela de aprendizaje de tránsito, el Ministerio de Gobernación si se hubiese cumplido con los requisitos y aportado los documentos que procedieren, remitirá el expediente al Departamento de Tránsito, a efecto de que este proceda a hacer una inspección de las instalaciones y vehículos y revise los programas de estudio de los cursos de la capacitación teórica y práctica”.

El Artículo 19 establece: informe circunstanciado y opinión. “Efectuada la inspección y revisión a la que se refiere el artículo anterior, el Departamento de Tránsito emitirá un informe circunstanciado y deberá pronunciarse sobre la procedencia de la autorización solicitada. Dicho informe deberá emitirse dentro de un plazo de doce (12) días hábiles contados de la fecha de recepción del expediente”. El Artículo 20 establece: dictamen. “Con la opinión favorable del Departamento de Tránsito, el expediente será devuelto al Ministerio de Gobernación, cursado a la asesoría jurídica del mismo, a efecto que se emita el dictamen jurídico que corresponda, este dictamen deberá ser aprobado por la Procuraduría General de la Nación”.

El Artículo 21 regula que: autorización. “Cumplidos los requisitos y llenados los trámites correspondientes, el Ministerio de Gobernación emitirá el acuerdo ministerial por medio del cuál concede la autorización solicitada y se aprueba en su caso”. El Artículo 22 establece: “Previo a iniciar sus actividades las escuelas de aprendizaje de tránsito debidamente autorizadas por el Ministerio de Gobernación, deberán registrarse en el registro que para el efecto deberá llevar el Departamento de Tránsito, presentado para el efecto copia certificada del acuerdo ministerial de autorización y acreditar fehacientemente que este fue debidamente publicado en el diario oficial.

2.5. Requisitos para los instructores de las escuelas de automovilismo:

2.5.1. Instructor:

2.5.1.1. Definición:

Es aquella persona individual autorizada y capacitada con aptitudes y conocimientos para la enseñanza teórica y práctica en la educación vial para lograr un mejor nivel de seguridad en la circulación de los vehículos y peatones.

El Artículo 7 del reglamento para el funcionamiento de las escuelas de aprendizaje de tránsito establece: instructores: Las escuelas de aprendizaje de tránsito deberán contar con dos instructores de tránsito, para el efecto de la capacitación de los interesados en obtener la licencia de conducir

Como lo establece: el Artículo 8 del reglamento para el funcionamiento de las escuelas de aprendizaje de tránsito los requisitos. Para ser instructor de tránsito se requiere:

- a) Ser mayor de 25 años de edad;
- b) Tener como mínimo 5 años de poseer licencia profesional;
- c) Tener como mínimo título de educación media; y
- d) Someterse y aprobar las pruebas que el Departamento de Tránsito determine.

El Artículo 9. del Acuerdo Gubernativo 2242-98 para el funcionamiento de las escuelas de aprendizaje indica: Registro: “El Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil llevará un registro de los instructores de tránsito que estén capacitados para ejercer dicha función en las escuelas de aprendizaje de tránsito”.

2.6. De la capacitación para los exámenes teóricos y prácticos:

Las escuelas de aprendizaje de tránsito; entidades encargadas de la capacitación teórica y práctica de los aspirantes de la licencia de conducir, por medio de los instructores quienes instruyen a los alumnos en conocimientos sobre el manejo de un vehículo automotor como en las responsabilidades en que incurrieran si actúan en forma negligente e impulsivamente dentro de la circulación de un vehículo automotor.

También es necesario que los aspirantes a obtener la licencia de conducir tengan conocimiento sobre la Ley de Tránsito Decreto número 132-96 y su reglamento, y en las faltas que incurrieran si no ponen en práctica dicho conocimiento, también es necesario que los aspirantes a obtener la licencia de conducir tengan el pleno conocimiento que el crecimiento de la población y por ende el número de vehículos, su concentración en áreas urbanas, el uso excesivo y descontrolado de las vías públicas terrestres tanto por peatones como conductores de vehículos, atentan en contra del bien común, fin supremo del Estado.

La capacitación teórica y práctica que brindan a las escuelas de aprendizaje de tránsito, deberá realizarse de conformidad con lineamientos, políticas de educación vial que impulse el Ministerio de Gobernación y el Departamento de Tránsito; también se implementaran cursos de capacitación teórica y práctica con un mínimo de quince horas de duración.

Las escuelas de aprendizaje de tránsito, con base en los exámenes teóricos y prácticos deberán extender el certificado de aprobación para la obtención de la licencia de conducir vehículo automotor, formulario que les proporcionara a las escuelas de aprendizaje de tránsito, el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, determinará el valor a cancelar por certificado.

2.7. Traslados y contratación de funciones a las escuelas de aprendizaje de tránsito:

2.7.1. Antecedentes:

En la década de los ochenta y noventa las personas que deseaban adquirir su licencia de conducir tenían que hacer grandes colas y a veces llegar al extremo de dormir en las instalaciones del Departamento de Tránsito para poder examinarse, si tenían suerte, de lo contrario tenían que regresar otro día y al momento de la aprobación de los exámenes teóricos y prácticos la persona tenía que cancelar la cantidad de ocho quetzales para que le dieran su licencia de cartón, que en ese tiempo era el documento por medio del cuál se permitía conducir un vehículo automotor. Los exámenes se practicaban en la central de mayoreo

ubicada en la zona doce (12) de la ciudad capital. Las licencias de cartón no eran confiables porque desde que empezó su emisión también inicio una tremenda corrupción debido a que cada aspirante a licencia de conducir tenía una ficha y las personas encargadas del archivo de las licencias vendían una y otra vez la ficha de una persona a varias personas, dando lugar que las licencias de cartón fueran falsas, y cuando la persona iba a renovar se daba cuenta que era falsa su licencia aunque hubiera realizado los tramites legales.

Anteriormente, el Departamento de Tránsito se encargaba de la emisión de las licencias, utilizando cartulina para elaborar este documento; posterior a ello, durante el gobierno del Presidente de la República, señor Álvaro Arzú Irigoyen, fue contratada la empresa Maycom, Sociedad Anónima, para emitir las licencias de conducir en material plástico, con medidas de seguridad para evitar la falsificación de tal documento.

En la actualidad, existen 14 escuelas de automovilismo de tránsito que se encargan de la inducción y capacitación de los nuevos pilotos automovilísticos, al finalizar el período de aprendizaje se otorga la certificación de aprobación del examen teórico y práctico para obtener la licencia de conducir, misma que es emitida por la empresa Maycom, Sociedad Anónima.

El Departamento de Tránsito, ente encargado de supervisar y llevar el control de que las licencias no sean falsificadas, debido a la situación actual del país es frecuente y un mal endémico de las causas de tanto accidente, ya que hay personas que poseen licencias de conducir que no ha llenado con los requisitos establecidos por nuestra Ley vigente y positiva, especialmente los de servicio de transporte colectivo.

2.7.2. Finalidad del jefe del departamento de tránsito:

Vigilar e inspeccionar el cumplimiento de las leyes y disposiciones generales, ejecutando las órdenes que reciba de las autoridades en el ámbito de sus respectivas competencias; asimismo hacer cumplir el

mandato constitucional regulado en el Artículo 2 de la Constitución Política de la República de Guatemala que establece: “Deberes del Estado: es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la república la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona”.

Como lo indica el reglamento de organización de la policía nacional civil Acuerdo Gubernativo número 585-97 del Presidente de la República en su Artículo 11: “El Departamento de Tránsito, al mando de un comisario general es el órgano encargado de emitir y controlar las licencias de conducir, planificar la regulación de tránsito, sugerir las reformas legislativas en materia de seguridad vial y ejercer la dirección técnica del servicio de tránsito de la subdirección general de operaciones”.

2.8. De la fiscalización y cancelación de las escuelas de automovilismo:

2.8.1. Control:

Todas las escuelas de aprendizaje de tránsito según el Acuerdo Gubernativo número 242-99 en su Artículo 24 instituye que estarán bajo el control del Ministerio de Gobernación, por conducto del Departamento de Tránsito. Para los efectos consiguientes, se practicarán en cualquier momento, de oficio o a petición de parte las verificaciones o inspecciones que se estimen necesarias en las instalaciones, vehículos, mobiliario, personal y documentación atinente a la capacitación y evaluación teórica y práctica respectivas de todas y cada una de las escuelas de aprendizaje de tránsito a efecto de establecer su adecuado funcionamiento, con apego a la Ley de Tránsito y al presente Reglamento.

En principio este Artículo en la actualidad no se cumple, ya que dichas inspecciones a todas las escuelas de aprendizaje de tránsito no se llevan a cabo para su realización y las escuelas de aprendizaje de tránsito están a merced de ellas mismas, incurriendo en la irresponsabilidad de no practicar ni capacitar a los aspirantes a obtener la licencia de conducir; ningún inspector del Departamento de Tránsito verifica, ni supervisa a las

escuelas autorizadas para emitir el certificado de aprobación de los exámenes teórico y práctico, para ver si la persona que adquirir este documento esta capacitado para manejar el vehículo automotor y si está conciente de la responsabilidad que tiene al momento de circular en la vía pública, respetando las señales y advertencias que hay en las carreteras y caminos de todo el territorio nacional.

El Artículo 25 del mismo cuerpo legal establece: “Fiscalización de la capacitación. El Departamento de Tránsito reconocerá plena validez a los certificados que extienden las escuelas de aprendizaje de tránsito debidamente autorizadas para funcionar; sin embargo si lo estimare conveniente o necesario podrá efectuar evaluaciones teóricas y prácticas en forma directa a los aspirantes a licencia de conducir que ya hubieren sido evaluados y aprobados cualesquiera de las escuelas de aprendizaje de tránsito en mención, con el propósito de corroborar la aptitud de los aspirantes.

2.9. Análisis jurídico en cuanto al funcionamiento de las escuelas de automovilismo:

De acuerdo a las leyes citadas y documentos referidos se concluye que los principales factores de las causas de accidentes de tránsito en Guatemala, recurrente de colisiones y atropellamientos por vehículos son:

- a) El exceso de velocidad,
- b) La ebriedad del piloto,
- c) La imprudencia del peatón,
- d) La falta de cultura de respeto al peatón,
- e) La falta de mantenimiento de las carreteras y
- f) Sobre todo la emisión de las licencias de conducir sin llenar los requisitos de experiencia, pericia, y destreza necesarias para la obtención de la misma.

a) Exceso de velocidad:

Actualmente, la irresponsabilidad de los conductores de los vehículos automotores, es uno de los factores causantes de los muchos accidentes de tránsito acaecidos en nuestro país, en la mayoría de los casos son jóvenes y

personas adultas, quienes por incidia de velocidad, por el hecho de tener en sus manos la autorización para conducir, cometen actos de negligencia e irresponsabilidad que producen consecuencias totalmente ilegales, como serían no respetar los límites de velocidad establecidos y no tener en cuenta las condiciones físicas y psíquicas propias, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación en general.

b) La ebriedad del piloto:

Un aspecto crucial a considerar en materia de seguridad vial es el consumo de alcohol y sustancias de estupefacientes o psicotrópicas en niveles que alteran la capacidad de mantener el control del vehículo. La negligencia de los conductores de vehículos automotores, al ingerir bebidas alcohólicas en exceso ocasiona el descontrol de sus aptitudes físicas, psicológicas propias del conductor, teniendo como producto final las pérdidas de vidas humanas.

c) Imprudencia del peatón:

En los países en vías de desarrollo muchas víctimas de hechos de tránsito suelen ser peatones, ciclistas, motociclistas y los usuarios del transporte público, todo esto como consecuencia de la falta de una debida educación vial proporcionada por parte del Estado deviniendo en actos de menosprecio por la vida, por parte tanto de la posible víctimas como de los victimarios.

d) Falta de cultura y respeto al peatón:

La falta de educación de los pilotos automovilistas versus educación peatonal no existe y esto incrementa el excesivo índice de accidentes de tránsito, el respeto al peatón es un derecho que tiene a la vía y una obligación de respetar del piloto automovilista. Todas las normas de tránsito analizadas regulan los derechos y deberes de los peatones, los conductores están obligados a respetar a los transeúntes y a considerar su vulnerabilidad cumpliendo con los derechos de paso establecidos. Estos a la vez deben comportarse adecuadamente en la vía pública cumpliendo en detalle a lo normado, entre lo

que suele incluir circular por las aceras, veredas, pasos elevados o puentes peatonales y demás señales.

e) Falta de mantenimiento de las carreteras

El Estado a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda es la institución encargada del mantenimiento de las carreteras y puentes del país, en algunos casos otorgan concesiones para el mantenimiento. Debido a los cambios climáticos de mantenimiento en el invierno y verano y también por las secuelas que dejan los accidentes de tránsito en las carreteras. El mantenimiento de calles y caminos es muy importante en la prevención de colisiones, ello indica que es posible reducir significativamente el número de colisiones por medio de la ingeniería de tránsito y generar grandes ahorros sociales, independientemente de la existencia de cambios de conducta de las personas en el tránsito.

f) Emisión de licencias de conducir sin llenar los requisitos establecidos.

Como consecuencia del trámite engorroso para la emisión de la licencia de conducir origina que la población en lugar de obtenerla por los medios adecuados, opta por buscar ciertas facilidades con las que incurre en ilegalidades produciendo además de la corrupción lógica, una serie de eventos de tránsitos provenientes de la inexperiencia.

El Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, como institución encargada de velar por el estricto cumplimiento de las leyes guatemaltecas, debe de implementar un modelo de escuela de automovilismo de tránsito, con planes de educación vial, la que debe de ser incorporada a los distintos niveles de enseñanzas en las escuelas de aprendizaje de tránsito, así mismo autorizar y revocar los permisos para los establecimiento de las escuelas de aprendizaje de tránsito que no cumplan los requisitos de la Ley de Tránsito y su Reglamento, teniendo como objetivo principal lograr que los alumnos egresen con los conocimientos de destrezas y habilidades para conducir vehículos automotores

en sus diferentes categorías y así como los principios básicos sobre mecánica, que deben de impartir los instructores profesionales acreditados .

Es necesario tener una habilitación, registro o licencia para conducir, la cual misma es otorgada en distintas categorías que indican los grados de dificultad y riesgo según se trate de conducir motocicletas, vehículos livianos, vehículos de transporte de pasajeros o camiones, lamentablemente en Guatemala no se cumplen con todos los requisitos mínimos establecidos, y se otorga la licencia de conducir a personas que no son aptas para la obtención de la misma, lo ideal sería que existiera un Consejo Nacional de Seguridad Vial o un Departamento encargado de la preparación de planes, proyectos y programas tendentes a reducir los accidentes de tránsito, así como la propuesta de incluir en la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primaria secundaria, en la enseñanza técnica, y universitaria, e instituir orientaciones o especialidades que capaciten a los futuros conductores para los distintos fines de la Ley de Tránsito, difundir y aplicar permanentemente medidas y formas de prevenir accidentes.

Hasta el día treinta de noviembre del año dos mil seis se encuentra en análisis para su posterior discusión por parte del Honorable Pleno del Congreso de la Republica de Guatemala el proyecto de la Ley Preventiva de Accidentes Colectivos de Tránsito, de aprobarse este proyecto se estaría cumpliendo una de las finalidades establecidas en la Constitución Política de la República de Guatemala.

CAPÍTULO III.

3. Automovilistas

3.1 Definición:

Es aquella persona que tiene el control del volante de un vehículo automotor puesto en circulación en la vía pública. Para entender bien el concepto de automovilista debemos de conocer que es un vehículo automotor.

3.2. Automóvil:

“Vehículo automotor, de dos ejes, especialmente equipado y construido para el transporte de personas, con capacidad máxima de nueve ocupantes, su peso bruto máximo es de 3.5 toneladas métricas.” Definición regulada en el Reglamento de Tránsito.

Todas las personas que conducen un vehículo automotor han cumplido los requisitos establecidos en la Ley de Tránsito y su Reglamento, cumpliendo así sus fines de la aprobación de los exámenes teóricos y prácticos para la adquisición de su licencia de conducir, teniendo en cuenta de las responsabilidades civiles y penales.

El vehículo con el que se realice el aprendizaje, según como lo indica el reglamento de tránsito deberá cumplir con lo siguiente:

- a) Serán de los de tipo de uso corriente y correspondiente al tipo de licencia en cuestión, sin modificaciones que alteren sus condiciones normales de utilización o faciliten la visibilidad.
- b) Estarán provistos de embrague (cluch) y cambio de velocidades no automático ni semiautomático, exceptuándose los utilizados por discapacitados que no puedan operar el embrague y/o la palanca de velocidades y;
- c) Deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento, provistos de toda la documentación reglamentaria.

“Cuando un vehículo circule en función de aprendizaje con instructor, deberá estar debidamente señalizado a efecto que puedan identificarse en cualquier tiempo y lugar. El departamento podrá establecer las normas de señalización por medio de circular o instructivo.”

Es necesario que también exista un acuerdo o reglamento para los automovilistas ya que en nuestra sociedad se puede decir que es una sociedad inculta con respecto a los automovilistas, ya que hay personas que no tienen el conocimiento necesario de respetar:

1. Las señales de tránsito,
2. A las personas que circulan en la vía pública;
3. A las ambulancias que prestan un servicio de socorro a la población; y
4. A las mismas autoridades de tránsito que no hacen hacer valer su autoridad para poder controlar el fluido vehicular que existe en nuestra población.

La realidad es que a parte de saber y tener los conocimientos necesarios para la conducción de un vehículo automotor es necesario saber controlar o manejar la situación en la vía pública ya que muchos automovilistas son personas imprudentes y negligentes al conducir un vehículo automotor, y ello provoca los accidentes automovilísticos poniendo en riesgo su vida y la de las demás personas que necesitan que se pueda controlar y concientizar a las personas de los riesgos que corren al perder el control.

En nuestro país, tanto peatones como conductores de vehículos automotores han adoptado hábitos de incumplimiento de elementales normas de tránsito, con consecuencias dolorosas para la vida propia y ajena, sin contar con las pérdidas materiales provocadas, que es un diario vivir en nuestra ciudad y en todo el territorio nacional. El incumplimiento de normas y el desorden existentes en la administración del tránsito, han ocasionado unos problemas de grandes magnitudes que afecta a toda la población, pues basta con circular por las vías públicas para comprender que todos podemos ser víctimas potenciales de algún hecho de tránsito.

La falta de capacidad e idoneidad demostrada por las instituciones encargadas de la administración de tránsito por las vías públicas terrestre hacen reflejar la necesidad de la búsqueda de medidas legales, acordes a la realidad social, que tiendan a proporcionarnos un tránsito fluido y seguro. Si estas personas o instituciones encargadas del tránsito y las escuelas de aprendizaje de tránsito tomaran conciencia del daño que provocan a la población con la implementación y vigencia las leyes sería diferente ya que las personas que conducen su vehículo automotor al circular en la vía pública estarían seguros que todos tienen el conocimiento necesario de la educación impartida por las instituciones encargadas, logrando con ello el objetivo primordial plasmada en nuestra Constitución Política de la República de Guatemala, que regula en su Artículo 1. “El Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia, y su fin supremo es la realización del bien común”.

Ante esta necesidad es necesario que cada automovilista o conductor de cualquier vehículo automotor analice y tome a conciencia los siguientes consejos establecidos en el reglamento de tránsito:

- Antes de ingresar a la vía pública verificar que su vehículo se encuentra en adecuadas condiciones de seguridad de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad.
- No obstante lo normado en el inciso anterior, para el caso de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, los propietarios de los mismos serán responsables de que dichos vehículos circulen en adecuadas condiciones de seguridad, aun cuando el conductor tenga la obligación de informar cualquier anomalía que detecte.
- En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito. Cualquier maniobra debe advertirse previamente, realizarse con precaución, y efectuarse siempre que no cree riesgos al tránsito ni afecte la fluidez del mismo.

- Utilizar únicamente la calzada sobre la derecha y en el sentido señalado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.
- Siempre demostrar su educación con un comportamiento de paciencia y profesionalismo.
- Siempre haga sus paradas en forma y el lugar correcto.
- No haga de piloto de carreras, recuerde que pone en peligro su vida, la de los pasajeros y transeúntes. Esto es en especial a los pilotos automovilistas que manejan un bus extraurbano ya que debido a la falta de conocimiento se ha provocado muchos accidentes vedando la vida de muchas personas.
- Haga que revisen periódicamente el sistema de frenos y las llantas.
- Respete el semáforo y nunca debe quedarse a mitad de la calle obstaculizando el tránsito de la calle opuesta.”³

Hay que tener en cuenta que los vehículos tienen que contar con la documentación reglamentaria para poder circular en las vías públicas del territorio nacional, y debe poseer lo siguiente:

- a) Tarjeta de circulación o fotocopia autenticada de la misma
- b) Placa y calcomanías de circulación vigentes.

La tarjeta de circulación o la fotocopia autenticada, será portada por el conductor de cada vehículo automotor, siempre que circule en las vías públicas del territorio nacional. La placa o placas de circulación irán sujetas en lugar visible en la parte frontal y posterior del vehículo.

En el Artículo 14 del Reglamento 273-98 del Congreso de la República, regula que todo vehículo automotor que transite en la vía pública del territorio nacional deberá contar con el siguiente equipo y aditamentos:

- a) bocina

³ Luis Gustavo de León. Educación vial en Guatemala. 1997. pág. 41

- b) retrovisor interior y exterior
- c) parabrisas y limpia brisas
- d) cinturones de seguridad en los asientos delanteros
- e) llanta de repuesto del tipo que pueda reemplazar a las principales
- f) herramientas necesarias para el cambio de llanta
- g) silenciador
- h) velocímetro
- i) luces:
- j) una luz alta y baja a cada lado de la parte frontal.
- k) una luz de posición a cada lado en las partes frontales y posteriores
- l) una luz de marcha atrás en la parte trasera.
- m) cuatro luces direccionales, una en cada esquina del vehículo
- n) dos luces de freno en la parte posterior una de cada lado y
- o) dispositivo para poder accionar luces de emergencias e
- p) iluminación completa de la placa de circulación trasera
- q) dos triángulos reflectivos para señales de emergencia.

3.2.1. Reglas básicas que debe tomar en cuenta un automovilista:

Parte de la educación vial, que una persona debe de tomar en cuenta al momento de entrar a su vehículo es asegurarse de que las puertas estén bien cerradas y seguidamente ponerse el cinturón de seguridad. Los buenos hábitos personales harán un buen piloto que esté siempre alerta mirando hacia la vía que conduce, abarcando hacia los lados y no mantener la vista solamente sobre el capó, siendo previsor se podrá evitar colisiones o decisiones de último momento.

Asimismo que no cambie de carril constantemente, mantenerse siempre en el mismo carril y cuando se quiera cambiar a otro utilice la pida vías, mirar a su retrovisor y espejo lateral, pero antes de cambiar gire o voltee la cabeza para ver el lado donde se ubicará. Este movimiento ha evitado innumerables accidentes y en países avanzados es regla obligatoria para todo conductor.

No se pegue al vehículo que va delante de usted ya que esto no es correcto y ocasiona muchos accidentes automovilísticos.

3.2.2 Velocidad:

Según el Artículo 109 del Reglamento de la Ley de Tránsito, regula que todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y tener en cuenta, además sus propias condiciones físicas y psíquicas, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad del vehículo a las mismas de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites del campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.

El Artículo 119 del Reglamento en mención preceptúa que se prohíbe entablar y realizar carreras, concursos, certámenes, competiciones de velocidad u otras pruebas deportivas en la vía pública, salvo que, excepcionalmente cuenten con el permiso correspondiente. Actualmente se tiene conocimiento que existen carreras clandestinas llamadas cuarto de millas llevadas a cabo por el Aeropuerto Internacional La Aurora.

3.2.3. Cuadro comparativo de velocidades permitidas:

En autopistas	90 Km. Por hora
En vías rápidas	80 Km. Por hora
En arterias principales	60 Km. Por hora
En arterias secundarias	50 Km. Por hora
En caminos y vías locales	40 Km. por hora
En vías residenciales de circulación controlada y zonas escolares	30 Km. Por hora

Es necesario que todos los pilotos automovilistas tengan en cuenta a que velocidad deben de conducir de acuerdo a las circunstancias en la que se encuentren, ya que no es lo mismo conducir en una ciudad que es transitada por miles de vehículos automotores, que en las vías donde hay menos circulación ya sea de peatones o de vehículos.

“Un factor identificado como la causa más recurrente de colisiones, choques y atropellamientos por vehículos de motor es el exceso de velocidad. Según Roadpeace el primer accidente de tránsito en el mundo que generó la primera muerte por esta causa, ocurrió, porque el vehículo posiblemente iba a 12,8 km/h, cuando debería ir a 6,4 km/h.

Las altas velocidades de los vehículos contribuyen a incrementar la posibilidad de inseguridad vial, porque se corre mayor riesgo de perder el control, el conductor cuenta con menos tiempo de reaccionar y el vehículo se vuelve menos estable. El desarrollo de altas velocidades aumenta la severidad de los accidentes: “A 50 Km/h el riesgo de muerte para peatones es 8 veces más alto que a 30 Km/h. Si un vehículo colisiona con un peatón a 60 Km/h este probablemente muera.

Otro factor de riesgo plenamente identificado en el uso de la vía, es el consumo de alcohol. Como conductor o peatón, el estar embriagado incrementa la posibilidad de morir o resultar lesionado. El alcohol reduce la capacidad de acción y reacción de una persona, y por consiguiente su comportamiento en las vías será inseguro y peligroso, los niveles de alcohol en la sangre circulante, alteran la capacidad de reacción de las personas y de mantener el control sus movimientos o vehículos, según las investigaciones realizadas por la Organización Panamericana de la Salud -OPS- en Washington, DC, en el documento de seguridad vial un problema de política pública 2004.

Según el informe técnico del II foro de seguridad vial realizado el 25 y 26 de agosto de 2005, establece que: “En Guatemala, durante el año 2003, aparecen registrados 2,036 accidentes de tránsito y a causa de ellos murieron 532 personas, lo cual significa que por cada 100 accidentes 26 tuvieron resultados fatales, de esas muertes el 58% (311 del total) están comprendidas en la población de 20 a 59 años, es decir la población económicamente activa, lo que representa para el país, no solo pérdidas

materiales, también costos sociales en términos de mano de obra calificada, orfandad, viudez, discapacidad, problemas de salud mental y desintegración de los núcleos familiares.

Entre las principales causas de accidentes de tránsito en Guatemala en el periodo 2003 esta el exceso de velocidad 34%, la ebriedad del piloto 22%, la imprudencia del peatón 7%, la falta de mantenimiento 5% e ir distraído (celular) 4%, según consta en estadísticas del sistema integral de atención en salud, departamento de Unidad de Gestión de Riesgo, del Ministerio de Salud.

3.2.4. Intervenciones frente a los principales riesgos producidos por el tránsito:

Es extenso en discutir propuestas de intervención y acciones dirigidas a mejorar la seguridad vial, como complemento es necesario destacar las propuestas contenidas según las investigaciones realizadas por la Organización Panamericana de la Salud -OPS- en el documento seguridad vial un problema de política pública, producto de la rescisión de iniciativas de diversos países estas son :

- Regular el uso del suelo: un crecimiento inteligente de los conglomerados urbanos debe propugnar por un desarrollo compacto y de mayor densidad, con usos mixtos (residencia, trabajo, estudio, comercio, recreación) que faciliten la movilidad caminando, en bicicleta o transporte público y no privilegiar solamente el transporte particular.
- Construir caminos cortos y especiales para usuarios vulnerables: la mayoría de los peatones y ciclistas optan por caminos mas cortos y fáciles, aunque sean mas inseguros. En este sentido, el sistema de tránsito debe propugnar por construir vías cortas, especiales y seguras para ciclistas y peatones, separados de los vehículos de motor.
- Restringir los vehículos particulares en determinados sitios de la ciudad: vedar el ingreso de vehículos particulares en

determinados sitios de la ciudad. Esto no solo reduce la inseguridad vial, sino que también mejorara la movilidad del transporte público.

- Construir vías únicas para el transporte público: debe ser un transporte público, cómodo, asequible económicamente para todos los estratos, con accesos peatonales, paraderos seguros, zonas para guardar bicicletas, paradas de taxis. Esto no solo mejora la movilidad vial sino que también reduce la inseguridad y mejora la seguridad ciudadana.
- Establecer un sistema progresivo para la obtención de las licencias de conducción: siendo los jóvenes una de las poblaciones con mas alto riesgo se puede limitar, en edad y horario, la conducción de vehículos motorizados. En Malasia se redujo significativamente las tasas de choques de motociclistas al elevar de 16 a 18 años la edad mínima para conducirlos.
- Diseñar y construir vías publicas seguras: el diseño de las vías debe pensarse en función de la diversidad de usuarios y de su seguridad. Vías especiales para transporte público y particular, para peatones y ciclistas, urbanas y rurales, rápidas y lentas y desde luego vías plurales que contemplen infraestructuras para cada uno de los usuarios. Las vías y sus bordes deben estar libres de árboles, postes de acero u hormigón o cualquier otro objeto que pueda constituirse en riesgo, igualmente, es recomendable separar con calzada o pequeños separadores vías amplias que tienen circulación contraria para evitar colisiones de frente entre vehículos; se ha constatando que esta medida reduce las lesiones mortales en un 45% a un 50%.
- Realizar revisiones sobre el mantenimiento de los vehículos públicos y privados: de acuerdo con la legislación de cada país se deben de realizar revisiones periódicas sobre las condiciones técnico-mecánicas de los vehículos. En este sentido y con el

objetivo de reducir el riesgo que significa un parque automotor deficiente o en condiciones de inseguridad mecánica, en especial de transporte público, es necesario diseñar y poner en ejecución un plan de reposición. Los ocupantes de un vehículo fabricado antes de 1984 corren un riesgo tres veces mayor de sufrir lesiones que lo de uno de fábrica reciente.

- Proteger a los ocupantes de los vehículos: medidas combinadas como utilizar cinturones de seguridad y disponer de bolsas de aire autoinflables reducen la mortalidad de conductores y pasajeros del asiento delantero en un 68%. Efectos similares se han observado con el uso de las sillas de los niños y los cinturones de seguridad en los asientos traseros.
- Aplicación irrestricta de las normas sobre velocidad y de los límites de alcoholemia: la mayoría de países tienen reglamentaciones importantes al respecto, una más estrictas que otras para sancionar a los conductores que rebasan los límites de velocidad o conducen vehículos bajo efectos del alcohol. Pero no basta con tener esta normatividad, hay que aplicar las sanciones de manera estricta y ejemplar, según la Organización No Gubernamental Mothers Against Drunk Driving en los Estados Unidos se han salvado más de 270,000 muertes por vehículos, relacionadas con el alcohol desde 1980, cuando fue fundada esta Organización No Gubernamental y ha reducido de 60% a un 30% la mortalidad relacionada a beber licor y conducir vehículos.

CAPÍTULO IV

4. Licencias de conducir:

4.1. Definición:

“Documento expedido por el Departamento de Tránsito, que faculta a su titular a conducir un tipo de vehículo que se consigna en la misma” regulado en el reglamento de tránsito.

La licencia de conducir es el documento de identificación de una persona para poder circular en la vía pública un vehículo automotor la cuál es autorizada por el Departamento de Tránsito.

Toda persona que desee conducir un vehículo automotor esta obligada a solicitar su licencia al departamento respectivo, después de haber realizado correctamente los exámenes acerca de las señales, así como las reglas de seguridad y demostrar aptitud visual, mental y haber probado el examen practico hecho por técnico calificado.

A las personas que no se les podrá extender su licencia de conducir son:

- A los enfermos mentales o con defectos físicos que les impida conducir perfectamente.
- A los menores de 16 años de edad.
- A las personas que ingieran bebidas alcohólicas o sean drogadictas.
- A quienes no aprueben sus exámenes conforme a la ley.
- A los que tengan antecedentes y que los haga peligrosos a la ciudadanía.

La violación a las leyes de tránsito hace que existan los accidentes viales, ninguna persona esta exenta de sufrir un accidente, pero el desconocimiento, la ignorancia, misma y la ausencia de educación vial influyen en este aspecto, así como la falta de concentración.

Manejar requiere total concentración y no debe por ningún motivo, ingerir alcohol o drogas, ya que estas afectan su capacidad mental y motriz haciendo lentas y/o tardías sus reacciones, un alto porcentaje de los accidentes de tránsito son causados por la embriaguez

4.2. Requisitos para obtener la licencia de conducir:

Para obtener por primera vez la licencia de conducir se requiere:

Llenar la solicitud correspondiente;

- a. Ser mayor de edad;
- b. Presentar certificación de examen de la vista de acuerdo a lo que disponga el Departamento de Tránsito;
- c. Saber leer y escribir en el idioma oficial que rija en el territorio nacional. Si el solicitante es analfabeta, el Departamento de Tránsito podrá realizar pruebas especiales para establecer su nivel de conocimientos;
- d. Pagar el valor correspondiente;
- e. Aprobar los exámenes teóricos y prácticos respectivos;
- f. Presentar el número de fotos que requiera la autoridad.

La habilitación implica que su titular debe respetar los controles y exigencias en beneficio de la seguridad pública vial y demás normativas de la presente ley.

Los menores de edad deberán contar con autorización suficiente de padre, madre o tutor, para el otorgamiento de la licencia de conductor.

4.3. Tipos de licencias:

4.3.1. Tipo A licencia profesional:

Para conducir toda clase de vehículos, transporte de carga; más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo; transporte escolar y transporte colectivo. Se refiere que las personas tienen que ser mayor de veintitrés (23) años de edad.

4.3.2. Tipo "B" licencia liviana:

Para conducir toda clase de automóviles o vehículos, 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, pudiendo recibir remuneración por conducir. Se refiere que la persona tiene que ser mayor de veintiún (21) años de edad.

4.3.3. Tipo "C" licencia particular;

Para conducir toda clase de automóviles, paneles, microbuses, pick-up con o sin remolque y un peso bruto máximo hasta 3.5 toneladas métricas,

sin recargo de remuneración. Se refiere que la persona tiene que ser mayor de dieciocho (18) años de edad.

4.3.4. Tipo “M” licencia de motocicleta:

Para conducir toda clase de motocicletas y motonetas.

4.3.5. Tipo “T”, licencia de tractor:

Para conducir maquinaria agrícola industrial. Este tipo de licencias no autoriza a su titular a conducir cualquier otro tipo de vehículos.

4.4. Requisitos para realizar el trámite y obtener la licencia de conducir:

- Presentar certificación aprobada de los exámenes teórico y práctico, en cualquier academia del país autorizada por el departamento de tránsito.
- Presentar certificado de examen de la vista por oftalmólogo autorizado por el Departamento de Tránsito.
- Presentar comprobante de pago efectuado en el Banco del Quetzal por la cantidad asignada a su licencia de conducir.

Si es mayor de edad:

- Presentar cédula de vecindad, original y fotocopia.

Si es menor de edad:

(Mínimo 16 años más un día cumplidos).

- Presentar fe de edad reciente, original y fotocopia.
- Presentar carta de compromiso del padre o encargado del menor, legalizada por un notario.
- Fotocopia de la cédula de vecindad del padre o encargado.

4.5. Requisitos para realizar el trámite: cambio de tipo de licencia:

- Presentar certificación aprobada de los exámenes teórico y práctico, en cualquier academia autorizada por el Departamento de Tránsito.
- Presentar licencia de conducir.
- Presentar certificado de examen de la vista, extendido por un oftalmólogo autorizado por el Departamento de Tránsito.
- Presentar comprobante de pago por Q. 100.00

- Estar solvente de multas.
- Presentar cédula de vecindad, original y fotocopia. Si es menor de edad, presentar fe de edad, original y fotocopia.

4.6. Requisitos para realizar el trámite: reposición de licencia

- Presentar denuncia original efectuada en el Ministerio Público, por pérdida o robo.
- Comprobante de pago por Q. 100.00
- Estar solvente de multas.
- Presentar cédula de vecindad, original y fotocopia. Si es menor de edad, presentar fe de edad, original y fotocopia.

4.7. Requisitos para realizar el trámite de renovación de la licencia:

- Presentar licencia de conducir a renovar a los centros de emisión de licencias Maycom, Sociedad Anónima.
- Presentar comprobante de pago por Q. 100.00
- Estar solvente de multas.
- Presentar cédula de vecindad, original y fotocopia. Si es menor de edad, presentar fe de edad, original y fotocopia.

4.8. Prohibición para renovar o reponer licencia de conducir:

En el Artículo 30 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98 preceptúa: no podrá renovarse o reponerse la licencia de conducir en los siguientes casos:

- a. Por resolución de Juez Competente.
- b. Cuando la licencia en cuestión se encuentre suspendida o cancelada en la fecha de la solicitud de renovación y reposición; y,
- c. Al conductor que tuviera multas pendientes sin haber hecho efectivo su pago.

4.9. Retención y consignación del vehículo, licencia de conducir y de la tarjeta de circulación:

La Policía Municipal de Tránsito, es la entidad encargada de velar por la seguridad de las personas y de los conductores en la circulación de los vehículos automotores en la vía pública, estos agentes tienen la obligación de sancionar, multar, retener o consignar la licencia de conducir a aquellos conductores que infrinjan la ley, o en todo caso que circulen en la vía pública a excesiva velocidad, no respetando las señales de tránsito, o en estado de ebriedad.

En nuestro país debería de existir una escuela que si cumpla con los requisitos establecidos para evitar que tanto como conductores como instructores que enseñan a personas a manejar un vehículo automotor asistan a una escuela de aprendizaje de tránsito estrictamente supervisada. Ya que en la actualidad hay escuelas de aprendizaje de automovilismo que no cuentan con la autorización legal para poder impartir clases de manejo por lo que es necesario que el Jefe de Tránsito de la Policía Nacional Civil haga sus inspecciones necesarias un ejemplo sería que tuvieran un formato para la verificación de las escuelas de aprendizaje para una enseñanza adecuada a los a estudiantes de automovilismo.

También es necesario que las personas que cumplan o hayan cumplido con una pena máxima o por algún delito por causa de un accidente automovilístico se les vede la obtención de su licencia de conducir, ya que pondrían en peligro la seguridad vial a la población.

La autoridad deberá retener y consignar la licencia de conducir en los casos siguientes:

- Mientras se lleven a cabo las pruebas de alcoholemia y/o influencias de drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Si estas pruebas resultaran negativas, sin más trámites se devolverán los documentos, el vehículo y el conductor podrá circular libremente. En caso de que resulten positivas las pruebas, la autoridad de tránsito, pondrá a disposición de la Policía Nacional Civil al conductor, el vehículo y sus documentos.

- Cuando el conductor porte licencia vencida, falsificada o alterada.
- Al conducir implicado en un hecho de tránsito en el cuál resulten lesionados o fallecidos.
- Al conductor implicado en un hecho de tránsito en el cuál ocasione daños a la propiedad ajena, salvo que mediante acuerdo ofrezca la reparación inmediata. En todo caso, este acuerdo deberá celebrarse ante Notario.
- Al conductor que circule un vehículo sin portar tarjeta de circulación o fotocopia autenticada.
- Al conductor de licencia suspendida o cancelada por la autoridad competente.
- Al conductor que circule sin placas de circulación.
- Al conductor que no respete u ofenda a los policías de tránsito, inspectores adhonorem o inspectores escolares en el ejercicio de sus funciones o a los particulares que en situaciones de emergencia o calamidad pública, asuman temporalmente y en forma excepcional la administración del tránsito.

4.10. Permiso temporal de aprendizaje de conducción:

Se concederá a las personas que estén aprendiendo a conducir vehículos automotores. Dicho permiso obliga a recibir un curso de aprendizaje en una escuela de aprendizaje de tránsito autorizada para el efecto. El aprendizaje se llevará a cabo por medio de un acompañante que ya posea licencia y sea autorizado por el Departamento de Tránsito.

Las escuelas de aprendizaje de tránsito son las encargadas de instruir a los aspirantes a obtener la licencia de conducir, proveerles de todo material para la información relacionada con educación vial:

4.11. Permisos:

La licencia de conducir es el documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, que autoriza a una persona para manejar un vehículo. De acuerdo con la Ley de Tránsito y el Acuerdo Gubernativo 273-98 del Congreso de la Republica, y demás leyes aplicables, en consecuencia habilitan e identifica a su titular como conductor, quien está

obligado a portar esta licencia siempre que conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida.

Lo anterior es el contenido del Artículo 14 de la Ley de Tránsito y se transcribe con la intención de poner en evidencia una serie de denuncias, e informaciones mal intencionadas que están creando algún tipo de duda sobre la legalidad de los permisos autorizados por el Departamento de Tránsito durante la suspensión de actividades de la empresa Maycom, Sociedad Anónima contratada para elaboración de licencias en material plástico, incluyendo algunas medidas de seguridad para evitar falsificaciones.

4.11.1 Vigencia de los permisos para las escuelas de automovilismo:

El permiso de aprendizaje se autorizará como máximo tres veces seguidas a cada solicitante y tendrá un plazo de validez de seis meses, debiéndose portar según las normas de la Ley. Es obligatorio que el aprendiz se acompañe del instructor de la escuela de aprendizaje de tránsito o en su caso por el acompañante, siempre que conduzca el vehículo de aprendizaje.

4.12. Seguro:

4.12.1. El derecho de seguros:

Es el conjunto de normas jurídicas que regulan el seguro como manifestación social y económica. Estas normas son unas de derecho privado y otras, de derecho público.

4.12.2 El contrato de seguro:

-Doctrinariamente: El contrato de seguro es un convenio por el cual una empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato.

-Legalmente el Artículo 874 del Código de Comercio establece: “Por contrato de seguro el asegurador se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato, y el asegurado o tomador del seguro, se obliga a pagar la

prima correspondiente”. Asimismo el Artículo 1 del Decreto Ley número 473 establece: “Empresas de Seguros. Las empresas privadas de seguros de naturaleza mercantil, cualquiera que sea el de origen de su capital, solo pueden constituirse y organizarse como sociedades anónimas, conforme a las leyes del país. Su denominación debe expresarse en idioma español. Las empresas estatales de seguros se regirán por la ley orgánica de su creación. Queda prohibido el funcionamiento en el país de agencias o sucursales de empresas de aseguradoras extranjeras.”

4.12.3. Definiciones:

El Artículo 875 del Código de Comercio indica: “Para los efectos de este Código se considera

1. Asegurador: A la sociedad mercantil autorizada legalmente para operar seguros, que asume los riesgos especificados en el contrato de seguro.
2. Solicitante: A la persona que contrata el seguro, por cuenta propia o por la de un tercero determinado o determinable que traslada los riesgos al asegurador.
3. Asegurado: La persona interesada en la traslación de los riesgos.
4. Beneficiario: La persona que ha de percibir, en caso de siniestro, el producto del seguro.
5. Prima: La retribución o precio del seguro.
6. Riesgo: La eventualidad de toda caso fortuito que pueda provocar la pérdida prevista de la póliza.
7. Siniestro: La ocurrencia del riesgo del asegurado.

Una sola persona puede reunir las calidades de solicitante, asegurado y beneficiario. Los hechos ciertos o los físicamente imposibles, no constituyen riesgo y no pueden ser objeto del contrato de seguro, salvo la muerte.”

4.12.4. Obligación de contratar seguros en el país:

El Artículo 17 de la Ley de Seguros establece: “Los seguros a que se refiere los incisos siguientes, deben ser contratados con empresas autorizadas para operar en el país:

- a) Seguro de personas, cuando el asegurado se encuentre en el país al celebrarse el contrato.
- b) ... c) Seguros de cascos de naves o aeronaves y de cualquier clase de vehículos, siempre que dichas naves, aeronaves o vehículos sean matricula guatemalteca.
- d) Seguros de los demás ramos de daños contra riesgos que amenacen bienes situados en territorio guatemalteco....”

4.12.5. El riesgo como elemento real del contrato de seguro:

- “Es la eventualidad que como tal puede ocurrir o no. Cuando la eventualidad se efectúa, recibe el nombre de siniestro”.Artículo 875 inciso sexto del Código de Comercio. Los hechos ciertos y físicamente imposibles, no constituyen riesgo y no pueden ser objeto del contrato de seguro, salvo la muerte. El riesgo es el principal objeto del contrato de seguro y como tal debe reunir ciertos requisitos establecidos por la ley y la doctrina, y son:
- Posible: Un riesgo asegurable debe ser posible, no puede admitirse como tal una eventualidad que no estuviera dentro de un margen de posibilidad de suceder.
- Incierto: Para que exista el seguro, debe haber alguna inseguridad o incertidumbre, nadie conoce de un seguro contra acontecimientos ciertos, sin embargo la excepción a esta regla, ocurre en el seguro de vida, ya que el hecho natural de morir es un fenómeno cierto de que suceda, pues no se puede evitar, pero en este caso la incertidumbre no se

aplica al hecho de morir, sino cuándo se va a morir. Lo incierto es la duración de la vida del asegurado.

- Futuro: Debe tratarse de un acontecimiento que puede o no suceder a partir del contrato. Los riesgos que se traslada son los que se corren en el futuro. Así lo dispone el Arto.906 que expresa que el contrato es nulo si en el momento de su celebración el riesgo hubiere desaparecido o el siniestro se hubiere realizado, salvo pacto expreso, si las partes consideran que el riesgo subsiste.
- Sujeto a interés: El interés asegurable, muy manifiesto en el seguro de daños y menos en el de personas, consiste en el propósito de que el riesgo no se convierta en siniestro; debe existir un interés en que esa eventualidad futura, no suceda, de lo contrario se desnaturaliza el contrato de seguro y la buena fé que lo fundamenta.

CAPÍTULO V

5. Responsabilidad penal y civil provenientes de la emisión de licencias de conducir vehículo automotor sin cumplir con las exigencias de requisitos establecidos.

5.1. Responsabilidad:

Etimológicamente la palabra “responsabilidad” surge de la voz latina responderé, que significa estar obligado a algo, en nuestro caso, a las consecuencias de nuestros actos, siendo éste un concepto bastante amplio para los fines que se persiguen en este trabajo. La responsabilidad, en líneas generales para los representantes de la escuela clásica, la imputabilidad esta basada sobre el libre albedrío y la culpabilidad moral, cierto es que entre ellos no creen en el libre albedrío o asignan a la pena un fin defensivo, razón por la cual a Romagnosi Feuerbach y Betham, se les llamo padres del positivismo. Como el hombre tiene libre albedrío, cuando delinque viola la ley moral a sabiendas, debe responder, en consecuencia, a la sociedad, por el daño producido, porque es moralmente responsable, habiendo desarrollado un acto soberano de libertad. La responsabilidad moral es, pues, el fundamento y la justicia de la pena.

La pena resulta entonces, una expropiación, una retribución, un castigo. El contenido de la ley es, en este punto, esencialmente moral, confinando aquí el derecho penal con la ética. Por eso aceptan la irresponsabilidad de los enfermos mentales, de los ebrios y de los menores, y basan los conceptos de imputabilidad y responsabilidad, en los de culpa y dolo.⁴

Guillermo Cabanellas define responsabilidad como la “Obligación de reparar y satisfacer por uno mismo, o en ocasiones especiales por otro, la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado. Capacidad para aceptar las consecuencias de un acto consciente y voluntario”⁵

“La responsabilidad es la virtud o disposición habitual de asumir las consecuencias de las propias decisiones de ellas ante alguien, es la capacidad de dar respuesta de los propios actos.

Condiciones para que exista la responsabilidad:

⁴ Enciclopedia jurídica omeba Pág. 653

⁵ Diccionario enciclopédico de derecho usual Guillermo Cabanellas. Pág.

- Libertad: Para que exista responsabilidad, las acciones han de ser realizadas libremente. En este sentido, ni los animales, ni los locos, ni los niños pequeños son responsables de sus actos pues carecen de uso de razón (el uso de razón es imprescindible para la libertad).
- Ley: Debe existir una norma desde la que se puedan juzgar los hechos realizados. La responsabilidad implica rendir cuenta de los propios actos ante alguien que ha regulado un comportamiento”.⁶

5.2. Responsabilidad jurídica:

La responsabilidad jurídica no puede concebirse sin la existencia concreta de un perjuicio. Este daño físico, moral o material, necesariamente debe ser sufrido por la sociedad organizada o por una persona física o moral en particular. Cuando el perjuicio sufrido afecta el orden público, la responsabilidad del autor del perjuicio es de naturaleza penal y por consiguiente, se hace necesario investigar su culpabilidad a base del sistema de la prueba moral y una vez comprobada esta, sea impuesta por una jurisdicción competente en donde se hayan observado todas las reglas concernientes al debido proceso. En definitiva lo importante es saber que la sociedad civilizada se rige por normas jurídicas de convivencia y de orden general que hacen posible la preservación del bien colectivo y la protección debida de los derechos humanos. El derecho, definido como la “regla social obligatoria” frena los abusos y las arbitrariedades y crea un equilibrio social entre todos los seres humanos.⁷

5.3. Grados de responsabilidad:

El Artículo 11 de la Ley de Probidad y Responsabilidades de Funcionarios y Empleados Públicos Decreto 89-2002 establece: grados de responsabilidad. responsabilidad principal, responsabilidad subsidiaria.

⁶ <http://www.ideasrapidas.org/responsabilidad.htm>

⁷ <http://www.reforma-justicia.gov.do/responsabilidaddp.htm>

5.3.1. Responsabilidad principal:

Es cuando el sujeto de la misma esta obligado por disposición legal o reglamentaria a ejecutar un acto.

5.3.2. Responsabilidad subsidiaria:

Cuando un tercero queda obligado por incumplimiento del responsable principal.

Todo funcionario que ejerce una función queda sometido a las diferentes clases de responsabilidades en que puede incurrir.

Encontramos que las responsabilidades pueden ser responsabilidad de tipo político y responsabilidad de tipo jurídico, en este último caso encontramos la responsabilidad civil, la responsabilidad de tipo penal y la responsabilidad de tipo administrativa.

5.4. Responsabilidad de tipo jurídico:

Este tipo de responsabilidad se da cuando los funcionarios públicos infringen normas legales o dejan de cumplirlas, y en este caso podemos encontrar la responsabilidad de tipo administrativo.

5.5. Responsabilidad de tipo civil:

5.5.1. Antecedentes:

La noción de la responsabilidad ha tenido largo y laborioso proceso en la historia del derecho. En un principio quizás la responsabilidad dependiera del raptor vengativo de la víctima del mal, el incumplimiento de la obligación o el daño causado sólo originaba la ruptura de la paz entre los particulares y, más adelante en la evolución institucional, un derecho de apoderamiento o confiscación por el Estado o el príncipe en cuanto a los bienes del moroso o del culpable de un daño civil.

El progreso jurídico lleva a fijar la responsabilidad civil, de eminente sentido económico, en los bienes, afectados expresamente, o sin especial convención: como la prensa tácita la cual se repite de las deudas y obligaciones contractuales y extracontractuales del responsable. Ese

principio ondea en el Código Civil Español, al expresar que: “Del cumplimiento de las obligaciones responde el deudor con todos sus bienes, presentes y futuros”.⁸

Según Hugo Calderón esta clase de responsabilidad se da cuando los funcionarios públicos en el ejercicio de sus cargos, causan daños y perjuicios a los administradores. Existe dentro del Código Procesal Civil y Mercantil lo que se denomina juicio sumario de responsabilidades, el cual es el medio de deducir las responsabilidades en que haya incurrido el funcionario, el cual esta regulado en el Artículo 299 que indica: “Se tramitaran en juicio sumario 1)...4) la deducción de responsabilidad civil contra funcionarios y empleados públicos...”

La Constitución Política de la Republica de Guatemala, en su Artículo 155, indica la responsabilidad solidaria del Estado y establece que cuando un dignatario o trabajador del Estado, en ejercicio de su cargo, infrinja la ley en perjuicio de los particulares, el Estado o la institución estatal a quien sirva, será solidariamente responsable por los daños y perjuicios que se causen.

El Artículo 9 del Decreto 89-2002 del Congreso de la República de Guatemala establece: “Genera responsabilidad civil la acción u omisión que con intención o negligencia, imprudencia o impericia o abuso de poder, se cometa en perjuicio y daño de patrimonio público, independiente de la responsabilidad penal que se genere. Los daños y perjuicios provenientes de la responsabilidad civil se harán efectivos con arreglo del Código Civil y demás disposiciones legales vigentes sobre la materia, salvo que la acción civil se decida dentro de la acción penal en forma conjunta”.

Es la obligación que tiene el delincuente de reparar el daño causado. Siendo esta obligación no solo de derecho privado, sino esencialmente de derecho público. El delincuente derivado de su acción criminosa esta obligado a indemnizar los daños materiales, ganancias lícitas cesantes, (dejadas de percibir por la víctima) y la indemnización correspondiente.

⁸ **Diccionario enciclopédico de derecho usual.** Guillermo Cabanellas pág. 737

Según lo afirma la doctrina el delito implica siempre una violación a la norma jurídica, originando consecuentemente un daño o peligro público, una lesión a los intereses jurídicos de la colectividad, y además puede ocasionar un daño particular que puede apreciarse económicamente dando origen a una acción para repararlo, y es que el delito puede ofender a la sociedad y a los particulares o solo a la sociedad como resultado de las acciones. La penal tendiente a la aplicación de la Ley Penal y a la Civil, que busca la reparación del daño que el delito haya podido producir en cuyo caso el lesionado toma el carácter de actor civil, como lo indica el en libro vocabulario jurídico del derecho penal.

La utilización de un automotor lleva implícita necesariamente la existencia de un riesgo, dada la forma en que se desarrolla el tránsito en las calles y caminos, caracterizado por el número cada vez mayor de vehículos motorizados y el aumento de velocidad. Por hábil y prudente que sea un conductor, nunca esta exento de ocasionar, culposamente o no, daños a la persona o bienes de terceros con su maquina, ni tampoco puede evitar sufrir esos mismos daños en su propia persona y patrimonio. Las estadísticas de accidentes ocasionados por automotores, con la fría pero elocuente rigurosidad de sus cifras, demuestran mejor que cualquier otro argumento el área que supone, tanto para conductores como para las personas transportadas y peatones, su forzosa y habitual participación en la vida social a través de las modernas rutas pavimentadas. Este riesgo que asume todo automovilista reúne los caracteres estadísticos que hacen posible la neutralización de sus efectos por medio del seguro, y ello se debe la extraordinaria difusión que tienen en la actualidad los contratos de esa índole destinados a cubrir la indemnización de los daños ocasionados con los automotores a terceros y los perjuicios sufridos en el propio patrimonio del asegurado a consecuencia de accidentes o por la sustracción del vehículo, como lo establece el libro problemática jurídica de los automotores.

5.5.2. Responsabilidad civil de los funcionarios públicos:

La que recae personalmente sobre ellos por razón del desempeño de sus cargos y sin que puedan alegar la absorción característica proveniente de la responsabilidad administrativa. Corresponde contra todos los funcionarios del orden gubernativo, desde ministro hasta agente de la autoridad, que en el ejercicio de su cargo infrinjan, con sus actos u omisiones, algún precepto cuya observancia les haya sido reclamada por escrito. Implica la obligación de resarcir los daños y perjuicios causados al reclamante por las infracciones legales señaladas. Igual responsabilidad es exigible a quienes ejerzan funciones administrativas municipal o provincial, sean designados por el gobierno, por ministerio de la ley o por elección popular, y basado en el precepto escueto del Código Civil Español que establece: “El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado” (Artículo 1902). “La obligación que impone el artículo anterior es exigible no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se deben responder...”. El Estado es responsable en ese aspecto cuando obra por mediación de un agente especial; pero cuando el daño hubiese sido causado por el funcionario a quien propiamente corresponda la gestión practicada, en cuyo caso será aplicable lo dispuesto en el artículo anterior” (Artículo 1903).

La responsabilidad la asume plenamente, con descargo total para el inferior, el jefe o superior jerárquico que aprueba expresamente la infracción lesiva, sea por acción o por omisión.⁹

5.6. Responsabilidad de tipo penal:

Según Jiménez de Asúa, es la consecuencia de la causalidad material del resultado de la injusticia del acto (noción valorativa objetiva), del reproche de culpabilidad (noción normativa y subjetiva) u de la punibilidad u omisión típicamente descritas por la ley. Para el tratadista Manuel Osorio la

⁹ **Diccionario enciclopédico de derecho usual** Tomo V Guillermo Cabanellas pág. 738

responsabilidad de tipo penal “Es el conjunto de condiciones de un acto injusto, típicamente descrito por la ley y de un individuo imputable y la existencia de una sanción penal”.

Es la aneja a un acto u omisión por la ley y realizado por persona imputable, culpable o carente de excusa voluntaria. Se traduce en la aplicación de una pena, suele llevar consigo, de haber ocasionado daños y perjuicios, la responsabilidad civil.

Para el profesor Eugenio Cuello Calón, las causas de extinción de la responsabilidad penal son determinadas circunstancias que sobrevienen después de la comisión del delito y anulan la acción penal o la pena. Se diferencian de las causas de exención de responsabilidad penal en que éstas son anteriores a la ejecución del hecho (como la infancia, la locura), o coetáneas, es decir surgen en el momento de su realización, mientras que las causas de extinción de la responsabilidad penal sobrevienen no sólo después de la ejecución del delito, sino aún después que la justicia ha comenzado su persecución y, en ciertos casos, con posterioridad a la sentencia condenatoria. Otra diferencia entre ambas consiste en que las causas de exención de responsabilidad son causas intrínsecas, que se refieren a la persona del delincuente en relación con su actividad criminal, mientras que las causas de extinción son causas extrínsecas, que aunque pueden tener conexión con la persona del reo o con el hecho punible, son extrañas a la relación de causalidad moral y material de éste.

Después de haber comprobado la existencia de un delito, y que este se atribuye a una persona determinada ésta deviene en responsable del mismo y se sujeta a las consecuencias penales y civiles por la comisión del mismo.

“La responsabilidad penal es la que se concreta en la aplicación de una pena, por la acción u omisión dolosa o culposa del autor de una u otra. Es estrictamente personal de interpretación restringida, de irretroactividad vedada, de voluntariedad presunta (una vez demostrada la relación de causalidad entre el ejecutor o inductor y el resultado) y de orden público”.¹⁰

¹⁰ **Diccionario enciclopédico de derecho usual** Tomo V Guillermo Cabanellas pág.744

Según Hugo Calderón Morales en su libro derecho administrativo I establece que dentro del Código Penal existen una serie de delitos o faltas en que los funcionarios públicos pueden incurrir en ejercicio de su cargo, aunque hay que aclarar que el funcionario público puede incurrir en cualquier delito de los tipificados en el Código Penal.

El Artículo 101 del Código Penal indica: “Que la responsabilidad penal se extingue:

- a) Por muerte del procesado o del condenado
- b) Por amnistía
- c) Por perdón del ofendido, en los casos en que la ley lo permita expresamente
- d) Por prescripción
- e) Por cumplimiento de la pena

De acuerdo al Artículo 102 del Código Penal, las causas de extinción de la pena son:

- a) Por su cumplimiento
- b) Por muerte del reo
- c) Por amnistía
- d) Por indulto
- e) Por perdón del ofendido, en los casos señalados por la ley
- f) Por prescripción”

5.7. De los delitos contra la seguridad de tránsito:

El Artículo 11 de la Constitución Política de la República de Guatemala regula: Detención por faltas o infracciones. “Por faltas o por infracciones a los reglamentos no deben permanecer detenidas las personas cuya identidad pueda establecerse mediante documentación, por el testimonio de persona de arraigo o por la propia autoridad. En dichos casos, bajo pena de la sanción correspondiente, la autoridad limitará su cometido a dar parte del hecho a juez competente y a prevenir al infractor, para que comparezca ante el mismo dentro de las cuarenta y ocho horas hábiles siguientes. Para este efecto son hábiles

todos los días del año, y las horas comprendidas entre las ocho y las dieciocho horas.

Quienes desobedezcan el emplazamiento serán sancionados conforme a la ley. La persona que no pueda identificarse conforme a lo dispuesto en este artículo, será puesta a disposición de la autoridad judicial más cercana, dentro de la primera hora siguiente a su detención”.

Los Artículos 157, 157 bis y 158 del Código Penal, literalmente establecen:

Artículo 157. Responsabilidades de conductores. “Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años:

1. Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.
2. Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas su integridad o su bienes o causando intranquilidad o zozobra públicas.

En caso de reincidencia las sanciones de este artículo se duplicaran.

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

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

Artículo 157 bis. “Quien 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 tres mil a cinco mil quetzales.

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 el párrafo anterior”.

Artículo 158. Responsabilidad de otras personas. “Serán sancionados con multa de veinticinco a quinientos quetzales y prisión de dos a seis meses, quienes pusieren en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras:

Alterando la seguridad del tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción total o parcial de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos”.

El Artículo 264 Bis. Código Procesal Penal. Arresto Domiciliario en hechos de tránsito. Establece: “Cuando se trate de hechos por accidentes de tránsito, los causantes de ellos deberán quedarse en libertad inmediata, bajo arresto domiciliario. Esta medida podrá constituirse mediante acta levantada por un notario, Juez de Paz o por el propio Jefe de Policía que tenga conocimiento del asunto, estos funcionarios serán responsables si demoran innecesariamente el otorgamiento de la medida. El interesado podrá requerir la presencia de un fiscal del Ministerio Público a efecto de agilizar el otorgamiento de dicha medida. En el acta deberán hacerse constar los datos de identificación personal, tanto del beneficiado como de su fiador, quienes deberán identificarse con su cédula de vecindad o su licencia de conducir vehículos automotores, debiéndose registrar la dirección de la residencia de ambos. El Juez de Primera Instancia Competente, al recibir los antecedentes, eximirá y determinará la duración de la medida, pudiendo ordenar la sustitución de la misma por cualesquiera de las contempladas en el artículo anterior.

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

- 1) En estado de ebriedad o bajo efecto de drogas o estupefacientes.
- 2) Sin licencia vigente de conducción.
- 3) No haber prestado ayuda a la víctima, no obstante de haber estado en posibilidad de hacerlo.
- 4) Haberse puesto en fuga u ocultamiento para evitar su procesamiento.

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

5.8. Responsabilidad penal de las personas jurídicas en la legislación penal guatemalteca.

5.8.1. Sinopsis histórica:

En cuanto a los Códigos Penales que se han promulgado en nuestro país son: El Decreto 1576 de fecha cuatro de julio de mil novecientos setenta y seis; el Decreto 419 de fecha quince de febrero de mil ochocientos ochenta y nueve; el Decreto 2164 de fecha veintinueve de abril de mil novecientos treinta y seis; y se ha podido comprobar que en dichas leyes no se ha contemplado castigo alguno para las personas jurídicas, inclusive ni se ha mencionado sobre la responsabilidad penal de las mismas, no es sino hasta la promulgación del Decreto 17-73 del Congreso de la República, vigente en nuestro país desde el quince de septiembre de mil novecientos setenta y tres que es el que actualmente nos rige, contempla en su Artículo 38 la responsabilidad penal de las personas jurídicas.

5.8.2. Código Penal vigente, Decreto 17-73 del Congreso de la República.

El Código Penal en el Artículo 38 establece: (responsabilidad penal de personas jurídicas). En lo relativo a personas jurídicas se tendrá como responsables de los delitos respectivos a directores, gerentes, ejecutivos, representantes, administradores, funcionarios o empleados de ellas, que hubieren intervenido en el hecho y sin cuya participación no se hubiere realizado éste y serán sancionados con las mismas penas señaladas en este Código y para las personas individuales”.

El actual Código Penal es partidario de la doctrina de la teoría de la ficción en cuanto a la responsabilidad penal de las personas jurídicas, ya que excluye por completo que las personas jurídicas como entes ficticios que son puedan ser sancionados penalmente al cometer delitos, tal como se desprende del Artículo arriba citado, en la cual podemos observar que en caso de que las personas jurídicas cometan algún ilícito penal, la responsabilidad recae únicamente sobre sus órganos que la representen, tal es el caso de los directores, gerentes, administradores, funcionarios o empleados de ellas, por consiguiente, las personas jurídicas no pueden llevar a cabo acciones disvaliosas constitutivas de delitos. No obstante, hay que aclarar que, como las personas jurídicas son creadas y están formadas por personas naturales, nada obsta para la punición de los seres humanos que intervienen y actúan en su representación.

Desde la entrada en vigencia del Código Penal Decreto 17-73 del Congreso de la República, hasta la presente fecha se ha podido comprobar que aún no se ha sentado jurisprudencia en cuanto al tratar de algún modo de castigar penalmente a las Personas Jurídicas, por cuanto que las querellas presentadas a los órganos jurisdiccionales estas, han sido entabladas contra los representantes legales de dichos entes y en consiguiente aquellas que han sido dirigidas directamente contra las personas jurídicas, que por ciento muy pocas, has sido desestimadas.¹¹

5.9. Responsabilidad de tipo administrativa:

El tratadista Hugo Calderón Morales preceptúa que este tipo de responsabilidad se origina del ejercicio de la competencia administrativa, es decir en ejercicio de las facultades legales.¹²

El profesor Rafaél Gódinez Bolaños establece: "Que la responsabilidad administrativa se origina del incumplimiento de las funciones del cargo, en la forma que establece la ley. Si el incumplimiento es motivo de desorden dentro del órgano o la entidad administrativa, (negligencia, ausencias, retrasos, faltas a

¹¹ **Responsabilidad penal de las personas jurídicas.** Cansi, Rigoberto. Pág. 43 y 44.

¹² **Derecho administrativo I.** Hugo Calderon Morales. Pág. 272

la moral o a la higiene, realizar colectas, no tramitar los expedientes dentro de los plazos legales, impericia etc.) el funcionario superior, en cumplimiento de su potestad de control y sanción, puede aplicar medidas correctivas al implicado, previa audiencia para que se defienda. La escala de sanciones que regula la Ley del Servicio Civil, va de la amonestación privada y verbal a la amonestación pública y escrita, hasta llegar a la suspensión sin goce de sueldo. La conducta anómala es reiterada, se puede imponer la medida expulsiva del despido con causa justa. Las sanciones deben imponerse en el orden mencionado.

Cuando las resoluciones y los actos de los funcionarios públicos afectan los derechos de los particulares, reconocidos, por las normas legales, entonces se produce responsabilidad administrativa hacia el ámbito externo de la administración. En este caso, son los particulares afectados los que tienen la facultad de exigir el control administrativo, para que se revise la actuación y se revoque o modifique”.

El Artículo 8 de la Ley de Probidad y Responsabilidades de Funcionarios y Empleados Públicos Decreto número 89-2002 del Congreso de la República de Guatemala, indica que: “La responsabilidad es administrativa cuando la acción u omisión contraviene el ordenamiento jurídico administrativo y las normas que regulan la conducta del funcionario público, así mismo cuando se incurriere en negligencia, imprudencia o impericia o bien incumpliendo leyes, reglamentos, contratos y demás disposiciones legales a la institución estatal entre los cuales están obligados a prestar sus servicios; además cuando no se cumplan, con la debida diligencia las obligaciones contraídas o funciones inherentes al cargo, así como cuando por acción u omisión se cause perjuicio a los intereses públicos que tuviere encomendados y no ocasionen daños o perjuicios patrimoniales, o bien se incurra en falta o delito.

La responsabilidad administrativa es aquella en la cuál las personas tienen a su cargo entidades, empresas o instituciones del Estado bajo su cargo y al cumplimiento de funciones que velan por el bienestar y seguridad de las personas.

En este tipo de responsabilidades administrativas lo comete el funcionario público que esta a cargo o superior jerárquico que por negligencia imprudencia o incumplimiento de los deberes de su cargo.

Es el caso de las escuelas de aprendizaje de tránsito al momento de emitir los certificados para que los aspirantes de la licencia de conducir obtengan la misma, no verifican si estos cumplen con los requisitos mínimos requeridos y extienden los mismos sin mediar las consecuencias del cobro de vidas humanas que ocasionan por la ocasión de acciones u omisiones lícitas, causando un mal por imprudencia, negligencia o impericia. Actualmente las escuelas de aprendizaje de tránsito autorizadas por el Ministerio de Gobernación, incurrir en el delito de cohecho activo encuadrado en el Código Penal Decreto 17-73 del Congreso de la Republica que preceptúa “Quienes con dádivas presentes, ofrecimientos o promesas intentaren cohechar a los funcionarios o empleados públicos, serán sancionados con las mismas penas que correspondiere a los sobornados” asimismo la autoridad competente comete el delito de cohecho pasivo el cual esta regulado en el mismo cuerpo legal “El funcionario o empleado público que solicitare o recibiere, por si o por persona intermedia, dádiva o presente, o aceptare ofrecimiento o promesa por realizar un acto relativo al ejercicio de su cargo o empleo, o por abstenerse de un acto que debiera practicar, será sancionado con prisión de dos a ocho años y multa de diez mil a cincuenta mil quetzales. Cuando el funcionario o empleado público obligare o indujere a la dádiva, presente, ofrecimiento o promesa, la pena se aumentara en una tercera parte así mismo el delito de Estafa establecido en el Artículo 263 del mismo cuerpo legal “Comete estafa quien, induciendo a error a otro, mediante ardid o engaño, lo defraudare en su patrimonio en perjuicio propio o ajeno”.ya que mediante la realización del procedimiento los propietarios de las escuelas de aprendizaje de tránsito estafan descaradamente a los aspirantes, ya que llegan a la escuela de aprendizaje de tránsito y cancelan el derecho a examen teórico y práctico la cantidad de (Q.350.00) trescientos cincuenta quetzales (Q50.00) por el examen medico de la vista por un oftalmólogo debidamente autorizado, a la presente fecha las escuelas de aprendizaje de tránsito venden

los certificados de aprobación de los exámenes correspondientes sin que se hayan cumplido con los requisitos necesarios por la cantidad de mil a mil doscientos quetzales por cada certificado.

5.10. Cancelación:

En el Artículo 26 del mismo Acuerdo Gubernativo 242-99, preceptúa: “El Ministerio de Gobernación podrá cancelar la autorización de funcionamiento de las escuelas de aprendizaje de tránsito, sin necesidad de declaratoria judicial previa, cuando se den de los siguientes casos:

- a) Que la escuela cambie de propietario sin autorización del Ministerio de Gobernación.
- b) Que la escuela deje de cumplir cualesquiera de las obligaciones a que esta sujeta conforme a la Ley de Tránsito Decreto número 132-96 y al Reglamento Acuerdo Gubernativo 242-99;
- c) Que las escuelas o sus personeros o empleados, extiendan certificado o titulaos a personas que no hubieren cumplido con los requisitos de la Ley, no tengan la aptitud adecuada o no hayan aprobado las pruebas de evaluación a que están obligados previo a la obtención de la licencia de conducir;
- d) Que las escuelas dejen de cumplir las disposiciones legales emitidas por el Ministerio de Gobernación o el Departamento de Tránsito;
- e) Cuando el Ministerio de Gobernación o el Departamento de Tránsito detecte cualquier tipo de anomalía en su funcionamiento;
- f) Si la escuela deja de cumplir con sus obligaciones y ya no llena la finalidad para la que fue creada”.

5.11. Procedimiento:

5.11.1. Audiencia:

El Departamento de Tránsito cuando se diere cualquiera de los casos de procedencia enumerados en el Artículo anterior correrá previamente audiencia de cinco (5) días a la Escuela para que se pronuncie al respecto según lo establece el Artículo 27 del mismo Acuerdo Gubernativo.

5.11.2. Resolución:

El Departamento de Tránsito evacuada o no la audiencia en mención, con su opinión elevara el expediente al Ministerio de Gobernación a efecto de que con el dictamen del departamento de asesoría jurídica emita resolución desestimando el caso de procedencia o en su caso declarándolo con lugar y ordenando la cancelación de la autorización otorgada.¹³

5.11.3. Acuerdo:

El Ministerio de Gobernación deberá emitir el Acuerdo por medio del cuál se cancela la autorización otorgada derogando el Acuerdo Ministerial correspondiente. El Acuerdo de cancelación deberá publicarse en el diario oficial.

El Acuerdo Gubernativo para el funcionamiento de las escuelas de aprendizaje de tránsito 242-99, es muy claro en su Artículo 26 donde señala que, si alguna escuela de aprendizaje de tránsito no cumpliera ninguno de los incisos anteriores se le notificará para una audiencia para que se pronuncie al respecto, en la actualidad las escuela de aprendizaje de tránsito no cumplen a cabalidad o mejor dicho ninguna es llena con los requisitos establecidos para prestar el servicio de la emisión de las licencias de conducir a la sociedad.

En la actualidad la persona aspirante a obtener su licencia de conducir, cumple con presentarse a las escuelas de automovilismo de tránsito presenta su cédula de vecindad y una fotografía, boleto de ornato del año, cancela la cantidad solicitada e inmediatamente se le extiende el certificado de aprobación de los exámenes teórico y práctico sin haber pasado estos mismo, y el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil con pleno conocimiento de estos actos corruptos no se manifiesta para poder evitar tantos accidentes automovilísticos que hay a cada segundo en todo el territorio nacional.

¹³ **Ibid**, Pág. 5.

5.11.4. Negociaciones ilícitas:

El Código Penal en su Artículo 449 señala dos alternativas de comisión del delito siendo ellas:

1. El funcionario o empleado público que, directamente o indirectamente o por actos simulados, se interese en cualquier contrato u operación en que intervenga por razón de su cargo.
2. El funcionario o empleado público que, con propósito de lucro, interponga su influencia para obtener una resolución de cualquier autoridad, dictamen que debe pronunciarse ante la misma.

5.11.5. Elementos:

Los elementos de la primera de las formas son:

- a) Que el sujeto activo, se interese en cualquier contrato u operación en que intervenga por razón de su cargo, interés que tiene de ser parte del negocio, un interés lucrativo en perjuicio del Estado.
- b) Dicho interés puede manifestarse, directa o indirectamente o por actos simulados.

En el segundo caso:

- a) La materialidad del hecho se configura por interponer el sujeto activo su influencia para obtener una resolución o dictamen.
- b) Elemento interno, el propósito de lucro.

Debido a las faltas y responsabilidades en que incurren las autoridades superiores y las escuelas de aprendizaje de tránsito al emitir los certificados de aprobación de los exámenes para la adquisición de la licencia de conducir es necesaria la aplicación de ciertas sanciones pero antes para tener una clara visión es necesario definir el vocablo o que significa:

5.11.6. Sanción:

“Es la consecuencia jurídica que el incumplimiento de un deber produce en relación con el obligado. Como toda consecuencia de derecho, la

sanción encuéntrese condicionada por la realización de un supuesto, y tiene carácter secundario”.¹⁴

5.11.7. Derecho vigente y derecho positivo:

Las leyes y reglamentos de tránsito se encuadran en que son leyes vigentes pero no son positivas ya que solo existen pero no se aplican a la realidad pero para entender mejor estos vocablos es necesario definirlos: Llamamos orden jurídico vigente al conjunto de normas imperativo-atributivas que en una cierta época y en un país determinado la autoridad política declara obligatorias. El derecho vigente esta integrado tanto por las reglas de origen consuetudinario que el poder público reconoce, como los preceptos que formulan. De acuerdo a nuestra legislación por ejemplo, son preceptos jurídicos y, por ende repútese obligatorios, los aprobados por ambas cámaras, sancionados por el Ejecutivo y publicados en el diario oficial, desde la fecha que en el acto de la publicación o de otra manera se indique.

No todo derecho vigente es positivo, ni todo derecho positivo es vigente. La vigencia es atributo puramente formal, el sello de que el Estado imprime a las reglas jurídicas consuetudinarias, jurisprudenciales o legislativas sancionadas por él. La positividad es un hecho que estriba en la observancia de cualquier precepto, vigente o no vigente. La costumbre no aceptada por la autoridad política es un derecho positivo, pero carece de validez formal. Y a la inversa: las disposiciones que el legislador crea tienen vigencia en todo caso; más no siempre son acatadas. La circunstancia de que una ley no sea obedecida, no exime a esta la vigencia. Desde el punto de vista formal, el precepto que no se cumple sigue en vigor mientras que otra ley no lo derogue.

5.12. Regulación vial en latinoamérica

5.12.1. Argentina:

¹⁴ **Introducción al estudio del derecho.** Garcia Maynez Eduardo pag. 386

La Ley 24.449 Ley de Tránsito de Argentina entró en vigencia el veintitrés de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro, establece: “Que esta normado por el Consejo Federal de Seguridad Vial, que está integrado por todas las provincias, el gobierno y la capital Federal, su misión es propender a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos de esta Ley. También establece que cuentan con un Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, debiendo coordinar su actividad con el Consejo Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho a su uso. La misma regula la obligación de cursos de capacitación, educación vial, existe una escuela de conductores, para poder obtener la licencia de conducción deben de cumplir con los requisitos:

- Saber leer y para los conductores profesionales también escribir
- Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente una reglamentación
- Examen medico psicofísico de comprenderá, una constancia de aptitud física, de aptitud visual, aptitud auditiva y aptitud psíquica
- Examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación, estadísticas de accidentes y modo de prevenirlos
- Examen teórico practico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo, funciones de equipamiento e instrumental
- Examen practico de idoneidad conductiva que incluirá las siguientes fases:

Simulador de manejo conductivo

Conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo

Conducción en área urbana de transito medio

Conducción nocturna

La misma norma legal establece que existe un control preventivo, en donde todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente

autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para conducir”.

5.12.2. Tegucigalpa:

El Decreto 205-2005 Ley de Tránsito de la ciudad de Tegucigalpa, Honduras, entro en vigencia el cinco de septiembre del año dos mil cinco, regula que la aplicación de la Ley de Tránsito y su Reglamento le compete a la Secretaría de Estado en Despacho de Seguridad, por medio de la Dirección Nacional de Tránsito, la que coordinará con las actividades con las instituciones que considere necesarias. La misma regulación establece que existe un Consejo Nacional de Seguridad Vial, que tendrá a su cargo la función Asesora en la preparación de planes, proyectos y programas tendentes a reducir los accidentes de tránsito. Existe también la Dirección Nacional de Tránsito, que es la institución del Estado autorizada para dirigir, organizar y ejecutar las políticas de tránsito y seguridad vial en el ámbito nacional, en concordancia con las disposiciones de la Ley Orgánica de la Policía, la Ley de Policía y Convivencia Social, la Ley de Municipalidades y otras normas aplicables.

El Fondo de seguridad vial, se creó con la finalidad de promover la canalización de recursos financieros no reembolsables en programas y proyectos para promover la seguridad vial, con la participación del Estado, los particulares e instituciones no gubernamentales dedicadas a estas actividades, facilitando recursos para la ejecución de proyectos y programas certificados y verificables.

Existe el departamento de infracciones y conciliación de tránsito, que en su Artículo 17, establece: “Que se crea el departamento de infracciones y conciliación de tránsito, como órgano adscrito a la Dirección Nacional de Tránsito, cuya estructura estará dividida en la sección de Infracciones y la Sección de Conciliación, sus funcionarios son nombrados por la Dirección Nacional de Tránsito”.

5.12.3 Costa Rica

Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres No. 7331, de Costa Rica, entro en vigencia el ocho de marzo de mil novecientos noventa y tres, misma que regula que existe la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, la que verifica los límites de velocidad para circulación de vehículos de acuerdo con el tipo y las condiciones de la vía previo estudio técnico, la Dirección General de Educación Vial autoriza los permisos temporales de aprendizaje o de licencias de conducir y estas pueden ser canceladas temporal o definitivamente de conformidad con las leyes por las autoridades competentes así como la anotación en el registro de conductores. El mismo cuerpo legal regula la prohibición de la circulación en las vías públicas de los vehículos automotores construidos o adaptados para las competencias de velocidad que no reúnan los requisitos normales exigidos a los normales exigidos a los vehículos de uso corriente.

En cuanto a la responsabilidad civil la Ley de Tránsito de Costa Rica regula que el conductor de un vehículo, los pasajeros, los peatones y los terceros, serán civilmente responsables por los daños y perjuicios que se deriven de un accidente de tránsito que les sea imputable, y que de toda sentencia condenatoria deberá emitirse mandamiento al registro público de la propiedad de vehículos automotores y anotarse de inmediato en el asiento de inscripción de los vehículos y en el asiento de inscripción de la licencia de conductor, en este último caso, a juicio del juzgador, de acuerdo con la naturaleza de la falta.

5.12.4. Venezuela

Ley de Tránsito Terrestre, reglamenta todo lo relacionado al tránsito terrestre por vías públicas y privadas destinadas al uso público permanente o casual, con las excepciones establecidas en las Leyes Especiales, a través del Registro Nacional de Vehículos de Conductores y de Estacionamiento, cuya organización, funcionamiento y seguridad son determinados por el Reglamento.

El ministro de transporte y comunicaciones da fe pública de todos los actos y certificaciones que autoricen con ocasión del registro nacional de vehículos, de conductores y de estacionamientos.

El tránsito de patines, patinetas o similares en las vías públicas, se regulará por las disposiciones que establezca el Reglamento. El Estado fomentará la enseñanza de las normas y reglas de tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías.

En cuanto a las responsabilidades por Accidentes de Tránsito, el conductor, el propietario del vehículo y su empresa aseguradora están solidariamente obligados a reparar todo daño material que se cause con motivo de la circulación del vehículo, a menos que se pruebe que el daño proviene de un hecho de la víctima o de un tercero que haga inevitable que el daño o el accidente hubiese sido imprevisible para el conductor.

5.13. Accidente de tránsito:

5.13.1. Concepto:

En la Ley de Tránsito de Tegucigalpa en su Artículo 4 define como accidente de tránsito: “Cualquier evento que provoque como resultado del mismo, que uno o varios vehículos queden de manera anormal o produzcan lesiones a personas o daños a las cosas”

5.13.2. Antecedentes:

Según el sistema Informático para la captura de datos de accidentes de tránsito del Instituto Nacional de Estadísticas –INE- alrededor del año 1960 la Dirección General de Estadística, inicio la recopilación de datos de accidentes de tránsito, la metodología era la indicada en ese tiempo pero con el avance de la tecnología se han creado nuevas herramientas de trabajo, así como nuevos diseños de boletas para la captura de los mismos. Actualmente el Instituto Nacional de Estadísticas –INE-, a través de la Unidad de Estadísticas Sociales recopila, procesa y publica cifras de estadísticas de accidentes de tránsito, por medio de la boleta “205 A” la cual es llenada por agentes de la Policía Nacional Civil –PNC- quienes la

remiten al Instituto Nacional de Estadísticas –INE- donde se critica, codifica y digita la información recabadas en dichas boletas. Actualmente la Policía Municipal de Tránsito –PMT- realiza actividades dirigidas al control de tránsito centralizando sus datos estadísticos en bases de datos de su institución.

5.14. Análisis de casos de accidentes de tránsito:

- Titular de prensa libre publicado el treinta y uno de octubre de dos mil seis indica: “Buzazo deja 62 heridos. Accidente de tránsito de transporte urbano se registro en el kilómetro 8 carretera que conduce a el Durazno, municipio de Chinautla, departamento de Guatemala, cuando un bus procedente de San José Nacahuil, municipio de San Pedro Ayampuc, volcó debido al exceso de pasajeros con un saldo de 62 lesionados.

Según versiones de testigos, el percance ocurrió como consecuencia de las malas condiciones del automotor, que se quedo sin frenos, sumado a la irresponsabilidad del piloto por sobrecargar la unidad, la cual iba repleta y con 20 personas en la parrilla.

- La unidad de transportes Veloz Nacahuilebse, placas C-012BH, con registro para circular entre San José Nacahuil y Guatemala, se quedo sin freno en una pendiente... El Jefe del Departamento de Transito de la Policía Nacional Civil Eduardo Rottmann, afirmo que el seguro de la unidad caduco en julio de 2006. El viceministro de Transporte Roberto Díaz, dijo que solo en octubre hubo 14 accidentes de tránsito con un saldo de 263 heridos y 49 fallecidos.” En el mismo titular de prensa libre de fecha treinta y uno de octubre de dos mil seis establece: “Bus cae a abismo: 5 muertos un bus de transporte extraurbano cayó en un barrando, en San Marcos y dejo 5 muertos y 47 lesionados.

El accidente ocurrió a la 18:30 horas, cuando por causas que se desconocen, un autobús de transportes Lila Márquense cayo a un barranco de unos 200 metros, en el Caserío Los Arcos del municipio de Tejuela, departamento de San Marcos.

El bus, placas C-418BDY, era conducido por Arilio Bravo, quien también resulto herido, la camioneta había salido de Concepción Tutuapa, a eso de las 15:00 horas.

- Según titular del medio de difusión escrita Nuestro Diario de fecha veintitrés de noviembre de dos mil seis. “En el municipio de San Antonio Suchitepequez, un muerto y nueve heridos es el saldo de un triple choque que se registró ayer en el kilómetro 145 de la ruta al pacífico. La víctima mortal fue Carlos Guillermo Méndez Ramírez de 35 años. El accidente ocurrió cuando 10 miembros de una familia de Malacatán departamento de San Marcos, quienes se dirigían en el picop placas P-010BZL conducido por Méndez hacia el aeropuerto La Aurora zona 13 capitalina. Al llegar a la curva conocida como Esmeralda, un trailer que iba delante del picop freno repentinamente. Méndez no pudo parar y se estrello, eso hizo que el camión repartidor de agua pura, matricula C-830BBL, que estaba detrás del picop lo impactará, los tripulantes del vehículo agrícola salieron expulsados a la cinta asfáltica y fueron llevados por bomberos voluntarios y municipales al hospital departamental.”

5.14.1. Comentarios:

El exceso de trabajo, el cansancio físico y mental de los pilotos automovilísticos, aunado a la falta de mantenimiento de los vehículos livianos y pesados, el tránsito vehicular aglomerado en horas pico, la ebriedad de los pilotos, la falta de cultura de educación vial, utilización insuficiente de los cinturones de seguridad, los autobuses de transporte colectivos urbanos y rurales no cuentan con las condiciones mínimas de seguridad, siendo una de las fuentes principales causantes de los accidente de tránsito en las carreteras, la falta de protección al usuario, con la finalidad de proteger la integridad física de las personas y en su locomoción. Es necesario que los conductores de vehículos automotores tomen conciencia y responsabilidad de que no

es el simple hecho de conducir una maquina, sino la seguridad, el resguardo, la tranquilidad de poder abordar servicio de autobús.

5.15. Causa de los accidentes de tránsito:

Para tratar de establecer las causas de los accidentes de tráfico o tránsito, las miles de víctimas que se cobran cada mes en todo el mundo, podemos comparar lo que pasa en el primer mundo con lo que pasa en el tercero. Podemos tomar por un lado el caso de los países europeos, donde las cosas están más o menos organizadas, pero las estadísticas siguen mostrando que la cantidad de accidentes mortales e incapacitantes sigue siendo preocupante; y compararlos con países latinoamericanos donde directamente no suele haber estadísticas fiables. Un ejemplo de un país europeo ubicado en los trágicos primeros puestos del ranking de accidentes automovilísticos es España. La pronta a estrenarse Ley de Seguridad Vial que va a instaurar el carné o permiso de conducir por unos puntos busca revertir esta tendencia.¹⁵

5.16. Informe de la Procuraduría de los Derechos Humanos, relacionado con accidentes colectivo de tránsito periodo 2000-2004.

En informe presentado por el Procurador de los Derechos Humanos la Unidad de Estudio y Análisis, en el mes de febrero de 2005 sobre los accidentes colectivos de tránsito durante el periodo 2000-2004 establece: “Se llevó a cabo un primer esfuerzo de fiscalización del Ministerio de Comunicaciones, Obras Públicas y Transporte y la Policía Nacional Civil en torno a las políticas del Estado que permitan controlar y eventualmente, disminuir la incidencia de los accidentes colectivos de tránsito en el país. Se adjuntan estadísticas actualizadas proporcionadas por el cuerpo voluntario de bomberos, acerca del comportamiento de dicho tipo de siniestros durante el periodo comprendido entre los años 2000-2004,

Entre los elementos a destacar de la información recabada, cabe señalar:

¹⁵ http://www.dequate.com/seguridad/article_4251.shtml

- En el período comprendido entre 2000 y 2004 se ha registrado un total de 405 accidentes colectivos de tránsito que han dejado saldo de víctimas, tanto mortales como heridas. Aquellos accidentes en los que no ha habido más que daños materiales no se han incluido en este informe.
- Los accidentes colectivos de tránsito ocurridos en todo el país se han incrementado de forma constante durante los últimos cinco años (ver gráfica 1). Sólo entre 2003 y 2004 dicha variación fue de un 25.69%. El período en el que la variación interanual fue más dramática corresponde al crecimiento registrado en 2003 en el que hubo un 60.29% más de accidentes que en 2002.
- A lo largo de los 5 años registrados ha habido un total de 5,942 personas heridas. El incremento interanual más significativo en el número de heridas se presentó en el 2002 en el que hubo un 93.27% lesionadas más que en el 2001 (ver cuadro y gráfica 2).
- En relación con el número de personas fallecidas como consecuencia de los accidentes colectivos de tránsito, a lo largo de los cinco años reportados, se registraron un total de 392 víctimas. En este sentido cabe resaltar que el promedio anual de personas fallecidas es de 78.4 víctimas, lo que a su vez significa un promedio de 6.53 personas muertas mensualmente por este tipo de incidentes. Tanto el 2001, como el 2004 son los años que han superado con creces el promedio anual con 103 y 120 víctimas mortales respectivamente (ver tabla y gráfica 3).
- En cuanto al lugar en que han tenido lugar dichos accidentes sólo ha sido posible identificar dos grandes categorías, la de los accidentes acaecidos en la ciudad capital y los que han tenido lugar “en ruta” (carretera). Como puede observarse en la tabla 4, la mayor parte de este tipo de accidentes (el 81.02%, 111 en total) ha tenido lugar en carretera, aunque en ambas ubicaciones el número de siniestros ha ido en aumento constante.
- Como puede observarse en la tabla 5, el mes del año en que a lo largo del período se ha registrado mayor número de accidentes es septiembre, lo cual

podría explicarse a partir de que éste es el mes más copioso del año y las abundantes lluvias incrementan la peligrosidad del tránsito por carretera.

- Una vez tabulados los datos en los que se identifican las empresas propietarias de los autobuses involucrados en los siniestros puede observarse que un altísimo porcentaje de compañías registradas sólo han tenido un accidente en cinco años. Sin embargo, al final de la tabla 6 es posible visualizar, con total claridad, las empresas que concentran los mayores índices de siniestralidad, siendo en su orden: Esmeralda (cubre la ruta hacia la costa del Pacífico) con un total de 16 accidentes a lo largo de los 5 años; buses urbanos de diversas rutas y propietarios, con 11 casos; Transportes Marquensita con 8 accidentes; y, Transuama, Transpacífico y Fuentes del Norte con 7 siniestros cada una. Luego hay 13 compañías que suman 4 accidentes cada una y 11 más con dos accidentes cada una durante el mismo período.
- Las cinco empresas extraurbanas antes mencionadas han dejado como saldo, en conjunto, un total de 1,041 heridos y 53 muertos (ver tabla 7).
- Sólo la empresa Esmeralda es responsable de 248 heridos y 13 fallecidos en los 16 accidentes en los que se ha visto implicada, pero es aún más grave la situación de la empresa Transpacífico que en 7 accidentes ha dejado un saldo de 484 heridos y 24 fallecidos (ver tabla 7).
- Los peores accidentes a partir del número de personas fallecidas han sido el de la Empresa María del Rosario en la ruta a Quiché con 26 víctimas mortales en 2001, seguido de uno sucedido en Chimaltenango en el 2000, en el que un bus de la empresa Hilda Esperanza dejó 25 fallecidos.
- Clasificados por el número de heridos las empresas Jerezana y Morena se han visto envueltas en siniestros que resultaron en 80 personas heridas cada uno. Llama poderosamente la atención el número de personas afectadas en tanto la capacidad de este tipo de buses generalmente se sitúa entre los 60 y los 65 pasajeros, por lo que puede fácilmente concluirse que los buses iban sobrecargados y ésta pudo haber sido la causa del siniestro.

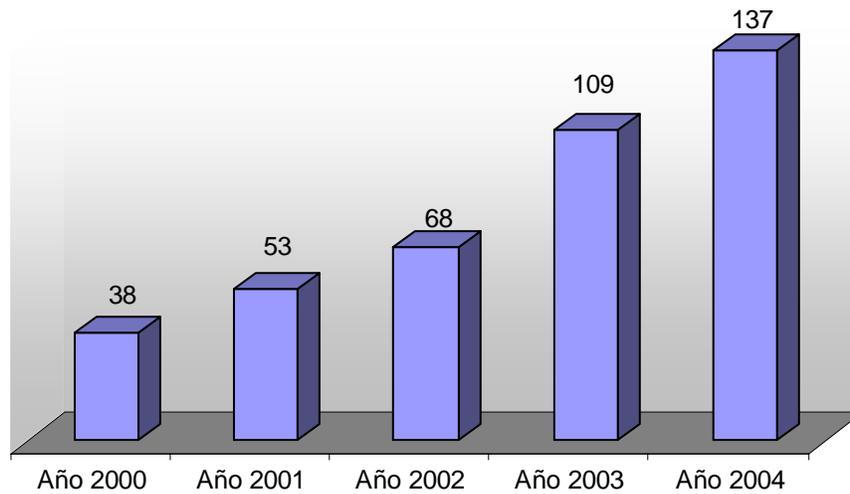
- Dos elementos que hasta aquí no han sido evaluados, pero que en otro momento sería oportuno valorar tienen que ver con el estado de las carreteras del país y el eventual incremento en el número de rutas y autobuses que podría estar produciéndose año con año.

Tabla 1
Procurador de los Derechos Humanos
Accidentes colectivos de tránsito
 Total de accidentes por año
 Período 2000-2004

Año	Cantidad	Variación anual	Porcentaje de variación interanual
Año 2000	38	N/D	N/D
Año 2001	53	15	39.47%
Año 2002	68	15	28.30%
Año 2003	109	41	60.29%
Año 2004	137	28	25.69%
Total del período	405		

16

Gráfica 1
Procurador de los Derechos Humanos
Accidentes colectivos de tránsito
 Total de accidentes por año
 Período 2000-2004



¹⁶Fuente: PDH/UEA con datos de los Bomberos Voluntarios

Tabla 2
Procurador de los Derechos Humanos
Accidentes colectivos de tránsito
 Total de heridos
 Período 2000-2004

Año	Cantidad	Variación anual	Porcentaje de variación interanual
Año 2000	550	N/D	N/D
Año 2001	505	-45	-8.18%
Año 2002	976	471	93.27%
Año 2003	1581	605	61.99%
Año 2004	2330	749	47.38%
Total del período	5942		

17

Grafica 2
Procurador de los Derechos Humanos
Accidentes colectivos de tránsito
 Total de heridos
 Período 2000-2004

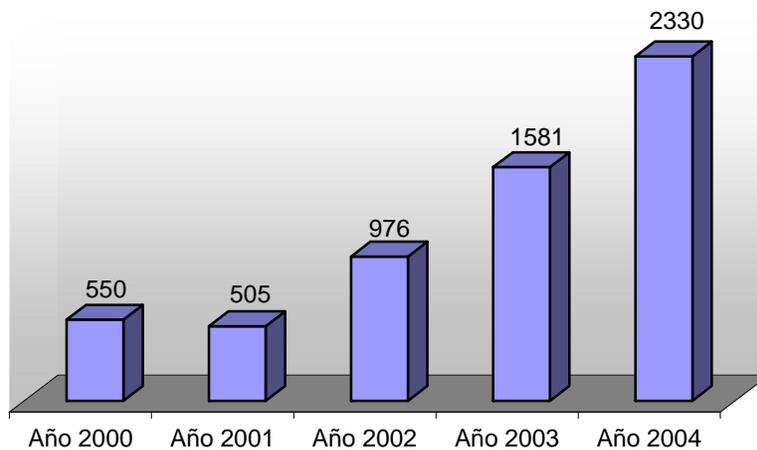


Tabla 3

¹⁷Fuente: PDH/UEA con datos de los Bomberos Voluntarios

**Procurador de los Derechos Humanos
Accidentes colectivos de tránsito**

Total de fallecidos
Período 2000-2004¹⁸

Año	Cantidad	Variación anual	Porcentaje de variación interanual
Año 2000	57	N/D	N/D
Año 2001	103	46	80.70%
Año 2002	44	-59	-57.28%
Año 2003	68	24	54.55%
Año 2004	120	52	76.47%
Total del período	392		

**Grafica 3
Procurador de los Derechos Humanos
Accidentes colectivos de tránsito**

Total de Fallecidos
Período 2000-2004

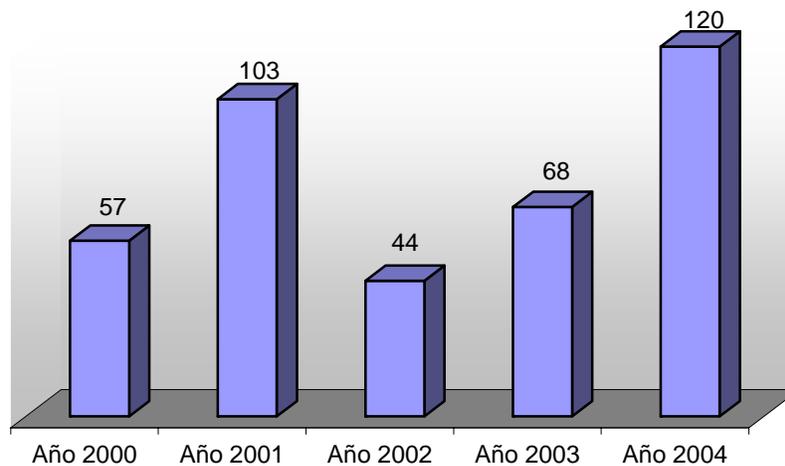


Tabla 4

¹⁸Fuente: PDH/UEA con datos de los Bomberos Voluntarios

Procurador de los Derechos Humanos
Accidentes colectivos de tránsito
 Lugar donde sucedió el hecho
 Período 2000-2004¹⁹

	CIUDAD CAPITAL	N/C	RUTA	TOTAL
2000			38	38
2001	5		48	53
2002	9	1	58	68
2003	25		84	109
2004	26		111	137

Tabla 5
Procurador de los Derechos Humanos
Accidentes colectivos de tránsito
 Mes en que ocurrió el hecho
 Período 2000-2004

Mes	2001	2002	2003	2004	Total
Enero	N/C	10	5	8	23
Febrero	N/C	5	11	10	26
Marzo	N/C	7	4	16	27
Abril	N/C	8	5	19	32
Mayo	5	7	8	10	30
Junio	9	8	5	15	37
Julio	1	4	12	9	26
Agosto	8	5	14	9	36
Septiembre	5	6	13	14	38
Octubre	9	4	9	10	32
Noviembre	3	1	13	8	25
Diciembre	4	3	10	9	26
N/C	9				9
Total	53	68	109	137	405

¹⁹ Fuente: PDH/UEA con datos de los Bomberos Voluntarios

Tabla 6
Procurador de los Derechos Humanos
Accidentes colectivos de tránsito
 Empresa propietaria del transporte con resultado
 de víctimas (muertos o heridos)
 Período 2000-2004

	2000	2001	2002	2003	2004	Total
Agua caliente					1	1
Águila		1				1
Águila/eureka			1			1
Álamo y Esmeralda			1			1
Alba	1					1
Alcones			1			1
Amatitlan			1			1
Ana Lilián			1			1
Analizan			1			1
Asoc. Chuarrancho					1	1
Aurora R.L.		1				1
Azucarera				1		1
Belmont		1				1
Blanca Estela					1	1
Bocamonteses					1	1
Broculi					1	1
Buena Vista		1				1
Camión hondureño				1		1
Cardenal					1	1
Carmaño					1	1
Casuteca	1					1
Chabelita					1	1
Cifuentes			1			1
Ciudad quetzal				1		1
Contrauvin r.l.					1	1
Coop. aurora r.l.					1	1
Costa grande		1				1
Cotrauvin r.l. union				1		1
Cubulera					1	1
Cutuc					1	1

Delta					1	1
Dulce María					1	1
Duque					1	1
Eben-ezer				1		1
Educasa					1	1
Ega r.l.					1	1
Ega.		1				1
El águila					1	1
Elisa					1	1
Elvira	1					1
Escuintleca			1			1
Esmeralda chinita				1		1
Estrellita					1	1
Expres futura			1			1
Expreso		1				1
Extraurbano		1				1
Flomitax				1		1
Florechitas					1	1
Florida					1	1
Flordalma					1	1
Florista					1	1
Fortaleza del sur			1			1
Fortaleza del sur					1	1
Franciscana	1					1
Franciscana Velásquez				1		1
Frontera				1		1
Gema					1	1
Gilda			1			1
Gollita			1			1
Granados		1				1
Grasely			1			1
Guatesqui		1				1
Guerra					1	1
Guiretur		1				1
Hercilia Maribel			1			1
Hilda Esperanza	1					1
Internacional					1	1

Irma					1	1
Jerezana					1	1
Karina				1		1
La esperanza					1	1
La giralda				1		1
La monja					1	1
Lares			1			1
Lineas cheroke	1					1
Lisset			1			1
Llanos de sta. María			1			1
Lorenita					1	1
Lupita		1				1
Macahuileña				1		1
Macarena			1			1
Machinita	1					1
Maria linda					1	1
Mariela				1		1
Medrano			1			1
Melva					1	1
Melva jalapaneca					1	1
Mensajera			1			1
Microbus				1		1
Minita					1	1
Monica				1		1
Monjas					1	1
Morena				1		1
Morena la fe				1		1
Morenita			1			1
Niña casiteca				1		1
Norma		1				1
Ntecun				1		1
Orientales			1			1
Ortencia y gladiola		1				1
Ostua sucora r.l.			1			1
Osula	1					1
Pamaxam		1				1
Perla antillana			1			1

Poaquileña Esperanza				1		1
Preciosa guadalupana				1		1
Preferida					1	1
Primorosa unidos					1	1
Princesita				1		1
Privada					1	1
Pullman				1		1
Pullman-pick-up					1	1
Quetzal		1				1
R.I.			1			1
Rapitax				1		1
Reinita				1		1
Rodríguez				1		1
Rosita				1		1
Ruletero				1		1
Ruta 40				1		1
Ruta 83				1		1
Rutas orientales				1		1
Rutas quetzal					1	1
Samgridge					1	1
San José Pinula	1					1
San juanera				1		1
San martineca		1				1
Sanaratecos y ruta 101				1		1
Sanjuanera					1	1
Sanpedrana				1		1
Santa cruceña					1	1
Sibiliana					1	1
Sta. Lucia	1					1
Sta. Luisa				1		1
Sia/reina escuintleca			1			1
Sultana					1	1
Sultanita					1	1
Super niña		1				1
Tacana-Mendez	1					1
Tecun				1		1
Trans. monja					1	1

Trans. Norma					1	1
Transpacific					1	1
Transuama cotrauvín r.l.				1		1
Tres estrella					1	1
Tres estrellas			1			1
Umay	1					1
Unibus			1			1
Unidos del norte			1			1
Unidos palencianos	1					1
Unidos quetzal					1	1
Unidos san Raimundo		1				1
Unidos sanaratecos					1	1
Union				1		1
Union jumay				1		1
Union ruta 65				1		1
Union velotax aurora r.l.				1		1
Urbana					1	1
Valenciana					1	1
Velásquez					1	1
Velotax /volívar			1			1
Velotax, la fe					1	1
Veloz clavileña				1		1
Veloz momosteca			1			1
Veloz patzunera				1		1
Veloz poaquileña	1					1
Veloz puaquileña					1	1
Venezuela				1		1
Verde			1			1
Yesenia		1				1
Yolanda					1	1
Chinita		1		1		2
Concepción			1	1		2
Condor		1			1	2
Cotrauvín r.l.	1	1				2
Flor de María		1		1		2
Florecita				1	1	2
Fortaleza		1		1		2

Golondrina			1	1		2
Guadalupe		1		1		2
Josefina		1			1	2
López				1	1	2
Maria del Rosario		1			1	2
Maria Elena				1	1	2
Mi preferida				1	1	2
Poaquiliña			2			2
Primorosa				1	1	2
Rápidos de peronia					2	2
Rápidos del pacífico					2	2
Risueña		1		1		2
San Andrés					2	2
Sanaratecos				1	1	2
Santa Elena		1			1	2
Sinaloa			1		1	2
Trans. privado					2	2
Unidos jalapanecos		1		1		2
Velásquez		1	1			2
Aurora	1			2		3
Camión					3	3
Cubanita		1		1	1	3
Esperanza			3			3
Eureka			1		2	3
Mazariegos	1		1		1	3
Orellana				3		3
Pick-up					3	3
Poaquileña	1			1	1	3
Quichelense		1			2	3
Vargas		1	1		1	3
Empresa				4		4
Bolívar		3		1		4
Ega				4		4
Figueroa		2		2		4
Galgos			1		3	4
Humilde			1	2	1	4
La fe				2	2	4

La humilde				4		4
Litegua		1	1		2	4
Rápidos del sur		1		2	1	4
Tacana				3	1	4
Tropicana		1	1	2		4
Velotax	1		1	2		4
Fuentes del norte		1	1	3	2	7
Traspacífico	3		2	2		7
Transuama		2	1	2	2	7
Marquensita	2	1	2	3		8
Urbanas					11	11
Esmeralda	4	2		6	4	16
N/c	10	4	13		14	41
Total	38	53	68	109	137	405

20

Tabla 7
Procurador de los Derechos Humanos
Accidentes colectivos de tránsito
 Cinco empresas con mayor cantidad de accidentes
 Total de heridos y muertos
 Período 2000-2004²¹

	Accidentes	Heridos	Fallecidos
Esmeralda*	16	248	13
Fuentes del Norte	7	129	10
Marquensita	8	107	1
Transpacífico	7	484	24
Transuama	7	73	5

²⁰ Fuente: PDH/UEA con datos de los Bomberos Voluntarios

²¹ Fuente: PDH/UEA con datos de los Bomberos Voluntarios

* Falta corroborar la existencia de la empresa Esmeralda Chinita que protagonizó un accidente en el que murieron 12 personas y resultaron heridas 40 más.

Tabla 8
Procurador de los Derechos Humanos
Accidentes colectivos de tránsito
 Diez empresas con mayor cantidad de
 fallecidos por accidente
 Período 2000-2004

Año	Kilómetro	Lugar	Ruta o Ciudad	Empresa	Fallecidos	Heridos
2003	KM 128	Pacífico	Ruta	Esmeralda Chinita	12	40
2004	KM 143	Jutiapa	Ruta	Pick-up	12	19
2004	KM 98	Cuilapa	Ruta	Irma	13	39
2001	KM 13	Ruta al Pacífico	Ruta	Cubanita	14	20
2004	KIM 118	Al Atlántico	Ruta	Litegua	14	30
2000	KM 119	Ruta Interamericana	Ruta	Tacana-Mendez	21	60
2004	Km. 195.5	Quetzaltenango	Ruta	Ttrans. Privado	22	40
2001	KM 45.5	Ruta al Atlántico	Ruta	Guatesqui	23	28
2000	KM 12	Chimaltenango	Ruta	Hilda Esperanza	25	53
2001	KM 152	Ruta al Quiche	Ruta	María del Rosario	26	14

Tabla 9
Procurador de los Derechos Humanos
Accidentes colectivos de tránsito
 Diez empresas con mayor cantidad de
 heridos por accidente
 Período 2000-2004

Año	Kilómetro	Lugar	Ruta o Ciudad	Empresa	Heridos	Fallecidos
2000	KM 12	Chimaltenango	Ruta	Hilda Esperanza	53	25
2003	N/C	San Luís Jilotepeque	Ruta	Union Jumay	53	0
2003	KM 57.5	Interamericana	Ruta	Veloz Patzunera	56	0
2000	KM 119	Ruta Interamericana	Ruta	Tacana-Méndez	60	21
2002	N/C	Ciudad	Ruta	Orientales	60	0
2004	KM 90	Al Pacífico	Ruta	N/C	60	0
2004	Km. 137	Pacífico	Ruta	N/C	60	0
2004	KM 175	Pacífico	Ruta	Yolanda	65	0
2004	KM 183	Pacífico	Ruta	Condor	76	0
2003	KM 16.5	Interamericana	Ruta	Morena	80	0
2004	N/C	Comapa	Ruta	Jerezana	80	0

5.17. Esfuerzos para reducir los accidentes colectivos de tránsito

El veintiuno de abril del año dos mil cuatro, se recibió en la dirección legislativa del Congreso de la República de Guatemala la iniciativa de la “Ley Preventiva de Accidentes Colectivos de Tránsito” presentada por la bancada unionista a través de su representante Alejandro Maldonado Aguirre y compañeros, para que el Honorable Pleno del Congreso de la República para su discusión y aprobación, misma que a la presente fecha se encuentra sin habersele dado trámite alguno.

En la exposición de motivos de la propuesta de Ley establecía que en Guatemala circulan más de 10,000 vehículos de carga y de transporte de pasajeros de los cuales se suponen deberían de ser conducidos por personal idóneo, capacitado y dotado de la documentación legal correspondiente.

La situación señalada ha sido causa de graves accidentes de transporte colectivo, con enormes pérdidas de vidas y de la integridad física de las personas así como de sus bienes, ocasionando sufrimiento e inseguridad a los habitantes. En muchos accidentes han sido causa de irresponsabilidad y de impericia, aparte de la situación ruinoso de los vehículos. Asimismo, parte de la causa de esa irresponsabilidad se localiza en la evidente impunidad de los autores, que luego de los accidentes se dan a la fuga y no comparecen ante la administración de justicia a responder por su conducta. Es sabido que a esa impunidad han coadyuvado algunos propietarios de los vehículos, puesto que, en primer término, han entregado su manejo a personas ineptas y, en segundo lugar, alientan el escape de los culpables para evitarse cualquier responsabilidad colateral que les correspondiera. Los propietarios se abstienen de colaborar con la justicia, manteniendo en el anonimato a los conductores, cuando debería ser obligación mínima la de llevar el registro de identificación del personal al que haya sido encargado el manejo de vehículos de carga o de transporte de personas.

La propuesta de Ley contiene 11 Artículos los cuales establecen:

Artículo 1. Sometimiento a autoridad. “El conductor de vehículo de transporte de carga de mas de 3.5 toneladas métricas de peso bruto, transporte escolar o

transporte colectivo, urbanos o extraurbanos, que quedare involucrado en un accidente que tuviere como resultado homicidio o lesiones culposas será puesto inmediatamente a disposición del Ministerio Público y sujeto a las órdenes jurisdiccionales pertinentes. En caso de fuga del conductor del lugar de los hechos, el propietario del vehículo, sea persona individual o persona jurídica, queda obligado a proporcionar de manera inmediata al Ministerio Público todos los datos necesarios para identificar al conductor y la dirección verídica de su vivienda habitual”.

Artículo 2. Identificación de conductor. “El propietario de vehículos a que se refiere el Artículo anterior, deberá llevar un registro fehaciente en que conste fotocopia de la licencia de conducir y de la cedula de vecindad del conductor, certificación de la partida de nacimiento, su fotografía reciente aspa como constancia del lugar verídico de vivienda del mismo, que deberá proporcionar sin necesidad de requerimiento alguno al Ministerio Público dentro de las cuarenta y ocho horas de ocurrido el accidente. La negativa a proporcionar esta información o la alteración o inexactitud de la misma, permitirá incriminar al propietario del delito de encubrimiento propio previsto en el inciso 3º. Del Artículo 474 del Código Penal”.

Artículo 3. Retención de vehículo. “En los casos de accidente a que se refiere el Artículo 1 de esta Ley, ningún vehículo que este a disposición de un tribunal de justicia podrá ser devuelto a su propietario hasta no haberse hecho efectiva la comparecencia personal del conductor del mismo ante el Ministerio Público o la autoridad jurisdiccional competente”.

Artículo 4. Suspensión de licencia. “En los casos de accidentes a que se refiere el Artículo 1 de esta Ley, y cuando el conductor de un vehículo involucrado no compareciere al Ministerio Público o a autoridad jurisdiccional competente, ésta, a solicitud del Ministerio Público, ordenará sin más trámite la suspensión de la

licencia del conductor señalado. Esta disposición podrá ser modificada por la autoridad judicial según su razonable discrecionalidad”.

Artículo 5. Vehículos defectuosos. “En los casos de accidente a que se refiere el Artículo 1 de esta Ley, y cuando la peritación técnica realizada sobre el o los vehículos involucrados resultare que se puede atribuir la causa a alteraciones del sistema original de suspensión, o a evidente deterioro del sistema de dirección, de frenado, de las llantas o las luces, el propietario del vehículo defectuoso podrá ser inculcado por autoría de los delitos que resultaren del siniestro”.

Artículo 6. Querellante adhesivo. “En los casos de accidentes colectivos de tránsito con resultado de varios fallecidos y/o lesionados, el Procurador de los Derechos Humanos podrá constituirse en querellante adhesivo”.

Artículo 7. Identificación de vehículos. “Los vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto, transporte escolar o transporte colectivo, urbano o extraurbanos, llevarán en forma visible un número de identificación, que será igual al de las placas de circulación de los mismos. Este número ira pintado con números en blanco no menores de 15 centímetros de alto por 10 de ancho en la parte superior delantera y en la parte superior trasera del vehículo. La falta de rótulo o de legibilidad del mismo dará lugar a la inmovilización obligada del vehículo”.

Artículo 8. Nivel cultura. “Sin afectar derechos adquiridos, a partir del tercer año de vigencia de la presente Ley, para adquirir licencia de conducir tipos A y B será necesario acreditar como mínimo haber cursado y aprobado el tercer año de educación primaria, y a partir del quinto año de la vigencia de esta Ley, solo podrá extenderse licencia de conducir tipos A y B a quienes como mínimo hayan cursado y aprobado la escuela primaria completa”.

Artículo 9. Divulgación. “El Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, la Dirección General de Transporte Extraurbanos, y las Municipalidades que hayan asumido competencia de la administración de tránsito, deberán divulgar convenientemente las normas de la presente Ley entre las empresas y conductores de vehículos de transporte y de carga a que se refiere la misma”.

Artículo 10. Educación vial. “El Ministerio de Educación tomará las provisiones necesarias para impartir educación vial en el sistema educativo nacional, incluyendo las normas de cortesía y seguridad de conductores y peatones”.

Artículo 11. Especialidad y vigencia. “La presente Ley por su carácter especial prevalecerá sobre disposiciones generales y entrará en vigencia a los quince días de su publicación en el diario oficial”.

CONCLUSIONES

1. La necesidad que existe de regular las Leyes y Reglamento de Tránsito en su forma de aplicación es urgente, debido a la negligencia e imprudencia de parte de las autoridades superiores que tienen el deber y la obligación de velar por la seguridad y el bienestar de toda la población.
2. El crecimiento de nuestra población y el número exagerado de los vehículos automotores, hacen imperiosa la necesidad de que las leyes de tránsito sean vigentes ya que en la mayoría de veces que se circula en la vía pública hay temor de ser víctimas potenciales de los conductores que no respetan las leyes, señales y agentes que tienen a su cargo la vigilancia y responsabilidad de brindar un buen servicio a la población y evitar en menor escala los accidentes de tránsito.
3. Existe corrupción en la administración del Departamento de Tránsito y en las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito.
4. En la actualidad debido a la mala administración de las escuelas de aprendizaje de tránsito se emiten licencias de conducir en forma fraudulenta ya que los aspirantes a adquirir la licencia de conducir no pasan los exámenes debidos para obtener esta.
5. Existe una propuesta de Ley Preventiva de Accidentes Colectivos de Tránsito, a la presente fecha se encuentra engavetada para que se emita dictamen favorable por el Congreso de la República de Guatemala.
6. Como lo regulan las leyes de tránsito de países latinoamericanos, previo a la autorización de aprobación de los exámenes de conducir el aspirante a obtener la licencia de conducir cuenta con un seguro de responsabilidad de conductor.

7. Actualmente en nuestro país existen trece escuelas de aprendizaje de tránsito autorizadas por el Departamento de Tránsito para la emisión de las licencias de conducir sin que exista un control de verificación del cumplimiento de las leyes y de los requisitos establecidos en el mismo.

RECOMENDACIONES

1. Que el Departamento de Tránsito ejerza un mejor control para que todas las escuelas de aprendizaje de tránsito estén legalmente inscritas, y que cumplan con los requisitos establecidos, para poder laborar como entes descentralizados.
2. El Departamento de Tránsito, debe controlar que los instructores de las escuelas de aprendizaje de automovilismo de tránsito tengan el pleno conocimiento de la educación vial que van impartir y que al momento de que el aspirante desee obtener su licencia de conducir sea examinado a conciencia para ver si está apto para adquirirla.
3. Deben presentar los instructores relacionados certificación original de que poseen la licencia profesional por más de cinco años.
4. Los aspirantes a obtener la licencia de conducir deben presentar certificación original emitida por las escuelas de aprendizaje de tránsito, donde fueron aprobados como tales en el Departamento de Tránsito.
5. El Ministerio de Gobernación debe de revisar los estatutos y los programas de capacitación a fin de que no contraríen la Ley y el Reglamento de Tránsito.
6. Que el Ministerio de Gobernación a través del Departamento de Tránsito supervise las escuelas de aprendizaje de tránsito, para su buen funcionamiento evitándose en parte la corrupción que se produce al vender los certificados de aprobación de los exámenes para obtener la licencia de conducir y los certificados visuales por oftalmólogo autorizado.
7. Que el Ministerio de Gobernación a través de una iniciativa de ley proponga que se reforme la Ley de Tránsito a efecto que se creen mejores controles a las escuelas de aprendizaje de tránsito, para una mejor efectividad.

8. El Congreso de la Republica de Guatemala, debe de proponer para su discusión la Ley Preventiva de Accidentes Colectivos de Tránsito, cuyo proyecto existe en dicho organismo según numero tres mil veinticuatro (3024) hasta el mes de noviembre de dos mil seis pendiente de dictamen.
9. Que al reformarse la Ley de Tránsito se considere al momento de extender la licencia de conducir, que el futuro tenedor de la misma deberá contar con un seguro contra terceros.
10. Es necesario que las personas encargadas de mantener el orden en la vía pública, ya sean agentes de la Policía Municipal de Tránsito, como la Policía Nacional Civil, sean personas preparadas y que tengan conocimiento de las leyes y reglamento vigentes de nuestro país, para dar un buen servicio a la población y evitar la corrupción que se vive en las calles de la ciudad.
11. Las escuelas de aprendizaje de tránsito se deben regir por lo reglamentado y Acuerdos en que fueron creadas, debido a la inobservancia de las leyes incurren en la responsabilidad de la mayoría de accidentes que acontecen a cada segundo del diario vivir, si se cumplieran a cabalidad seria una ciudad más civilizada, y no estaríamos en niveles bajos de analfabetismo, que conlleva a la mala educación que se nos imparte.

ANEXOS I

Definiciones del Reglamento:

1. **Acera o banqueta:** Espacio cubierto generalmente al costado de las vías públicas destinado al tránsito peatonal.
2. **Acompañante:** Persona titular de una licencia de conducir que, luego de cumplir con los requisitos establecidos al aprendiz en las prácticas.
3. **Agentes:** Los policías de tránsito gubernamentales, municipales o privados, quienes estén encargados de la aplicación de la Ley de Tránsito y su respectivo Reglamento.
4. **Ámbito extraurbano:** Lugar donde las propiedades aledañas a la vía pública predominan los espacios abiertos sobre los espacios edificados.
5. **Ámbito urbano:** Lugar donde las propiedades aledañas a la vía pública, predominan los espacios edificados sobre los espacios abiertos.
6. **Áreas o espacios peatonales:** Todas aquellas destinadas al uso de peatones: aceras, refugios, vías peatonales y zonas peatonales.
7. **Autobús:** Vehículo automotor de dos o más ejes, especialmente equipado y construido para el transporte colectivo de personas con capacidad para 26 personas o más y con peso bruto máximo superior de 3.5 toneladas métricas.
8. **Automóvil:** Vehículo automotor, de dos ejes, especialmente equipado y construido para el transporte de personas y con capacidad máxima para nueve ocupantes. Su peso bruto máximo es de 3.5 toneladas métricas.
9. **Autopista:** Vía pública que tiene calzadas pavimentadas separadas para cada sentido de circulación, cada una de ellas con dos carriles mínimo de 3.50 metros de ancho cada uno, con limitación de acceso directo a propiedades colindantes por ejemplo: carriles auxiliares. En áreas extraurbanas tienen arcenes de al menos cien metros de ancho al lado derecha de cada calzada.
10. **Autoridad:** La autoridad de tránsito que regula y controla el tráfico en el lugar en cuestión.
11. **Avenida:** la vía urbana determinada topográficamente de norte a sur o viceversa.
12. **Bicicleta:** Vehículo de dos o tres ruedas puesta en movimiento por esfuerzo humano a través de pedales.

13. **Calcomanía:** Etiqueta adhesiva de tamaño variable usada con fines de control para la circulación del tránsito.
14. **Calle:** La vía urbana determinada topográficamente de este a oeste o viceversa.
15. **Calzada:** Capa de radadura de la vía pública dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.
16. **Cambio de dirección:** Cualquier tipo de movimiento con un vehículo que implique un viraje hacia otra vía o hacia otro sentido.
17. **Caminos:** Todas aquellas vías que no estén pavimentadas, es decir de terracerría, de uno o dos sentidos de circulación sin restricción de número ó ancho de carriles. También aquellas vías pavimentadas que no sean calles de circulación controlada y que tengan menos de 5.00 metros de ancho.
18. **Camión:** Vehículo automotor de dos o más ejes, especialmente equipado y construido para el transporte de carga con peso bruto superior a 3.5 toneladas métricas.
19. **Carreteras principales:** Vías extraurbanas de una sola calzada pavimentada de dos sentidos de circulación con dos o tres carriles de mínimo 3.50 metros de ancho cada uno. Las intersecciones son a nivel. Tienen arcen de al menos 1.00 metro de ancho en ambos lados.
20. **Conductor:** Toda persona que conduce un vehículo por la vía pública.
21. **Departamento:** El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.
22. **Derecho o prioridad de paso:** El que se tiene frente a otros usuarios de la vía en los lugares y situaciones consignadas en este Reglamento, lo que comúnmente se conoce como llevar la vía.
23. **Infractor:** Persona que no cumple una o varias normas legales.
24. **Inspectores ad honorem:** Personal de apoyo a los agentes de tránsito que están autorizados y capacitados, visiblemente identificados para lograr un mejor nivel de seguridad en la circulación de vehículos y peatones.
25. **Instructor:** Persona capacitada en una escuela de aprendizaje de tránsito que acompaña al aprendiz en las prácticas.

26. **La Ley:** La ley de Tránsito.
27. **Licencia de conducir:** Documento expedido por el Departamento que faculta a su titular a conducir el tipo de vehículos que se consignan en la misma.
28. **Pasajero:** Toda persona que acompaña al conductor en un vehículo.
29. **Pasarela:** Puente peatonal y/o ciclista, generalmente construido para atravesar una vía.
30. **Peatón:** Toda persona que transita a pie en la vía pública. Se entienden también, para los efectos de este Reglamento, como peatón el que empuja una motocicleta o motocicleta y el minusválido que circula en una silla de ruedas.
31. **Placa de circulación:** Aquella que, dispuesta en los lugares reglamentarios, identifica por medio de un número a un vehículo.
32. **Semáforos:** Todos aquellos dispositivos de control de tránsito a través de señales luminosas.
33. **Tarjeta de circulación:** Documento expedido por la autoridad correspondiente en el que se consignan los datos del vehículo y se autoriza a éste para circular por la vía pública.
34. **Vehículo:** Cualquier medio de transporte que circula sobre la vía pública.

ANEXO II

Las siguientes gráficas que a continuación se detallan, tienen por objeto establecer la historia clínica de las personas que sufren accidentes de tránsito acaecidos por la imprudencia, negligencia e impericia de los pilotos automotores de vehículos, en circulación en las carreteras.

Estos formularios son utilizados por los bomberos voluntarios y personal de la Policía Nacional de Tránsito, como un sistema de vigilancia de las lesiones de causa externa y sirve como reporte de ingreso a los centros hospitalarios para su atención medica correspondiente, determinando los factores físicos en que ocurrió el accidente y las condiciones ambientales, que tipo de accidente, y las causas del mismo.

ACCIDENTES DE TRANSITO

Form. 205 A

I LUGAR, FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE

1. Departamento _____ 2. Municipio _____ 3. Lugar donde ocurrió _____
 Calle, avenida y zona _____ Km. No. Nombre de la carretera _____
 4. Fecha en que ocurrió _____ 5. Hora en que ocurrió _____
 6. Día: Lunes 1. Martes 2. Miércoles 3. Jueves 4. Viernes 5. Sábado 6. Domingo 7.

II VEHICULOS PROTAGONISTAS

Cuando en el accidente reportado, estén involucrados más de tres vehículos, USE OTRO FORMULARIO para la descripción de esos vehículos y sus conductores, haciendo notar en las observaciones que hay dos o más formularios para el mismo accidente.

1er. Vehículo	2do. Vehículo	3er. Vehículo
Nombre del Conductor: _____	Nombre del Conductor: _____	Nombre del Conductor: _____
Sexo: Masculino <input type="checkbox"/> 1. Femenino <input type="checkbox"/> 2. Edad _____	Sexo: Masculino <input type="checkbox"/> 1. Femenino <input type="checkbox"/> 2. Edad _____	Sexo: Masculino <input type="checkbox"/> 1. Femenino <input type="checkbox"/> 2. Edad _____
No. de Licencia _____	No. de Licencia _____	No. de Licencia _____
Tipo: C. Juvenil <input type="checkbox"/> 1. C. Particular <input type="checkbox"/> 3. Especial <input type="checkbox"/> 5. B. Liviana <input type="checkbox"/> 2. A. Profesional <input type="checkbox"/> 4. Motociclista <input type="checkbox"/> 6.	Tipo: C. Juvenil <input type="checkbox"/> 1. C. Particular <input type="checkbox"/> 3. Especial <input type="checkbox"/> 5. B. Liviana <input type="checkbox"/> 2. A. Profesional <input type="checkbox"/> 4. Motociclista <input type="checkbox"/> 6.	Tipo: C. Juvenil <input type="checkbox"/> 1. C. Particular <input type="checkbox"/> 3. Especial <input type="checkbox"/> 5. B. Liviana <input type="checkbox"/> 2. A. Profesional <input type="checkbox"/> 4. Motociclista <input type="checkbox"/> 6.
El Conductor se encontraba ebrio? Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2. Ignorado <input type="checkbox"/> 9.		
El Vehículo es conducido: Por su propietario <input type="checkbox"/> 1. Por un piloto asalariado <input type="checkbox"/> 2. Por quien lo alquiló o prestó <input type="checkbox"/> 3. Ignorado <input type="checkbox"/> 9.		
Clase de Vehículo? Automóvil <input type="checkbox"/> 01. Camión o Pick Up <input type="checkbox"/> 02. Motocicleta <input type="checkbox"/> 03. Bus Urbano <input type="checkbox"/> 04. Bus Extra Urbano <input type="checkbox"/> 05. Trailer <input type="checkbox"/> 06. Jeep o panel <input type="checkbox"/> 07. Bicicleta <input type="checkbox"/> 08. Vehículo Agrícola <input type="checkbox"/> 09. Tracción Humana <input type="checkbox"/> 10. Tracción Animal <input type="checkbox"/> 11. Otros <input type="checkbox"/> 12.		
Placa _____	Placa _____	Placa _____

III FACTORES FISICOS EN QUE OCURRIO EL ACCIDENTE

1. Condiciones atmosféricas	Buen tiempo <input type="checkbox"/> 1.	Lluvia <input type="checkbox"/> 2.	Niebla <input type="checkbox"/> 3.	Otra <input type="checkbox"/> 4.
2. Clase de vía	Pavimentado <input type="checkbox"/> 1.	de Tierra <input type="checkbox"/> 2.	Férreo <input type="checkbox"/> 3.	Otra <input type="checkbox"/> 4.
3. Condiciones de vía	Seca <input type="checkbox"/> 1.	Mojada <input type="checkbox"/> 2.	Lodosa <input type="checkbox"/> 3.	Fangosa <input type="checkbox"/> 4. Otra <input type="checkbox"/> 5.
4. Visibilidad	Buena <input type="checkbox"/> 1.	Mala <input type="checkbox"/> 2.	Regular <input type="checkbox"/> 3.	Otra <input type="checkbox"/> 4.

IV TIPO DE ACCIDENTE

1. Entre vehículos que cruzan (ángulo recto)	Colisión <input type="checkbox"/> 1.	Choque <input type="checkbox"/> 2.	6. Con vehículos estacionados	Colisión <input type="checkbox"/> 1.	Choque <input type="checkbox"/> 2.
2. Vehículos que viran en U	Colisión <input type="checkbox"/> 1.	Choque <input type="checkbox"/> 2.	7. Contra inmuebles	Colisión <input type="checkbox"/> 1.	Choque <input type="checkbox"/> 2.
3. Alcances de vehículos	Colisión <input type="checkbox"/> 1.	Choque <input type="checkbox"/> 2.	8. Vuelco	<input type="checkbox"/> 3.	
4. Vehículos de frente	Colisión <input type="checkbox"/> 1.	Choque <input type="checkbox"/> 2.	9. Otros	<input type="checkbox"/> 4.	Específico _____
5. Con objetos cercanos al hombro de la carretera	Colisión <input type="checkbox"/> 1.	Choque <input type="checkbox"/> 2.			

V CAUSAS DE ACCIDENTES

1. Exceso de velocidad <input type="checkbox"/> 01.	11. Drogadicción del peatón <input type="checkbox"/> 11.	20. No obedecer señales de tránsito <input type="checkbox"/> 20.
2. Descuido al salir del estacionamiento <input type="checkbox"/> 02.	12. Ebriedad del piloto <input type="checkbox"/> 12.	21. Exceso de peso y volumen <input type="checkbox"/> 21.
3. No hacer la parada respectiva <input type="checkbox"/> 03.	13. Ebriedad del peatón <input type="checkbox"/> 13.	22. Viraje en U <input type="checkbox"/> 22.
4. No atender semáforo <input type="checkbox"/> 04.	14. Encandilamiento <input type="checkbox"/> 14.	23. No ir a la velocidad de seguridad <input type="checkbox"/> 23.
5. Exceso de pasaje <input type="checkbox"/> 05.	15. Imprudencia del peatón <input type="checkbox"/> 15.	24. No tomar precauciones al estacionarse <input type="checkbox"/> 24.
6. Por evitar choque o colisión <input type="checkbox"/> 06.	16. Subir o bajar antes de que se detenga el vehículo <input type="checkbox"/> 16.	25. No usar el carril indicado <input type="checkbox"/> 25.
7. Falta de mantenimiento o defecto <input type="checkbox"/> 07.	17. Rebasando <input type="checkbox"/> 17.	26. Por hacer maniobras indebidas <input type="checkbox"/> 26.
8. No formar cordón <input type="checkbox"/> 08.	18. Retrocediendo <input type="checkbox"/> 18.	27. Distruido <input type="checkbox"/> 27.
9. No guardar distancia respectiva <input type="checkbox"/> 09.	19. Ir en sentido contrario <input type="checkbox"/> 19.	28. No llevar luces respectivas <input type="checkbox"/> 28.
10. Drogadicción del piloto <input type="checkbox"/> 10.		29. Mal estacionado <input type="checkbox"/> 29.

VI PERSONAS MUERTAS EN EL ACCIDENTE

ESPECIFICACION	SEXO	EDAD	SE ENCONTRABA EBRO	FARMACOS
Peatón <input type="checkbox"/> 1. Pasajero <input type="checkbox"/> 2. Conductor <input type="checkbox"/> 3.	Masculino <input type="checkbox"/> 1. Femenino <input type="checkbox"/> 2.		Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.	Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.
Peatón <input type="checkbox"/> 1. Pasajero <input type="checkbox"/> 2. Conductor <input type="checkbox"/> 3.	Masculino <input type="checkbox"/> 1. Femenino <input type="checkbox"/> 2.		Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.	Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.
Peatón <input type="checkbox"/> 1. Pasajero <input type="checkbox"/> 2. Conductor <input type="checkbox"/> 3.	Masculino <input type="checkbox"/> 1. Femenino <input type="checkbox"/> 2.		Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.	Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.
Peatón <input type="checkbox"/> 1. Pasajero <input type="checkbox"/> 2. Conductor <input type="checkbox"/> 3.	Masculino <input type="checkbox"/> 1. Femenino <input type="checkbox"/> 2.		Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.	Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.

VII PERSONAS LESIONADAS EN EL ACCIDENTE

ESPECIFICACION	SEXO	GRAVES	LEVES	EDAD	SE ENCONTRABA EBRO	FARMACOS
Peatón <input type="checkbox"/> 1. Pasajero <input type="checkbox"/> 2. Conductor <input type="checkbox"/> 3.	Masc. <input type="checkbox"/> 1. Fem. <input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.		Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.	Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.
Peatón <input type="checkbox"/> 1. Pasajero <input type="checkbox"/> 2. Conductor <input type="checkbox"/> 3.	Masc. <input type="checkbox"/> 1. Fem. <input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.		Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.	Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.
Peatón <input type="checkbox"/> 1. Pasajero <input type="checkbox"/> 2. Conductor <input type="checkbox"/> 3.	Masc. <input type="checkbox"/> 1. Fem. <input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.		Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.	Si <input type="checkbox"/> 1. No <input type="checkbox"/> 2.

Observaciones _____

HOSPITAL _____

Versión 7. 17 de Noviembre de 2003.

HISTORIA CLÍNICA PARA LESIONES DE CAUSA EXTERNA
SISTEMA DE VIGILANCIA DE LESIONES DE CAUSA EXTERNA

H.C. : _____

I - DATOS DE IDENTIFICACIÓN

APELLIDO 1		APELLIDO 2		NOMBRE 1		NOMBRE 2		EDAD:	AÑOS	MESES	DÍAS
Solo una											
ID / RIPS	[CC] [CE] [PA] [RC] ; [TI] [AS] [MS] [UN] ; #:	SEXO [M] [F]		Ocupación		Escolaridad		Años completos			
Domicilio		DEPTO	MUNICIPIO	BARRIO/VEREDA	DIRECCIÓN		TELÉFONO				

II - DATOS GENERALES DEL EVENTO (Marcar con X []), (Para cada agrupación de datos debe marcar una sola, la mas grave)

Lugar del Evento		DEPTO	MUNICIPIO	BARRIO/VEREDA	DIRECCIÓN			
EVENTO Fecha y hora			LUGAR DONDE OCURRIÓ LA LESIÓN			MECANISMO / OBJETO DE LA LESIÓN		
L M MI J V S D DIA MES AÑO HORA MILITAR			[1] Casa / hogar [2] Escuela/ Lugar de estudio [3] Calle [4] Trabajo [5] Bar, cantina o similares [6] Otro _____ [9] No se sabe			[15] Asfixia por cuerpo extraño [16] Lesión por cuerpo extraño [17] Fármacos [18] Plaguicidas [19] Hidrocarburos [20] Otros Tóxicos [21] Minas/ Munición sin explotar [22] Otro artefacto explosivo [23] Mordedura de Persona [24] Animal, cual _____ [25] Electricidad [26] Desastre natural, _____ [98] Otro _____ [99] No se sabe		
CONSULTA Fecha y hora			ACTIVIDAD que realizaba cuando se lesionó			USO DE ALCOHOL		
L M MI J V S D DIA MES AÑO HORA MILITAR			[1] Trabajo dependiente [2] Oficio informal/ independiente [3] Labores personales [4] Estudiando [5] Practicando Deporte [6] Viajando [7] Recreación/ descanso/ jugando [8] Tomando licor [98] Otra _____ [99] No se sabe			En el lesionado [1] Si ha consumido [2] Hay sospecha de uso [3] No ha consumido [9] No se sabe		
Atención previa [Si] [No]			INTENCIONALIDAD			USO DE DROGAS		
Dónde?			[1] No intencional (accidentes) [2] Autoinfligida intencional (suicidio/ intento) [3] Intencional (violencia, agresión) [8] Otro _____ [9] No sabe			En el lesionado [1] Si ha consumido [2] Hay sospecha de uso [3] No ha consumido [9] No se sabe		

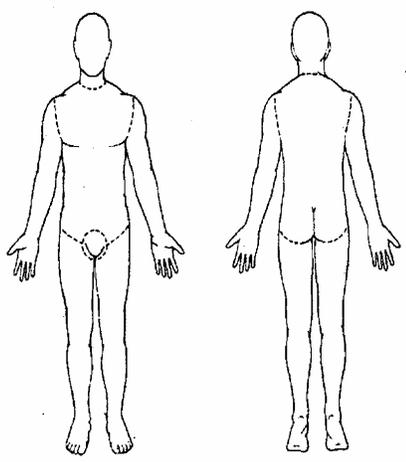
III - DATOS ESPECÍFICOS DEL EVENTO

LESIÓN DE TRANSITO		VIOLENCIA INTERPERSONAL		AUTOINFLIGIDA	
Antecedente previo de agresión [Si] [No] [N/S]		Antecedente previo de agresión [Si] [No] [N/S]		Antecedente previo de Trastorno mental [Si] [No] [N/S]	
RELACION DEL AGRESOR CON LA VICTIMA		CONTEXTO		FACTORES PRECIPITANTES	
[1] Pareja o ex-pareja [2] Padres/Padrastrós [3] Otro familiar [4] Amigo / conocido [5] Desconocido [8] Otro _____ [9] No se sabe		[1] Riña / pelea [2] Robo [3] Agresión sexual [4] Pandillas [5] Otra Violencia intrafamiliar [6] Bala perdida [8] Otro _____ [9] No se sabe		[1] Conflicto con pareja o familia [2] Enfermedad física [3] Problemas financieros [4] Problemas con la justicia [5] Muerte de familiar [6] Abuso sexual o físico [7] Embarazo no deseado [8] Problema escolar [98] Otro _____ [99] No se sabe	
SEXO de los AGRESORES		[1] Masculino [3] Ambos [2] Femenino [9] No se sabe			

IV - DATOS CLÍNICOS DEL EVENTO

SITIO ANATÓMICO AFECTADO		NATURALEZA DE LA LESIÓN		RTS		PTS		Peso (Kg)	
(Puede anotar más de uno)		(Puede anotar más de uno)		Mayor o igual a 15 años		Menores de 15 años		Via Aérea	
[1] Sistémico (Intoxicación, Radiación, etc) - No aplican las otras. [2] Craneo [3] Ojos [4] Máxilofacial / Nariz/ Oídos [5] Cuello [6] Tórax [7] Abdomen [8] Columna [9] Pelvis / genitales [10] Miembros Superiores [11] Miembros Inferiores [98] Otro _____		[1] Laceración, abrasión, lesión superficial [2] Cortada, mordida, herida abierta [3] Lesión profunda-penetrante [4] Esguince, luxación [5] Fractura [6] Quemadura [7] Contusión a órganos internos [8] Lesión orgánica sistémica [9] Trauma craneoencefálico [98] Otros _____ [99] No se sabe		Frec. Resp.: _____ / min Glasgow R. Ocular (1-4) _____ R. Verbal (1-5) _____ R. Motora (1-6) _____		Estado Mental [1] Alerta [2] Ocnubilado [3] Comatoso		[1] Normal [2] Sostenible [3] No Sostenible	
		Presión Arterial		CONDICIÓN DE SALIDA		Fracturas		Heridas Abiertas	
		Palpable: [1] En Muñeca [2] En Ingle [3] NO palpable		[1] Vivo ↓ [2] Fallecido [1] Tratado y enviado a casa [2] Hospitalizado [3] Referido a dónde _____ [4] Fuga [5] Abandono voluntario		[1] Ninguna [2] Cerradas [3] Abiertas / Múltiples		[1] Ninguna [2] Menores [3] Graves / Penetrantes	
				DESTINO DEL PACIENTE		Ver Diagnósticos / CIE-10 al reverso.			
						Médico:			
						Digitador:			

Diseño: Instituto CICALVA

MOTIVO DE CONSULTA:			
ENFERMEDAD ACTUAL			
ANTECEDENTES			
EXAMEN FÍSICO FC: FR: T°: TA:			
Revisión por Sistemas	N	A	Anormalidad (Especifique)
Piel			
Cabeza / Máxilofacial / Órganos Sentidos			
Cuello y Tórax			
Corazón y Pulmones			
Abdomen / Espalda			
Genitourinario / Recto			
Extremidades / Osteoarticular			
Neurológico			
EMBARAZADA	S	N	DISCAPACIDAD. TIPOS: Intelectual <input type="checkbox"/> Física <input type="checkbox"/> Órganos Sentidos <input type="checkbox"/> GRADO: Leve <input type="checkbox"/> Moderada <input type="checkbox"/> Severa <input type="checkbox"/>
DIAGNÓSTICOS			CIE - 10 Idx Confirmado
			N R
CONDUCTA:			
Incapacidad	(Firma y sello)	(Nombre y Cargo)	

BIBLIOGRAFÍA

ARENAS WOOLRICH, José Luis. **El Proceso en materia de tránsito**. Tesis Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Francisco Marroquín. 1984.

CABANELLAS, Guillermo, **Diccionario de derecho usual**, Tomo II.
OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Buenos Aires, Argentina: Editorial Heliasta S.R.L. 1987.

CANEL CULAJAY, Rafaela. **Funciones del juzgado de asuntos municipales de tránsito de la municipalidad de Guatemala, como órgano sancionador ejecutivo según el Decreto 132-96 y su Reglamento**. Tesis Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. 2001.

DE LEON VELASCO, Héctor Aníbal, José de Mata Vela, **Derecho penal guatemalteco, parte especial y parte general**, Guatemala: Ed. "el niño de oro" 1995.

Enciclopedia jurídica Omeba. Tomo X. Buenos Aires: Ed. Driskill S.A.

Enciclopedia universal ilustrada, europea-americana Tomo XX. Matta C. Daniel.

F. GARCÍA, Vicente, J. de Lamo, Rubio F. Soto, Nieto, J.M. Guillen Soria, **Responsabilidad civil, consecuencias accesorias y costas procesales, extinción de la responsabilidad criminal**. Barcelona, España: Ed Bosh S.A., 1998.

GARCÍA MAYNEZ, Eduardo. **Introducción al estudio del derecho**. Argentina Ed. Porrua S.A. 1986.

Guía de estudio para el examen teórico, para la licencia de conducir.

Organización Panamericana de la Salud OPS Washington. La seguridad vial un problema de política pública. Hugo Acero-Velásquez Consultor OPS Alberto Concha-Eastman, Asesor Regional OPS/OMS 2004

Real Academia Española. **Diccionario de la lengua española**. Madrid España: Ed. Espasa-Calpe. 1992

Unidad de estudio y análisis. Procurador de los Derechos Humanos Accidentes Colectivos de Tránsito periodo 2000-2004.

Vocabulario jurídico del derecho penal, Edición actualizada, Guatemala, 1998.

VALLADARES MOLINA, Rodrigo Ignacio. **Necesidad de introducir en el ordenamiento Jurídico Procesal Guatemalteco un Código de Tránsito.** Tesis. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. 1971.

Legislación:

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

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

Código Procesal Penal. Decreto No. 51-92 Edición actualizada. Congreso de la República de Guatemala.

Código de Comercio Decreto No. 2-70 Congreso de la República de Guatemala.

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

Ley de Seguros Decreto Ley 473 Presidencia de la República, Ministro de la Defensa Nacional.

Acuerdo Gubernativo 242-99. Reglamento para el funcionamiento de las escuelas de aprendizaje de tránsito.