



Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y de la Justicia

**Regulación para prevención y sanción de la siniestralidad en  
el transporte extraurbano de pasajeros**  
(Tesis de Licenciatura)

María Nicol de León Santiago

Guatemala, noviembre 2023

Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y de la Justicia

**Regulación para prevención y sanción de la siniestralidad en  
el transporte extraurbano de pasajeros**  
(Tesis de Licenciatura)

María Nicol de León Santiago

Guatemala, noviembre 2023

Para efectos legales y en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1º, literal h) del Reglamento de Colegiación del Colegio de Abogados y Notarios de Guatemala, **María Nicol de León Santiago**, elaboró la presente tesis, titulada: **Regulación para prevención y sanción de la siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros.**

**AUTORIDADES DE UNIVERSIDAD PANAMERICANA**

**M. Th. Mynor Augusto Herrera Lemus**

Rector

**Dra. Alba Aracely Rodríguez de González**

Vicerrectora Académica

**M. A. César Augusto Custodio Cobar**

Vicerrector Administrativo

**EMBA. Adolfo Noguera Bosque**

Secretario General

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA**

**Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera**

Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia

Guatemala. 4 de mayo de 2023

Señores Miembros  
Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Universidad Panamericana  
Presente

Estimados señores:

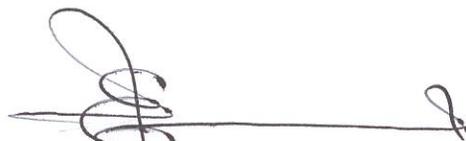
Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, haciendo referencia a mi nombramiento como asesora de la estudiante **María Nicol de León Santiago ID 000095899**. Al respecto se manifiesta que:

- a) Brinde acompañamiento a la estudiante en referencia durante el proceso de elaboración de la tesis denominada **Regulación para prevención y sanción de la siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros.**
- b) Durante ese proceso le fueron sugeridas correcciones que realizó conforme los lineamientos proporcionados.
- c) Habiendo leído la versión final del documento, se establece que el mismo constituye un estudio serio en torno al tema investigado, cumpliendo con los requerimientos metodológicos establecidos por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia para esta modalidad académica.

En virtud de lo anterior, por este medio emito **DICTAMEN FAVORABLE** para que se continúe con los trámites de rigor.

Se hace la aclaración que la estudiante es el único responsable del contenido de la tesis ya indicada.

Atentamente,



Licda. Sara Berreondo Ac

Licenciada  
**Sara Berreondo Ac**  
ABOGADA Y NOTARIA



LCDA. GLADYS JEANETH JAVIER DEL CID  
Abogada y Notaria

Guatemala, 28 de julio de 2023

Señores Miembros  
Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Universidad Panamericana  
Presente

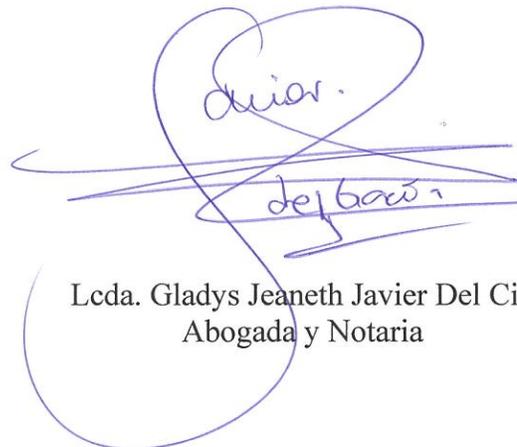
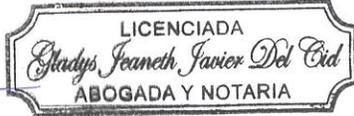
Estimados señores:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, haciendo referencia a mi nombramiento como **revisora metodológica** de la tesis del (la) estudiante **María Nicol de León Santiago**, ID **000095899**, titulada: **Regulación para la prevención y sanción de la siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros**. Al respecto me permito manifestarles que, la versión final de la investigación fue objeto de revisión de forma y de fondo, estableciendo que la misma constituye un estudio serio, que cumple con los requerimientos metodológicos establecidos por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia para esta modalidad académica.

En virtud de lo anterior, por este medio emito **DICTAMEN FAVORABLE**, para que se continúe con los trámites de rigor.

Se hace la aclaración que el estudiante es el único responsable del contenido de la tesis ya indicada.

Atentamente,

Lcda. Gladys Jeaneth Javier Del Cid  
Abogada y Notaria

En la ciudad de Guatemala, municipio de Guatemala, departamento de Guatemala, el día veintiséis del mes de octubre del año dos mil veintitrés, siendo las quince horas con treinta minutos yo, **WENDY ESTÉFANI CASTILLO MIJANGOS**, Notaria, con número de colegiado treinta y siete mil seiscientos setenta y dos (37,672), me encuentro constituida en mi oficina profesional ubicada en la octava avenida, veintiguion doce tercer nivel oficina trecientos cinco de la zona uno, de esta ciudad, soy requerida por la señorita **MARÍA NICOL DE LEÓN SANTIAGO**, de treinta y seis años de edad, soltera, guatemalteca, maestra de educación primaria bilingüe, de este domicilio, quien se identifica con Documento Personal de Identificación (DPI) con Código Único de Identificación (CUI) mil ochocientos treinta y nueve espacio, cincuenta y dos mil quinientos dos espacio, mil cuatrocientos trece (1839 52502 1413), extendido por el Registro Nacional de las Personas de la República de Guatemala, quien requiere mis servicios profesionales con el objeto de hacer constar a través de la presente **DECLARACIÓN JURADA** lo siguiente: **PRIMERO:** La requirente, **BAJO SOLEMNE JURAMENTO DE LEY**, y enterada por la infrascrita notaria de las penas relativas al delito de perjurio, **DECLARA** ser de los datos de identificación personal consignados en la presente y que se encuentra en el libre ejercicio de sus derechos civiles. **SEGUNDO:** Continúa declarando bajo juramento la requirente: i) ser autora del trabajo de tesis titulado: "**Regulación para prevención y sanción de la siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros**"; ii) haber respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y reconocido los créditos correspondientes; y iii) aceptar la responsabilidad como autora del contenido de la presente tesis de licenciatura. No habiendo nada más que hacer constar, finalizo el presente instrumento en el mismo lugar y fecha de inicio, treinta minutos después, la cual consta en una hoja de papel bond tamaño



oficio, impresa en ambos lados, que firmo y sello, a la cual le adhiero los timbres para cubrir los impuestos correspondientes que determinan las leyes respectivas: un timbre notarial del valor de diez quetzales con serie BK guion y número de registro cero ciento setenta y cuatro mil ochocientos seis, (BK-0174806) y un timbre fiscal del valor de cincuenta centavos con número de registro ocho millones sesenta y dos mil cuatrocientos ochenta y tres (8,062,483). Leo íntegramente lo escrito a la requirente, quien enterada de su contenido, objeto, validez y demás efectos legales, la acepta, ratifica y firma con la Notaria que autoriza. **DOY FE DE TODO LO EXPUESTO.**

f)



**ANTE MÍ:**



Licda. Wendy Estefani  
Castillo Mijangos  
ABOGADA Y NOTARIA

COL. 37.672



ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **MARÍA NICOL DE LEÓN SANTIAGO**

Título de la tesis: **REGULACIÓN PARA PREVENCIÓN Y SANCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO DE PASAJEROS**

**El Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia,**

**Considerando:**

**Primero:** Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciada en Ciencias Jurídicas y de la Justicia, así como los títulos de Abogada y Notaria, la estudiante ya mencionada, ha desarrollado el proceso de investigación y redacción de su tesis de licenciatura.

**Segundo:** Que tengo a la vista el dictamen favorable emitido por la tutora, Licenciada Sara Berreondo Ac, de fecha 4 de mayo del 2023.

**Tercero:** Que tengo a la vista el dictamen favorable emitido por la revisora, Licenciada Gladys Jeaneth Javier Del Cid, de fecha 28 de julio del 2023.

**Cuarto:** Que tengo a la vista el acta notarial autorizada en la ciudad de Guatemala, departamento de Guatemala, el día 26 de octubre del 2023 por la Notaria Wendy Estéfani Castillo Mijangos que contiene declaración jurada de la estudiante, quien manifestó bajo juramento: *ser autor del trabajo de tesis, haber respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y reconocido los créditos correspondientes; y aceptar la responsabilidad como autor del contenido de su tesis de licenciatura.*

**Por tanto,**

Autoriza la impresión de la tesis elaborada por la estudiante ya identificada en el acápite del presente documento, como requisito previo a la graduación profesional.

Guatemala, 16 de noviembre de 2023

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"



**Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera**  
Decano de la Facultad de Ciencias  
Jurídicas y Justicia

**Nota:** Para efectos legales, únicamente la sustentante es responsable del contenido del presente trabajo.

## **Dedicatoria**

A Dios: Por ser el principio, el camino y fin de todo, quién puso en mi mente y corazón la meta de ser abogada y notaria, brindándome la sabiduría y guía para lograrlo.

A mis padres: Quienes me enseñaron que nada es imposible en esta vida, que el esfuerzo y la dedicación tienen su recompensa. Y más que con palabras, su espíritu de lucha en medio de las adversidades, me dieron la fortaleza y firmeza para cumplir mis metas.

A mis hermanos: Francisco, Andrés, Paulina, Maribel, Marta, Alicia, Xivy. Por ser mis amigos y confidentes de toda la vida, cada uno con su forma tan única de ser, han sido mis mentores en la escuela de la vida, enriqueciendo grandemente mi formación. Mi felicidad siempre estará vinculada a la suya.

A mis sobrinos: Por ser mi inspiración en los momentos difíciles, consciente de que mi derrota o lucha, tendría un eco en sus vidas.

A mis amigos Mynor, Kimberly, Carlos. Por su amistad y la alegría de caminar juntos hacia nuestra meta, durante 5 años de carrera universitaria, por enseñarme el valor del trabajo en equipo. Y de manera especial a mi amiga Wendy Mijangos, a quién admiro por su entereza, perseverancia y a quién agradezco sus palabras de ánimo cuando más lo necesite.

A mis catedráticos Por su dedicación para impartir sus clases y compartir sus conocimientos y experiencia, los cuales han sentado las bases de mi formación.

A la Universidad Panamericana: Por ofrecerme una formación de calidad y brindarme las herramientas adecuadas para poder desenvolverme en mi vida profesional.

# Índice

Resumen	i
Palabras clave	ii
Introducción	iii
Siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros	1
Regulación de la prevención y sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros	24
Reforma legal necesaria para la coordinación institucional y operativa de las entidades vinculadas en la prevención y sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros	54
Conclusiones	68
Referencias	70

## **Resumen**

En este estudio monográfico se abordó el tema regulación para prevención y sanción de la siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros. El problema consistió en que, ante la prevalencia de la afectación del derecho a la vida e integridad física en el transporte extraurbano, el Estado en su deber de garantizar estos derechos debe aplicar la regulación tanto para la prevención y sanción de los hechos de tránsito, mediante un órgano administrativo competente que es la Dirección General de Transporte. Sin embargo, el despliegue operativo de esta institución es insuficiente en todo el territorio nacional, por lo que es necesario establecer reformas legales para establecer la intervención de otras entidades públicas que se vinculan con la seguridad vial.

El objetivo general fue analizar la regulación de prevención y sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros para establecer la reforma legal necesaria para la coordinación institucional y operativa de las entidades vinculadas. El primer objetivo específico consistió en caracterizar la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros. Así mismo el segundo objetivo fue examinar la regulación de la prevención y sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros. Luego de analizar la legislación aplicable se concluyó que son necesarias las reformas de las leyes y reglamentos que regulan a las entidades vinculadas

con la seguridad vial para coordinar la prevención y sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros.

## **Palabras clave**

Transporte extraurbano. Siniestralidad. Prevención. Sanción. Regulación.

## **Introducción**

En esta investigación se abordará el tema de la regulación para prevención y sanción de la siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros. Por tal razón se analizarán las medidas legales que tienen la finalidad de la prevención y sanción de la siniestralidad provocada por el transporte extraurbano de pasajeros por carretera sobre la base del deber jurídico del Estado de garantizar la integridad y la vida de los habitantes; de este análisis se harán las reflexiones jurídicas para las posibles reformas legales que posibiliten la coordinación interinstitucional entre los entes administrativos que tienen competencia en la aplicación de la normativa ordinaria y reglamentaria que regula la prevención y la sanción de la mencionada siniestralidad.

El objetivo general de la investigación será analizar la regulación de prevención y sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros para establecer la reforma legal necesaria para la coordinación institucional y operativa de las entidades vinculadas. El primer objetivo específico será caracterizar la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros, mientras que el segundo objetivo específico será examinar la regulación de la prevención y sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros. Estos objetivos formulados cumplirán con la finalidad del análisis del problema de investigación, desde el punto de

vista jurídico y doctrinario, que establecerán las propuestas de reformas que coadyuven a la solución al problema.

Las razones que justifican el estudio consisten en que la regulación de la prevención y sanción es una respuesta del Estado ante la prevaeciente siniestralidad vial que provocan los buses y pilotos del transporte extraurbano en cualquier vía principal o caminos secundarios y que no están siendo efectivas en su implementación; por ello se justifica analizar qué mecanismo jurídico se puede proponer para que todas las entidades públicas y municipales tengan facultades suficientes para una acción coordinada en favor de los usuarios. Además, el interés de la investigadora en el tema radica en el deseo de coadyuvar en la posible solución al problema por analizar. Para el desarrollo del trabajo, la modalidad de la investigación es un estudio monográfico, con la utilización del método deductivo, porque se partirá de los planteamientos generales del tema al abordaje particular de las posibles reformas legales en la solución del problema.

En cuanto al contenido, en el primer subtítulo se estudiará los aspectos conceptuales acerca del transporte extraurbano de pasajeros, el concepto de siniestralidad, sus dimensiones y los factores que la provocan en esta clase de transporte en el país; en el segundo se desarrollará lo referente a la regulación de la prevención y sanción de la siniestralidad del transporte

extraurbano de pasajeros, considerando los conceptos de prevención y sanción, el actual marco normativo para ello y las entidades públicas y municipales vinculadas con la seguridad vial; y finalmente en el tercero, se hará el análisis de la reforma legal necesaria para la coordinación institucional y operativa de las entidades vinculadas con la prevención y sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros.

## *Siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros*

La experiencia ha marcado un sentido de amenaza a la integridad física, psicológica y la vida de los usuarios del transporte de pasajeros en todo el país. Por lo general por la falta de control de la excesiva velocidad de los autobuses y de cualquier otro vehículo destinado al transporte de pasajeros, el mantenimiento mecánico de los automotores del servicio colectivo y otras, por la falta de control de las autoridades competentes que propician hechos de tránsito y provocan lesiones y pérdidas de vidas humanas, por lo que genera zozobra en la población. Se afecta de forma general no solo la tranquilidad y la seguridad de los pasajeros, sino que afectan patrimonialmente por los daños materiales que ocasionan. Todas estas afectaciones se le conoce como la siniestralidad que provoca este tipo de transporte y por ello se han establecido regulaciones para prevenir y sancionar esta siniestralidad.

### Aspectos conceptuales del transporte extraurbano de pasajeros

La movilidad humana es una constante en la historia de la humanidad y es una de sus características que permitieron su desarrollo en cualquier parte del mundo, como parte del ejercicio de su libre locomoción, sin más limitación que en los casos en los que las leyes prohibitivas establecen. Ello en atención a su voluntad de trasladarse de un punto espacial a otro, para que pueda cumplir con sus actividades cotidianas como las que se

relacionan con finalidades económica, comerciales, de trabajo, de recreación, familiares y de relacionamiento social. Con relación a los antecedentes históricos del transporte de pasajeros Islas Rivera et. al (2007), reseñan una etapa primitiva de la siguiente forma:

En esta época el ser humano hace utilización de sí mismo como modo de transporte, sin más vías que las que le proporciona la naturaleza y sin más ayuda que sus piernas, brazos e imaginación, teniendo como único objetivo el moverse y acarrear aquello que le fuera necesario para su supervivencia. (p. 13)

Esta forma antigua de transportarse trajo consigo algunos problemas de orden práctico que también fueron resueltos mediante el ingenio humano, como la protección ante el desgaste físico o posibles lesiones al caminar, dando lugar al diseño de calzado; otras veces ante la agresividad climática en la intemperie idearse formas de sombra al movilizarse o ropa adecuada. Así mismo ante la irregularidad de los terrenos y la necesidad de hacer expedito el tránsito se construyeron veredas que después con el tiempo se convirtieron caminos. Las necesidades de abastecimiento de alimentos, agua y lugares para el descanso, en lugares determinados por la capacidad física de caminar en una jornada de viaje, fue originando asentamientos humanos a ciertas distancias para atender a los viajeros, éstos fueron los inicios de las villas y ciudades.

No solo se resolvieron las primeras dificultades, sino que aumentó la movilidad humana y productos, por lo que se incorporó la fuerza de bestias de carga, que fueron domesticados para tal finalidad. También fue

surgiendo el desplazamiento sobre ríos y lagos, mediante las primeras embarcaciones simples como las balsas. El crecimiento demográfico en los poblados y ciudades obligó al recorrido de distancias que implicaban tiempo y esfuerzo humano, ello implicó la búsqueda de soluciones para la seguridad, mayor efectividad y la disminución de la duración en la transportación de las personas y cargas, situación que se aliviaría bastante con el invento de la rueda, en la prehistoria. Este invento supuso el punto de partida de las formas actuales y modernas de transporte terrestre. Este proceso evolutivo lo reseña Ruano (2016) de la siguiente forma:

La rueda permitió la evolución de los medios de transporte terrestre y la llegada del hombre a lugares tan lejanos en cada vez menos tiempo. Los carros y diligencias tirados por caballos propiciaron el intercambio de todo tipo de materiales gracias al establecimiento de las rutas comercial. Más tarde, surgieron otros métodos de transporte terrestre como la bicicleta, que fue el origen de la motocicleta y esta, a su vez, del automóvil. (p. 5)

Con la rueda pudo buscarse otras formas de transporte más rápido y de mayor comodidad sin depender exclusivamente únicamente de los animales. La industria de la guerra a través de la historia promovió formas de transporte mecanizados, ideando vehículos y la construcción de caminos hasta en los lugares más inhóspitos. En las actividades productivas, no solamente en lo bélico, se inventó el motor que mejoró la fuerza de tracción, primero con vapor, después con el descubrimiento de los combustibles fósiles, es decir, del petróleo de donde se derivan la gasolina y el diésel. Con la primera y segunda guerra mundial, además de destrucción y tragedia humana con su connotación negativa, tuvo como

legado positivo varias formas de transporte como el tren, camiones de transporte pesado, autobuses para desplazar a gran número de personas a la vez.

El origen en el transporte terrestre de personas se debió a las diversas necesidades humanas y económicas, además de cómo se fue complejizando las formas de producción y división del trabajo. Ello porque mientras algunas personas se dedicaron a su propias actividades laborales y comerciales debían moverse de un punto a otro, hubo otras que empezaron a prestar el servicio de transportarlos a cambio de un pago; con el aumento demográfico y consecuentemente la demanda de pasajeros también se fue aumentando el tráfico, por lo que debió surgir un ordenamiento por las autoridades, estableciendo las autorizaciones, la exigencia de condiciones de prestación en el servicio y las calidades que debían reunir los operadores de vehículos dedicados al transporte de personas por carretera, conocidos como conductores o pilotos.

El concepto de vehículo, en su concepción más genérica se define, de conformidad con el Diccionario de la Real Academia Española (2017) como “Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro” (párr. 2). Tal como lo define el diccionario citado, vehículo se asocia como un medio con una finalidad relacionada al transporte de personas o de carga, que se deduce al señalarla como cosas. Este primer concepto desarrolla lo relacionado con lo que se entiende por vehículo

como sistema, ello porque es inseparable con el de conductor o piloto, además se relaciona con el de transporte de pasajeros que se realiza por medio de un vehículo destinado para ese propósito.

En la actualidad el concepto de vehículo hace referencia a un conjunto de automotores caracterizado por la diversidad de tipos y destinados al cumplimiento de distintas funciones y usos en la movilización de las personas o actividades económicas que impliquen el transporte de bienes, como mercancías. Ello puede ser utilizando vías públicas construidas para su circulación con seguridad y facilidad de desplazamiento. Desde el punto de vista legal, vehículo es definido por la Ley de Tránsito (132-96) estableciendo que “...Se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales...” (artículo 18).

Según su finalidad o destino, los vehículos se clasifican por su uso en: a) Particulares. b) Mercantiles y comerciales. c) Oficiales. d) Cuerpo Diplomático, Organismos, Misiones y Funcionarios Internacionales. e) De emergencia; y, f) De aprendizaje. (Reglamento de la Ley de Tránsito, 1998, artículo 8). De esta clasificación legal se puede comentar que el vehículo particular es destinado para satisfacer la necesidad de movilización de personas, generalmente del propietario, familia o personas autorizadas, sin fines de lucro; lo común son camionetillas,

automóviles o pick up, con cuatro ruedas, con limitada capacidad de pasajeros. Los que se clasifican como mercantiles o comerciales son los que se destinan al transporte de pasajeros y de carga.

Ahora bien, directamente con la definición de transporte se puede señalar que el término transporte, según significado.com explica que “deriva del latín cuyos compuestos léxicos son el prefijo trans- que indica de un lado a otro y portare que significa llevar” (párr. 2). De ello resulta que es el medio adecuado para trasladar de un lugar a otro, cosas o personas, sea individual o colectivo, terrestre, aéreo o acuático, privado o público. Por su parte, Cabanellas (1993) lo define como “Traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares” (p. 389); en la definición del autor anteriormente citado se puede observar que el transporte se relaciona directamente con pasajeros y carga, y que necesariamente por medio de un vehículo con la adecuación para el cumplimiento de esta actividad definida.

El transporte atendiendo a su finalidad puede ser público, urbano y extraurbano. Se entiende por transporte público como aquel medio de transporte destinado para el servicio público, el cual además por ser colectivo es pagado, tal es el caso del servicio urbano de camionetas para la ciudad de Guatemala, o bien el servicio de transportes extraurbanos. Es público porque puede ser utilizado por cuantas personas lo necesiten y porque el Estado por medio de sus instituciones regulan tales servicios,

autorizando horarios de salidas, tarifas de pasaje, impuestos especiales y concede autorización de las rutas y además hay vigilancia del Estado para el cumplimiento de la obligación contraída, cualquier incumplimiento de la concesión puede dar motivo para cancelarla.

El transporte urbano es aquel transporte destinado a satisfacer las necesidades públicas de una ciudad o las cabeceras municipales, llevando pasajeros de un punto geográfico a otro dentro del perímetro de la ciudad, villa o municipio; además debe cubrir determinado itinerario, jornada y horario, cedida a base de una concesión y por un cobro preestablecido. Así mismo las municipalidades autorizan este tipo de transporte por medio de licencias para operar en una ruta. El transporte extraurbano es el que moviliza pasaje y carga de una ciudad a otra, enlazando pueblos, aldeas, caseríos, etc. Según del Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera (1994), establece que:

Se entiende por servicio de transporte extraurbano de pasajeros el que se efectúa:  
De una cabecera municipal a otra; De una cabecera municipal a cualquier lugar de otro municipio o viceversa; de un lugar de un municipio a cualquier lugar de otro municipio  
De una cabecera municipal o de algún lugar municipal a cualquier punto situado fuera del territorio nacional y viceversa. (artículo 2°.)

El transporte como actividad que facilita el desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro da origen al contrato de transporte, el que también se encuentra normado por leyes y reglamentos de carácter administrativo que tienden a garantizar los requisitos que deben concurrir en la prestación del servicio. Por estas razones, el transporte, como

actividad mercantil, no funciona sin control o atendiendo únicamente a la voluntad de los comerciantes; se sujeta a leyes y reglamentos dictados por el Estado, lo cual incide en el campo contractual. En esta categoría se ubican todos aquellos otros vehículos que se destinan al transporte de pasajeros como son los taxis que operan autorizados por las municipalidades y que les son extendidas tarjetas de operación mediante el pago de una tasa determinada por la autoridad edil.

El otro concepto cuya definición es necesaria por su centralidad en el tema que se analiza es el de conductor. Ello parte de la consideración que el vehículo necesariamente debe ser conducido por un elemento humano, indispensable y asociado al concepto de prestación del servicio de transporte de pasajeros, sean éstos urbanos, extraurbanos o de taxis. En este sentido, conforme el Reglamento de la Ley de Tránsito (1998), se tiene que conductor es “Toda persona que conduce un vehículo por la vía pública” (artículo 7, numeral 6). El conductor del vehículo debe poseer licencia de conducción, conforme a la clasificación del vehículo. Esta licencia debe estar vigente. Conforme la Ley de Tránsito (1996) se establecen los requisitos para la conducción, de la siguiente forma:

Para conducir un vehículo por la vía pública, es necesario que el conductor reúna los requisitos siguientes: a. Estar habilitado mediante licencia de conducir, extendida por la autoridad correspondiente; b. Encontrarse en el pleno goce de sus capacidades civiles, mentales y volitivas; c. Conducir el vehículo en la vía pública por el lugar, en la oportunidad, modo, forma y dentro de las velocidades establecidas conforme esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables. (artículo 15)

La conducción se puede realizar de forma privada o particular, es decir, auto transportarse una sola persona en un vehículo propio o ajeno, que puede incluso llevar ocupantes en el vehículo pero que no implique que está prestando un servicio remunerado de transporte de pasajeros, sino que se circunscriben como acompañantes del conductor. Ello no implica que no tenga responsabilidad derivado de los hechos de tránsito y respecto de los ocupantes y otros terceros en la vía pública, ello son consecuencias que debe asumir el conductor como parte de su responsabilidad civil. Se puede afirmar que el conductor es un sujeto con responsabilidades legales al momento de maniobrar un vehículo para su traslado de un punto a otro.

### Concepto de siniestralidad

Todo vehículo que se conduzca en cualquier carretera o camino es susceptible de sufrir o provocar percances, donde pueden resultar afectadas directamente las personas, ocupantes o no del automotor, o bienes privados o públicos que deben ser resarcidos, conforme a la extensión del daño producido. El servicio público de pasajeros, urbano y extraurbano, está entre los medios de transporte que aporta significativa cantidad de hechos de tránsito con resultados trágicos y de pérdidas materiales, situación que se ha definido como siniestralidad, abandonando el concepto de accidentes que alude más a la posible causalidad del hecho de tránsito y no tanto a sus resultados como si se connota con el concepto de siniestralidad.

Según lo estudiado, la siniestralidad es el resultado de hechos de tránsito consistente en daños materiales, lesiones y muerte de personas y que éstos tienen una causalidad, que se relacionan con vehículo, piloto, carretera y ambiente; que pueden concurrir todas, una o algunas en el siniestro. En este caso, se refiere a la suma de resultados de siniestros en relación directa con el transporte de pasajeros por carretera. Por mucho tiempo se utilizó el concepto de accidentes de tránsito, término que ha sido bastante discutido por la necesidad de establecer las consecuencias jurídicas y la responsabilidad humana, porque algunas veces ha sido entendido que accidente connota una excepción a la determinación de la responsabilidad civil y eventualmente de la penal. Sin embargo, se sigue utilizando por no tener un consenso sobre un término más preciso que lo sustituya en el lenguaje jurídico.

En este sentido, se trae a colación que accidente se define, según Cabanellas (1993) como un “Hecho imprevisto, suceso eventual, y, más especialmente, cuando se origina una desgracia” (p. 16). Según este autor, accidente en su definición se incluye un resultado perjudicial. Por su parte Bosio et al (2014) definen accidente como un “suceso imprevisto, en general desgraciado, que altera la marcha normal de las cosas. Se asocia al: Azar y fatalidad, al error humano, al destino y designio divino” (p. 57). Se puede comentar que se advierte en estas definiciones que el accidente se asocia a lo imprevisto o impredecible, que conlleva a razonar que no se puede prevenir, cuando actualmente se estima todo lo contrario.

El accidente como algo imprevisto e inesperado se contrapone a la realidad de que muchos factores están en el dominio de la persona que conduce el automotor. Ello implica conocimiento, pericia, lógica y el respeto de las normas de seguridad en el vehículo y en la conducción; además que el propietario es el responsable de proveer un transporte seguro garantizando un automotor en perfectas condiciones, evitando los riesgos en carretera que puedan suscitar por una falla mecánica o física del vehículo. Ahora bien, para que pueda considerarse una siniestralidad el hecho de tránsito debe producirse en una vía abierta a la circulación pública o tenga en ella su origen, que a causa del mismo una o varias personas resulten muertas o heridas o se produzcan daños materiales y que al menos un vehículo en movimiento esté involucrado. En abono a la adopción del concepto de siniestralidad Bosio et al (2014) hacen relevancia del hecho que:

Desde el año 2004, la literatura Emergentológica mundial está intentando reemplazar el término accidente. El reemplazo del término es la manera más clara de decir que estos eventos no ocurren por azar. Accidente se reemplaza por Lesión No Intencional, y Accidente de tránsito por Colisión de vehículo de motor. (p. 57)

Lo que proponen estos autores es nominar con precisión lo que son los hechos tal cual son, según el resultado y especificar si fue colisión de vehículo para diferenciarlo de otros eventos como los fenómenos naturales. Los anteriores autores prefieren una nominación descriptiva que aluda con precisión la acción y su resultado. Lo normal es aludir a la

acción como hecho de tránsito en vez de accidente, que constituye la causa de la siniestralidad que puede ser representada por las lesiones en las personas afectadas o los daños materiales en el vehículo que colisionó o de terceras personas. Es importante hacer relevante que el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito –ONSET- (2018), sobre sí misma afirma que:

Se constituye como el referente a nivel nacional de la información estadística en materia de siniestralidad vial, sustenta su actuación con el Acuerdo Ministerial 760-2014 emitido por el Ministerio de Gobernación y la Orden General 75-2014 emitida por la Dirección General de la Policía Nacional Civil, Ley y Reglamento de Tránsito. (párr. 1))

Como se aprecia en la anterior afirmación se inclinan por el concepto de siniestralidad vial, que no más que los resultados de los hechos de tránsito en el país, no solo como opción institucional sino porque se incorpora en los reglamentos que crean el observatorio mencionado. Es decir, que su incorporación reglamentaria hace que el concepto de siniestralidad tenga un reconocimiento jurídico y no solo como aplicación nominativa, técnica o explicativa de los resultados de las colisiones entre vehículos en la vía pública. Si la siniestralidad se asocia como un resultado dañoso, también es causa de la responsabilidad civil de resarcir el daño, o la dilucidación de la responsabilidad penal si la conducta del sujeto se encuadra en algún tipo penal.

## Dimensiones de la siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros

A la interrogante de cuánto es la siniestralidad provocada por todo el parque vehicular en circulación en un tiempo determinado, o qué tipo de vehículo tiene mayor incidencia en estos resultados y los datos que perfilan al transporte extraurbano como provocadores de esta afectación que pueden ser vidas, lesiones o patrimonio del pasajero o de terceros que se encuentren implicados. La información estadística arroja datos que permiten dimensionar de cuál es la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros, que precisen tanto los daños en personas y en los bienes materiales; lo que ha sido difícil es encontrar información actualizada. Según Ramos (2016) la siniestralidad puede sintetizarse en que:

Datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) y de la Asociación de Usuarios del Transporte Urbano y Extraurbano (AUTUE), detallan que entre 2009 y 2016, 344 personas murieron en accidentes de tránsito en buses urbanos y extraurbanos, mientras que 5 mil 127 resultaron lesionadas. (párr. 1)

Sin embargo, los datos que mejor reflejan la situación de la siniestralidad de tránsito en el país, específicamente en relación con el transporte extraurbano de pasajeros por carretera, son los que recopila y publica el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito –ONSET-, del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, que será la fuente de elección para la presente investigación, salvo que se indique una fuente diferente. Los principales datos que permiten

dimensionar el problema son los siguientes: el parque vehicular en el país, tendencia de hechos de tránsito a través del tiempo, los hechos según los tipos de vehículos y las víctimas fatales y lesionadas en este período.

El parque vehicular marca una tendencia al aumento anual en el país. Existen factores que hacen que la población guatemalteca tenga la necesidad de adquisición de vehículos para uso particular, entre estos las deficiencias del transporte público o colectivo en las ciudades son las pocas unidades que no se dan abasto a la gran demanda de usuarios o las limitaciones de sus horarios que no corresponden a las dinámicas de la población económicamente activa, la delincuencia que afecta a la persona que se movilizan de forma peatonal en los lugares de abordaje o paradas de los buses. Otro factor es la ausencia de medios masivos de transportes extraurbanos, cómodos y seguros como es el metro o tren.

Por lo que hacen que se recurran a los buses y microbuses como medio en el transporte de personas por carreteras, entre municipios a la ciudad capital y entre municipios a otros dentro de los departamentos; este servicio extraurbano también está lleno de deficiencias que las personas prefieren hacerse de un medio de transporte particular, constituyéndose en un factor de aumento de la cantidad de vehículos en el país. Lo anterior explica el fenómeno del constante crecimiento del parque vehicular en el país; según los datos: “el parque vehicular activo en el país, que hasta el 31 de julio de 2019 era de tres millones 757 mil 925 automotores (de dos

y más ruedas)” (Gamarro, 2019). Se puede comentar, además, que este es el contexto en que operan los buses extraurbanos donde se advierte el aumento con el tiempo del parque vehicular. Por departamentos en el país, se tienen los datos hasta el 31 de mayo de 2019, como se presenta en la tabla No. 1.

**Tabla No. 1**

*Parque vehicular al 31 de mayo de 2019*

Región	Departamento	Parque	%
I	Guatemala	1,600,432	44%
II	Alta Verapaz	59,756	2%
	Baja Verapaz	44,155	1%
III	Chiquimula	84,567	2%
	El Progreso	41,037	1%
	Izabal	105,425	3%
	Zacapa	84,368	2%
IV	Jalapa	50,662	1%
	Jutiapa	111,589	3%
	Santa Rosa	82,884	2%
V	Chimaltenango	121,803	3%
	Escuintla	225,745	6%
	Sacatepéquez	66,437	2%
VI	Quetzaltenango	255,511	7%
	Retalhuleu	78,519	2%

	San Marcos	164,993	5%
	Sololá	30,346	1%
	Suchitepéquez	96,110	3%
	Totonicapán	42745	1%
VII	Huehuetenango	126,211	3%
	Quiché	76,405	2%
VIII	Petén	103,615	3%
	TOTAL	3,653,315	100%

**Fuente:** Boletín 05-2019, Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito –ONSET–, del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. Parque vehicular actualizado según cifras de SAT al 31 de mayo de 2019. Disponible en [www.onset.tránsito.gob.gt](http://www.onset.tránsito.gob.gt)

Dentro del parque vehicular es necesario determinar el porcentaje que ocupan los autobuses, buses y microbuses, que son los tipos de vehículo que se utilizan para el transporte extraurbano de pasajeros por carretera. Aunque el porcentaje de este tipo de vehículo es menor en relación con otros, como los automóviles y motocicletas, no representan el mismo impacto en la población por ser de uso particular e individual, en tanto el transporte colectivo moviliza a gran número de personas y que merecen ser protegidas contra cualquier siniestralidad. Respecto a las motocicletas hasta julio de 2019, “en el país circulan un millón 497 mil 160 unidades, y representa un crecimiento del 12.5% con respecto al mismo período del 2017” (Gamarro, 2019).

La cantidad de motocicletas en el país actualmente representa el 40% del total del parque vehicular en todo el territorio del país. El parque de los vehículos particulares es de un millón 953 mil 513 automotores, con un crecimiento del 6.8% del 2017 a la fecha. Mientras en los automotores comerciales se registra una leve contracción de 0.2%, en este segmento hay registrados 307 mil 252 unidades activas. Constituyendo de este gran parque vehicular buses y microbuses el 3.3%” (Gamarro, 2029). Los hechos de tránsito ocurridos en el país, mantienen una constante, al menos esto se evidencia en los hechos en lo que del año hasta el 31 de mayo de 2019, como se puede apreciar en la siguiente tabla No. 2.

**Tabla No. 2**

*Hechos de tránsito al 31 de mayo de 2019*

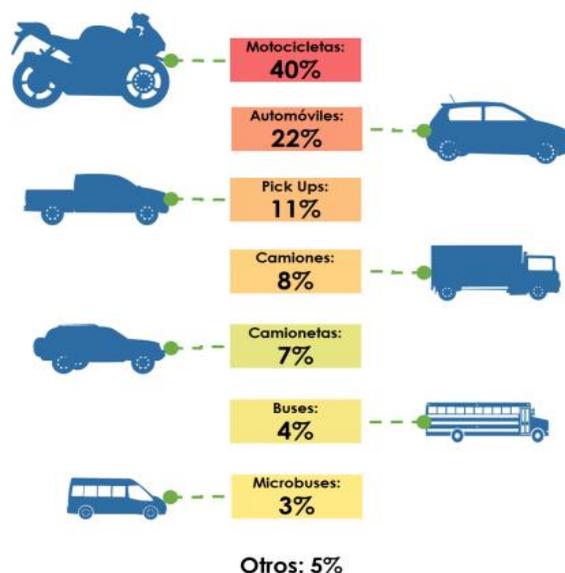
Departamento	Aporte de Hechos de Tránsito	Aporte de Fallecidos	Aporte de lesionados
Guatemala	1,316	156	1,493
Alta Verapaz	142	54	229
Baja Verapaz	55	9	119
Chiquimula	71	22	89
El Progreso	62	16	113
Izabal	94	57	86
Zacapa	80	22	122
Jalapa	46	12	50
Jutiapa	97	36	127
Santa Rosa	94	39	105
Chimaltenango	110	21	152
Escuintla	226	102	316
Sacatepéquez	94	18	115
Quetzaltenango	82	20	126
Retalhuleu	90	24	123
San Marcos	60	26	83
Sololá	57	48	104
Suchitepéquez	99	22	184
Totonicapán	25	5	51
Huehuetenango	48	33	63
Quiché	45	6	59
Peten	101	33	136
<b>TOTAL</b>	<b>3,094</b>	<b>781</b>	<b>4,045</b>

**Fuentes:** Boletín No. 5-2019, mayo 2019; Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito –ONSET-, del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. Disponible [www.onset.tránsito.gob.gt](http://www.onset.tránsito.gob.gt).

Las motocicletas y los automóviles constituyen la mayor parte del parque vehicular en el país por lo que aumenta la probabilidad de ocurrencia de alguna siniestralidad con relación de los otros tipos de vehículos. Las motocicletas son los de mayor siniestralidad, no solo por ser el tipo de vehículo de gran porcentaje dentro del parque vehicular sino su constante aumento y popularidad, por ser un medio que resulta económico, es ágil en la saturación vial, pero el conductor representa una enorme vulnerabilidad física en casos de colisión con otros vehículos de cuatro ruedas o más. Este dato permite inferir que los hechos de tránsito guardan estrecha relación con esta proporción, tal como se confirma con la imagen No. 1 que se presenta a continuación.

### Imagen No. 1

*Siniestralidad según tipo de vehículo Al 31 de mayo de 2019*



**Fuente:** Boletín 5-2019, Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito –ONSET-, del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

[www.onset.tránsito.gob.gt](http://www.onset.tránsito.gob.gt)

Como se observa en la imagen anterior, los buses y microbuses que se dedican al transporte de pasajeros por carretera tienen en su haber el 7% por ciento de la siniestralidad que se provoca en el país, como dato hasta mayo de 2019. Es importante comentar que se incluye en el transporte extraurbano de pasajeros a los microbuses porque es común que muchos transportistas están utilizando este tipo de vehículo para cubrir sus rutas autorizadas y están proliferando en las rutas de un municipio a otro, o de las cabeceras departamentales a otras, por ser de menor costo que los autobuses grandes. Como se observa en la tabla No. 2 los fallecidos por los hechos de tránsito del 1 de enero hasta el 31 mayo de 2019, es de 781 y 4,045 lesionados.

En los datos procesados solamente se encuentra la referencia general de lesionados y no están indicados por la gravedad, que es otro aspecto que puede determinar la calidad de vida de los afectados en el futuro, en todos sus ámbitos, especialmente el laboral, en caso de amputaciones, pérdida de la movilidad corporal, la visibilidad, entre otras afectaciones. El 7 % de estos fallecidos y lesionados se derivan de hechos de tránsito que provoca el transporte colectivo de pasajeros extraurbano por carretera. Si bien, al comparar la estadística de la siniestralidad en general, los buses extraurbanos representan un porcentaje bajo, sin embargo, su extensión e intensidad es mayor por las situaciones de vulnerabilidad de la población usuaria de este servicio, además del impacto que provoca sus causas evitables.

## Factores de siniestralidad en el transporte de pasajeros

Se ha adoptado con mayor precisión el concepto de hecho de tránsito en vez de accidente. El observatorio anteriormente citado define el hecho de tránsito como una cadena de errores sujeto a tres factores: humano, vehicular y ambiental; es previsible, prevenible y evitable. Cuyo resultado es la siniestralidad vial. Para temas relacionados con la seguridad vial, se utilizará el término hecho de tránsito, como sinónimo de accidente de tránsito. Los factores de siniestralidad en el transporte de pasajeros constituyen una multicausalidad de aspectos que concurren para producir el resultado no deseado. Según Bosio et al (2014) sostienen que en él “(...) intervienen tres grandes factores con incontables variables; estos factores son: humano, ambiental y vehicular, que, si bien por una cuestión de orden metodológico se estudian por separado, se encuentran íntimamente relacionados” (p. 57).

A estos factores, se debe agregar el estado o mala construcción de las carreteras en el país, que ha tenido incidencia en los hechos de tránsito y la siniestralidad resultante. Ahora bien, los siniestros de tránsito pueden ser el resultado de la suma de factores, sin embargo, se puede comentar que el de mayor peso es el factor humano, que debe prever el estado del vehículo y conocer el terreno o al menos la inteligencia suficiente para saber maniobrar con precaución según las circunstancias del ambiente y la carretera. En el contexto de responsabilidad general del propietario, es

necesario explicar que las condiciones mecánicas del vehículo, en el sentido de su óptimo funcionamiento, tiene relevancia jurídica cuando es la causa que interfiere en la normal conducción del automotor por parte del conductor provoca un siniestro que pudo haberse evitado y que provoca lesiones, homicidios y/o daño patrimonial a terceros.

En otras palabras, un vehículo en malas condiciones puede ser el factor desencadenante de un hecho de tránsito y consecuentemente de un siniestro. Todo vehículo, para poder circular, debe estar en condiciones mecánicas adecuadas. Los defectos del vehículo que causan accidentes, en orden de frecuencia, son fallas del freno, profundidad inadecuada de la hendidura del dibujo del neumático (conocido como llantas lisas, más grave en época de lluvias), frenos en mal estado, neumáticos con poco aire que generan la pérdida del control del vehículo), obstrucción de la visión relacionada con el vehículo (calcomanías, bultos, etc.), ajuste defectuoso del volante, que afecta la direccionalidad del vehículo en marcha, luces y señales que no funcionan, que afectan la propia visibilidad del conductor y de los otros.

Para que su vehículo esté en condiciones debe tener un buen estado de funcionamiento, deben estar en óptimas condiciones las luces delanteras, luces de posición, luz de señaleros, luz de freno, luz de retroceso (en caso de que el vehículo retroceda), traba del asiento, limpiaparabrisas con desperfectos, espejos retrovisores interno y externos en mal estado o

inexistencia de éstos, no portación de cinturones de seguridad o estado defectuosos. Así mismo, la realización constante y periódica de los servicios al vehículo, con cambio de aceite, filtros y las pastillas para el freno, limpieza de los vidrios delanteros. Entre las posibles causas también están los polarizados de mala calidad y muy oscuros que afectan la correcta visibilidad.

Entre los factores humanos están relacionados directamente con el conductor, de quien se exige pericia, prudencia y diligencia en la conducción. Que implica el máximo de atención mientras está al volante y realiza un manejo preventivo. Por tal razón, se establecen en el Reglamento de la Ley de Tránsito (1998) se establece como principal obligación al conductor que “deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios...” (artículo 40). Por ello, de forma expresa también se establecen prohibiciones al conductor, conforme el Reglamento de la Ley de Tránsito (1998):

Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo... Queda prohibido conducir utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Asimismo, está prohibido el uso de teléfonos, radios comunicadores u otros aparatos similares mientras el vehículo esté en marcha, a no ser que para operarlos no sea necesario utilizar las manos. De la presente prohibición se exceptúa a los conductores de taxis. (artículo 40)

De donde se deduce que en forma sintética se puede enumerar, las causas imputables al piloto, como factor humano, son los siguientes: imprudencia, impericia y/o negligencia; exceso de velocidad y temeridad en la conducción; fatiga, sueño, ebriedad o consumo de hipnóticos y estimulantes. Con relación a la fatiga se exige la responsabilidad de trabajo medido, con jornadas limitadas de forma razonable y no abusar de bebidas estimulantes que anulan el sueño y crean una falsa sensación de bienestar con el fin de alargar las horas de conducción, puede resultar contraproducente no solo en la salud sino en los efectos secundarios de euforia que pueden alterar la percepción visual y auditiva y tenga como resultado un hecho de tránsito que provoque la indeseada siniestralidad.

Entre los factores de seguridad vial se enumeran los siguientes: ruta resbaladiza por llovizna, escarcha o manchas de aceite; sorpresivos e ignorados cambios de dirección; pasos a nivel sin barreras o señalización, cambios de los señalamientos o cambio de los mismos; cambios de carril no anunciados; cruces múltiples de rutas; el mal estado de las carreteras o la mala calidad en su construcción, por ejemplos curvas sin peralte (conocido como las vueltas planas que tienen el efecto centrípeto que hace que el vehículo se salga de la carretera en la curva); ausencia en las carreteras de lugares adecuados para paradas de buses, obligando a hacer paradas en carriles normales de marcha y no de descarga.

Entre los factores ambientales principalmente están los siguientes: noche muy oscura; crepúsculo que afecta el alcance de las luces del vehículo, lluvia intensa que por sí misma no provoca la siniestralidad sino la temeridad del conductor manejar en esas condiciones; luz solar muy intensa; frío o calor intenso; neblina; granizo intenso. En terrenos montañosos en días de mucha lluvia se corren los riesgos de deslave de cerros que demandan del conductor la prudencia en esos trayectos o considerar seriamente rutas alternas, así mismo el desborde de los ríos y el colapso de los desagües públicos pueden ocasionar la siniestralidad como factores que si bien pueden ser fuera de la voluntad humana, son previsibles. Debe agregarse la contaminación visual de los rótulos publicitarios que no solo distraen al conductor, sino que reducen la visibilidad de las señales de tránsito.

### ***Regulación de la prevención y sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros***

En la reducción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros se han vislumbrado por lo menos dos grandes acciones: la prevención y la sanción. En la primera se considera necesario regular las medidas para evitar que ocurran los hechos de tránsito y que tengan consecuencias personales y patrimoniales para los pasajeros y terceros que puedan resultar involucrados. En la segunda, que, pese a que se busca que no ocurran, al darse la siniestralidad deben darse las sanciones

reguladas en la ley, que pueden ser de carácter administrativo y penal, conforme la responsabilidad de los involucrados. Por ello, en este segundo subtítulo versará sobre estas medidas reguladas en el ordenamiento jurídico, en cumplimiento a la protección de las personas y su patrimonio que el Estado guatemalteco tiene conforme a las normas constitucionales y leyes del país.

### Definición de los conceptos de prevención y sanción

Una estrategia ampliamente difundida para evitar los hechos de tránsito en el transporte extraurbano de pasajeros es la prevención, con el propósito de reducir la siniestralidad en este ámbito del transporte. El concepto de prevención es amplio y que puede aplicarse a gran diversidad de ámbitos de la vida en general. En este sentido, según la Academia de la Lengua Española (2014) la prevención es: “Preparación y disposición que se hace anticipadamente para evitar un riesgo o ejecutar algo” (párr. 3). Aplicado a la prevención de la siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros, se puede entender como aquel conjunto de medidas que tiene la finalidad de evitar que se produzcan hechos de tránsito que provoquen o resulten involucradas unidades del transporte extraurbano o en su caso minimizar los riesgos de su ocurrencia.

Ahora bien, la sanción esencialmente suele tener una connotación de una consecuencia a una infracción normativa de carácter prohibitivo o el incumplimiento de un mandato legal expresamente preceptuado en cuerpo normativo y que en el mismo se establezca como consecuencia un castigo para el sujeto. Es decir, que la sanción no existe por sí misma sino en su carácter consecuencial de actos nacidos de la libertad del ser humano, desde la perspectiva constitucional todos pueden hacer lo que la ley no prohíbe y si lo hace se hace acreedor de una consecuencia jurídica que es la sanción prevista en la ley. También cuando existe una obligación legal de proceder de determinada forma, pero se omite su realización, por lo que también se origina la sanción.

En el ámbito en que ocurre la infracción normativa será en correspondencia la clase de sanción, por eso se tiene la sanción administrativa y la penal. Por lo general si la conducta no se encuadra en algún tipo penal ni en alguna falta, en el Código Penal (1973) y en cualquier otra ley penal especial, no tiene por qué imponerse una sanción penal, sino procede su ubicación dentro de las conductas sancionadas de forma administrativa; por el contrario, si la conducta reviste un carácter delictivo deberá establecerse la responsabilidad penal del sujeto, si concurren la acción, la tipicidad, la antijuridicidad y culpabilidad. Antes de la imposición de la pena deberá discutirse igualmente si no es concomitante alguna causal de inculpabilidad o justificación. Encuadrar la conducta en alguna infracción administrativa o penal, es una función

del Estado a través de sus entes competentes facultados en las leyes pertinentes.

Marco normativo sobre la prevención de la siniestralidad del transporte extraurbano

Entre las medidas de prevención de la siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros se encuentran la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil contra terceros, la obligación de registro de los pilotos, la implementación de mecanismos reguladores de velocidad en los vehículos destinados para este fin. La responsabilidad del conductor de transporte extraurbano es de dos tipos: la responsabilidad civil y la responsabilidad penal. En efecto, el conductor por el hecho mismo de tener un vehículo en circulación sea porque el mismo sea el propietario o no, tiene la obligación de responder por los daños y perjuicios que puedan resultar de un eventual hecho de tránsito, lo que es su responsabilidad civil y en determinados casos también de la responsabilidad penal, cuando su conducta y los resultados se encuadren en un tipo penal.

La ley civil prevé la responsabilidad de cualquier persona que ocasione daños, aunque no medie culpa alguna, que también tiene aplicación en el transporte de pasajeros. Según el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua (2017) “la responsabilidad es la obligación de

reparar y satisfacer alguna cosa, por sí o por otro, a consecuencia de delito, de una culpa o de otra causa legal” (párr. 2). En el mismo sentido, Cabanellas de Torres (1993) define la responsabilidad civil como “la obligación de resarcir, en lo posible, el daño causado y los perjuicios inferidos por uno mismo o por un tercero, y sin causa que excuse de ello” (p. 352). La anterior definición, la responsabilidad civil es de tipo reparador, puesto que busca indemnizar a la persona que ha sido afectada por el acto realizado, tratando así de enmendar o arreglar el perjuicio que se le causó.

Mazeaud et al (1963) afirman que “una persona es responsable cada vez que tiene que reparar un perjuicio. Y es éste, precisamente, el sentido etimológico del término: responsable, es el que responde” (p. 2). Como aporte personal se puede advertir que la consecuencia de responder ante determinado acto en el que se originó un siniestro es que debe ser reparado o en su caso resarcido a quién resulte con derecho para exigirlo. Para Cabanellas de Torres (1993) la responsabilidad consiste en 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” (p. 735). Esto es congruente con la legislación civil guatemalteca que contempla estos aspectos teóricos de la responsabilidad civil.

Así se establece en el Código Civil (1963) que “toda persona que cause daño o perjuicio a otra sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima” (artículo 1645). De igual forma y subsiguiente el mismo cuerpo legal indica: “El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños o perjuicios que le haya causado” (artículo 1646). Por estos motivos el Código Penal (17-73) preceptúa que “toda persona responsable penalmente de un delito o falta lo es también civilmente” (artículo 112), la responsabilidad civil siempre va ligada a la penal, y esta es consecuencia de la primera, por lo que un acto ilícito siempre va a conllevar la determinación de la responsabilidad civil de quien resulte responsable de la comisión del delito.

Responsabilidad Civil es, pues, según Rodríguez Velásquez (1998), “el nombre que toma la obligación generada por el hecho ilícito y también por el riesgo creado, la cual se traduce en la necesidad de reparar los daños y perjuicios causados” (p. 118). Derivado de esta definición realizada por la autora citada, se debe resaltar que la causa de la responsabilidad civil es de un ilícito que no es más que su carácter doloso, en tanto cuando señala el riesgo creado alude a una situación culposa, pero que en ambos casos se debe reparar los daños y perjuicios. Es importante esta distinción porque en los casos de hechos ilícitos, además

de la responsabilidad civil, se debe deducir la responsabilidad penal del autor.

La responsabilidad civil puede ser contractual y extracontractual. La primera es la responsabilidad que se genera como consecuencia del incumplimiento de una obligación preexistente, a la que se ha llamado responsabilidad contractual. Esta responsabilidad contractual se origina de un contrato, así lo afirma Alessandri Rodríguez (1981) al exponer que: “La responsabilidad contractual es la que proviene de la violación de un contrato: consiste en la obligación de indemnizar al acreedor el perjuicio que le causa el incumplimiento del contrato o su cumplimiento tardío o imperfecto” (p. 42). En esta afirmación se hace la distinción que al haber una relación contractual y una de las partes incumple, alguna de sus cláusulas o incurre en alguna prohibición convenida, el infractor debe resarcir los daños y perjuicios ocasionados.

Si la conducta es dolosa o culposa, aunque exista contrato se puede dirimir por la vía penal por la posibilidad de que configure un tipo penal, es decir un delito, por haberse realizado con malicia, con el ánimo de causar el daño; ahora bien, si la omisión no conlleva ese ánimo de causar el perjuicio al incumplir una cláusula contractual se está frente al cuasidelito civil que solo generaría la responsabilidad civil. Se ha especificado que la responsabilidad contractual es la proveniente de la transgresión de una cláusula particular, de una norma jurídica de

observancia individual, de un contrato u otro acto jurídico de Derecho Privado. En este sentido, Rodríguez Velásquez (1998) explica que: “La responsabilidad contractual es aquélla que resulta del incumplimiento de una obligación nacida de un contrato. Cuando un contratante no cumple la obligación puesta a su cargo por el contrato, puede causar un perjuicio al otro contratante” (p. 121).

No solamente la existencia de un contrato, sino que éste debe revestirse de ciertas condiciones de validez y que efectivamente algunas de sus cláusulas son infringidas, para que dé lugar a la responsabilidad. Por ello, Aguilar Guerra (2006) es del criterio que: “Para que exista responsabilidad civil contractual es preciso que exista un contrato válido entre el responsable y la víctima y que el daño resulte de su incumplimiento. La función de la responsabilidad contractual es puramente indemnizatoria” (p. 231). En otras palabras, la responsabilidad contractual es el resarcimiento del daño resultante del incumplimiento del contrato, es decir, el incumplimiento de la prestación convenida genera daños y perjuicios que deben ser resarcidos, además del cumplimiento de la prestación.

Ahora bien, la responsabilidad civil extracontractual consiste en la obligación de indemnizar como consecuencia de un hecho dañoso, de la violación genérica de no causar daño a nadie. La responsabilidad civil extracontractual es, según establece Cabanellas de Torres (1993): “la

exigible por culpa de tercero, cuando media dolo o culpa, y aun por declaración legal sin acto ilícito ni negligencia del que resulte así responsable” (p. 742). El daño se produce sin que exista ninguna relación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella, el daño es consecuencia, no del incumplimiento de una obligación voluntaria, sino simplemente del deber jurídico genérico de no causar daño a otro, se está en el ámbito de la denominada responsabilidad extracontractual.

Esta responsabilidad es a la que se está expuesto cotidianamente, en los entornos en los que la persona se relaciona o fuera de él, bajo el deber de conducirse con la debida diligencia y prudencia en todos los actos de la vida. La responsabilidad civil sin relación jurídica preexistente, tradicionalmente conocida como responsabilidad civil extracontractual o responsabilidad extracontractual, según Contreras Ortiz (1997) en esta clase de responsabilidad: “Debe entenderse comprendiendo el resarcimiento de todo daño y perjuicio derivados de un acto o de una omisión ilícita, es decir contraria a la ley... la sanción legal busca resarcir, es decir: restituir, reparar o indemnizar la lesión patrimonial” (p. 8).

La responsabilidad civil resulta de una acción u omisión culposa, que tiene como consecuencia la afectación en forma de daño a una tercera persona con relación al que ejecuta la acción u omisión; sin embargo, entre la acción culposa y el daño causado debe haber una acción de causalidad. De lo expresado anteriormente, se puede deducir que, en el

caso de la responsabilidad extracontractual, los elementos son: los personales siendo el sujeto activo el que sufre el daño y que puede exigir la indemnización y el sujeto pasivo quien ejecuta la acción u omisión y es a quien se le puede exigir el pago indemnizatorio; la acción y omisión culposa es la conducta del sujeto activo que sin ser delito causa daño al sujeto pasivo.

Ahora bien, la culpa considerada el elemento subjetivo, es la exigencia de un obrar diferente, diligente y prudente al que tiene obligación el sujeto activo y al no hacerlo le es imputable la responsabilidad civil por su acto y el daño consecuente; el daño denominado como el elemento objetivo, es la afectación al sujeto pasivo como resultado del obrar del sujeto activo, en este sentido, Alessandri (1981) explica que: “El daño supone destrucción o disminución, por insignificante que sea, de las ventajas o beneficios patrimoniales o extrapatrimoniales de que goza un individuo. Su cuantía y la mayor o menor dificultad para acreditarlo y apreciarlo son indiferentes” (p. 210). Según se deduce de este autor el daño puede ser directamente en la persona del sujeto pasivo o en su patrimonio, y que puede ser susceptible de estimación valorativa.

El elemento de la relación de causalidad se plantea en los términos que la declaración de responsabilidad del sujeto activo solo puede darse si se determina una relación de causa y efecto con el daño que sufre el sujeto pasivo. En este sentido, nadie puede ser declarado responsable sino se da

la correspondencia entre el acto u omisión con el resultado que es el daño causado, y, sobre todo, que la acción u omisión es considerada idónea para producir el daño que perjudica al sujeto pasivo. La responsabilidad respecto de quien causa el hecho que provoca un resultado de daño puede ser directa o indirecta. La responsabilidad civil directa aparece cuando el causante del hecho ilícito es el responsable civilmente; es decir, el sujeto que comete el acto delictivo es quien debe responder directamente por las resultantes civiles del acto ilícito, derivado que la responsabilidad penal es personal.

Esto es consecuencia de la capacidad civil de la persona que entre otras consecuencias se le puede atribuir responsabilidad legal de sus actos y responder por ellos; lo contrario sería cuando la persona que realiza o provoca un resultado de daño sea civilmente incapaz, porque no podría responder directamente. Conforme a Contreras Ortiz (1997): “Es fácil admitir que quien ejecutó lo que según la ley no debía hacer o quien dejó de ejecutar lo que legalmente era para él obligatorio, deba responder de los resultados de su conducta indebida” (p. 17). La responsabilidad civil indirecta surge cuando el responsable civil no es el causante del hecho ilícito, sino alguien que esté bajo su patria potestad, guarda o tutela.

Hay que aclarar que, en este caso, la ilicitud de la conducta se desvanece por la eximente de imputabilidad, pero los daños y perjuicios no pueden quedar sin resarcimiento o reparación por lo que únicamente la

responsabilidad civil se traslada al padre, guardador o tutor, según el caso. Por otro lado, Contreras (1997) afirma que la responsabilidad indirecta: “Se refiere a los casos en los que una persona, absolutamente diferente a la que causó los daños o perjuicios, queda obligada por la ley al resarcimiento de los mismos” (p. 31). Es de mencionarse también que, en el mismo caso, está el que está a cargo del personal de una empresa o entidad estatal si estos causaren daños al patrimonio de una persona.

Ahora bien, estaría el caso del propietario de un vehículo particular destinado al transporte extraurbano de pasajeros que autoriza que otra persona lo conduzca que es la situación de los pilotos contratados por los porteadores y provoca un resultado que causa daño a terceros y ocupantes, provoca de esta manera la responsabilidad civil indirecta del propietario del vehículo. En este sentido, por la solidaridad de las obligaciones la responsabilidad civil se divide en simple, en éste el responsable paga con su patrimonio las responsabilidades civiles; mientras que la solidaria, los responsables de un acto lícito o ilícito harán efectiva su responsabilidad con sus respectivas cuotas; y subsidiaria, una persona responde en sustitución de otra por las cuotas provenientes de la responsabilidad de sus respectivos grupos como autores o cómplices. Existen causas que eximen la responsabilidad civil. Según Alessandri (1981) al explicitar que:

Hay causa eximente de responsabilidad cuando el daño proviene de un hecho que no es imputable a dolo o culpa del agente. Este podrá ser su autor aparente o material, pero no es su autor responsable. Si estas causas obstan a la responsabilidad del autor del daño no es, como creen algunos porque falte la relación causal. Esta supone la culpa o dolo del agente, y aquí no hay ni culpa ni dolo. (p. 589)

Se puede comentar que sin culpa ni dolo no se genera como consecuencia la responsabilidad civil del causante de un daño. Esto se entiende mejor con la explicación de Emiliani Román (1994), quien es del criterio que: “Para que se configure la responsabilidad, o sea, del presunto victimario, el demandante, o sea, la víctima, tiene que probar un vínculo de causalidad entre la culpa y el daño por él sufrido (p. 119). Lo expuesto por los dos autores antes citados, se puede determinar que debe existir una relación objetiva de causalidad entre la acción y el resultado de daño provocado, deben concurrir o el dolo o la culpa civil, sin ello el que realizó la conducta no es responsable civilmente; como podrían ser los casos típicos de los casos fortuitos.

Tradicionalmente estas causas eximentes, de la culpa o el dolo, son las siguientes: caso fortuito y fuerza mayor, hecho de un tercero y culpa exclusiva de la víctima. Lo fortuito y fuerza mayor se refiere a hechos que no están bajo el control del presunto ofensor, siendo estos hechos imprevisibles e irresistibles, por la ausencia de la declaración de voluntad. En el hecho de un tercero se hace referencia a toda aquella persona que no está vinculado jurídicamente con el agente o con la víctima por la disposición legal o por una relación contractual. Se exime de

responsabilidad cuando el hecho que produce el resultado de daño sea consecuencia directa o pueda establecerse la relación causal, en la actuación de un agente extraño, pudiendo existir la posibilidad de que el tercero haga parte de una cadena causal generada por el causante del daño, lo que haría deducir la existencia de más de un responsable.

Ahora bien, es posible que el tercero no contribuya a la producción del daño, sino que sea el único causante de este, en este caso se está frente a una causal de exoneración de responsabilidad del agente presunto ofensor, liberándolo de su obligación de indemnizar. Con relación a la culpa exclusiva de la víctima, como eximente de la responsabilidad civil, es cuando existe la posibilidad de que el daño provocado sea resultado de la actuación de la propia víctima, dicha conducta provino del actuar imprudente o culposo de ella, que implicó la desatención a obligaciones o reglas a las que debía estar sujeta y debe incidir de forma relevante en el resultado final. Esta es una causal de exoneración de la obligación de indemnización puesto que no fue directamente la actuación del agente ofensor quién provocó el resultado, no ajustándose la obligación de pagar de esta forma la indemnización de la víctima como es la finalidad de la responsabilidad civil.

El conductor de un vehículo destinado al transporte de pasajeros tiene la obligación de responder por los daños y perjuicios que puedan resultar de un eventual hecho de tránsito, lo que es su responsabilidad civil y en

determinados casos también de la responsabilidad penal. El primero y responsable civilmente directo de los daños ocasionados con el vehículo es el conductor y de forma solidaria el propietario. Así mismo, no obstante, la reparación del daño no se excluye que el propietario del vehículo tenga que asumir también su responsabilidad penal que pudiera derivarse del hecho de tránsito. Es necesario comentar que se está frente a los casos de responsabilidad directa, cuando el propietario sea el conductor; que deriva en la obligación de reparar el resultado de daño y eventualmente, enfrentarse a una posible causa penal en su contra, si del hecho surgiera la causa penal.

Ante la eventualidad de que ocurra el riesgo surge la necesidad de la adquisición de un seguro que respalda y pague a nombre del conductor, los daños que pudieran derivarse de un hecho de tránsito y la siniestralidad producida. Sobre la definición de contrato de seguro, Castelo y Pérez (2002) indican que “es aquél en virtud del cual una empresa de seguros, a cambio de una prima, asume las consecuencias de riesgos ajenos, que no se produzcan por acontecimientos que dependan enteramente de la voluntad del beneficiario, comprometiéndose a indemnizar” (p. 88). Conforme este concepto el asegurado paga por un riesgo que eventualmente puede ocurrir sin que medie su propia voluntad, por lo que se paga por riesgos eventuales y de no ocurrir no genera la obligación de devolución, porque el concepto es la protección contra los riesgos y sus consecuencias.

Por su parte, sobre lo que es un contrato de seguro, Villegas (1999) expone que es “Un contrato por medio del cual una empresa se obliga a pagar determinada suma cuando ocurra un evento fortuito, mediante una prima, calculada según las posibilidades de que el evento suceda” (p. 248). Esta definición merece el comentario sobre la necesidad de acotar la afirmación cuando ocurra un evento fortuito puesto que un evento fortuito puede tener como consecuencia no generar la responsabilidad civil, por ser un eximente de esta responsabilidad, por lo que en el sentido correcto es afirmar que debe ocurrir un evento o riesgo amparado en la póliza, que de no constar expresamente escrito no se cubriría.

La determinación del valor de la prima a pagar será conforme a las altas probabilidades de que sí ocurra el evento previsto. En la práctica las entidades aseguradoras determinan montos más altos a pagar en los casos de mayor riesgo o mayor probabilidad de su ocurrencia, por ejemplo, caso del conductor menor de veintiún años, transporte público o vehículos de alquiler, vehículos de modelos más recientes o del año. Desde lo legal, el Código de Comercio (1970), establece que por este contrato de seguro “el asegurador se obliga a resarcir un daño o pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato, y el asegurador o tomador del seguro, se obliga a pagar la prima correspondiente” (artículo 874).

Esta definición legal establece que el contrato es de carácter mercantil; de la existencia del asegurador y asegurado o tomador; de la eventualidad que puede ser por causas naturales o humanas; del resarcimiento al beneficiario; de la existencia de daños físicos y patrimoniales; y de la póliza y la prima. Para la seguridad del asegurado la póliza deberá constar por escrito, “como todo documento jurídico, especificando los derechos obligaciones de las partes, ya que es caso de controversia, será el único medio probatorio del acto del seguro (Gutiérrez, 2014, p. 96). Como comentario personal se puede afirmar que el contrato definido legalmente, tiene un carácter bilateral entre asegurado y asegurador. Debe tenerse en cuenta que el cumplimiento de la obligación del asegurador será exigible siempre y cuando el asegurado tenga al día sus pagos que haga vigente su póliza.

Un aspecto en relación con la cobertura del seguro es la exclusión de situaciones dolosas o de actos que riñen con la buena fe del asegurado, aspectos que debe examinarse a la hora de determinar la procedencia del pago de la indemnización prevista y pactada. En este sentido en el contrato de seguro por regla general se excluyen los siniestros provocados dolosamente por el asegurado. El dolo es un elemento negativo y sinónimo de mala fe y eso ocurre, según Uría (1999) “cuando el siniestro no es jurídicamente indemnizable cuando se produce o causa por una actividad ilícita del asegurado, es decir, cuando lo ha provocado dolosamente y ocurre en ocasión de su actividad ilícita” (p. 57).

Con el anterior párrafo, surge el comentario personal, respecto a que la responsabilidad y debida diligencia en prevenir el riesgo cubierto por el seguro contratado, le es exigible al asegurado, puesto que se alude los casos de exclusión de la cobertura de la póliza como lo es el dolo o resultado de una actividad ilícita; una actividad será ilícita siempre y cuando se cometan infracciones a las leyes prohibitivas o se encuadren las conductas en figuras delictivas establecidas en el Código Penal o cualquier otra ley penal especial. Para el dolo es necesaria la presencia de una voluntad o conciencia del acto perjudicial por parte del asegurado. El dolo o daño causado intencionalmente no es asegurable.

El transporte extraurbano de pasajeros ya cuenta con la obligación de contar con un seguro de pasajeros Acuerdo Gubernativo número 262-2001 de la Presidencia de la República (2001) y se viene exigiendo su contratación por los portadores que prestan estos servicios. Esta regulación deja fuera al transporte de pasajeros urbano y vehículos particulares autorizados como transporte de pasajeros; que si bien existe una base legal en la Ley de Tránsito que puede establecer perfectamente esta obligación de contratar un seguro a favor de los ocupantes del vehículo pero la misma ley supedita su exigencia y cumplimiento a la existencia de un reglamento que apenas se emitió en 2020 pero que ha sido sucesivamente reformada para derivar su aplicación, en un claro ejemplo de una ley vigente pero no positiva.

El registro de pilotos del transporte extraurbano es otra de las medidas de prevención de la siniestralidad en esta clase de servicios colectivos prestados por particulares. Esto se encuentra regulado en el artículo 73 Ter. del Acuerdo Gubernativo número 225-2012 de la Presidencia de la República (2012), de fecha 14 de septiembre de 2012, Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial, que fue adicionado por el artículo 37 del Acuerdo Gubernativo 535-2013 de fecha 28 de diciembre de 2013. El artículo 73 Ter. citado establece la capacitación y el registro de los pilotos de transporte extraurbano de pasajeros; ello como parte de las medidas se relacionan con la protección de todas aquellas personas que utilizan este tipo de transporte extraurbano en el país.

El anterior artículo 73 Ter citado, del reglamento mencionado, preceptúa que la Dirección General de Transporte debe crear el registro de pilotos de transporte extraurbano de pasajeros, y para ello señaló como fecha límite hasta el 1 de septiembre del año 2015, para que los porteadores cumplan con registrar a todos los pilotos ante la Dirección General de Transportes. Así mismo obliga que entre los requisitos de registro de los pilotos deba acompañarse una certificación de su capacitación por el Instituto Técnico de Capacitación. Según el Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros

por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial (2012):

Para el registro de los pilotos deben ser certificados por el INTECAP, luego de haber cursado y aprobado el curso correspondiente, cuyo contenido mínimo deberá abarcar el conocimiento de los reglamentos de tránsito, la señalización vial y el respeto a los usuarios. (artículo 73 Ter)

Por lo tanto, se puede comentar que la capacitación de los pilotos para el mejor desempeño en la conducción de los autobuses extraurbanos es un requisito necesario e indispensable para su registro, y sin éste, no podrán desempeñar la profesión de pilotos en estas unidades de transporte de pasajeros; además sin pilotos capacitados y registrados los portadores no podrán operar sus unidades autorizadas. En esto estriba la importancia de la capacitación de los pilotos establecida en el Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros anteriormente citado, como paso previo y necesario para el registro obligatorio que todos los portadores deben cumplir. El registro de pilotos, por su parte, implica la identificación de los que conducen los autobuses y microbuses de las empresas portadoras, que cuando ocurren siniestros es común que se den a la fuga.

Entre las medidas de prevención están las medidas de seguridad en el tránsito, específicas en la conducción, el estado de los vehículos, además de la capacitación de los pilotos. Ante la consabida mala práctica de conducción a altísimas velocidades se impuso el sistema limitador de

velocidad que establecido por el artículo 2, de la Ley de Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Decreto 45-2016 del Congreso de la República y reformado por el artículo 1 del Decreto 11-2017 del Congreso de la República. Conforme al contenido del citado artículo, el propósito es que los vehículos que se dediquen al transporte extraurbano de pasajeros tengan un sistema de funcionamiento en el motor e inyección de tal forma que el autobús no sobrepase el límite máximo de ochenta kilómetros por hora.

Para lograr los efectos de la aplicación de la ley mencionada con anterioridad que es la implementación del sistema limitador de velocidad, se establece la obligatoriedad de los propietarios y/o representantes legales de empresas de transportes a realizar las gestiones a su costa para la modificación mecánica en el sistema de combustión de los vehículos automotores que se dedican al transporte colectivo de pasajeros y de carga, ya sean accionados por mecanismos mecánicos y/o electrónicos, para que los mismos desarrollen un límite máximo de velocidad de hasta ochenta (80) kilómetros por hora. El costo por la modificación a que se hace referencia, por ningún motivo podrá ser trasladado al usuario del servicio y que la misma deberán llevarse a cabo en un plazo máximo de un año, desde la vigencia de la ley respectiva.

La implementación del sistema limitador de velocidad podrá ser realizado por cualquier persona individual o jurídica experta en el tema, las que deben encontrarse debidamente inscritas en el Registro Mercantil General

de la República, y cumplir a cabalidad con los requisitos establecidos por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda para obtener su autorización, las cuales serán objeto de regulación en el reglamento. El certificado de implementación del sistema limitador de velocidad será el documento por medio del cual se acredite que la unidad de transporte cumple con lo establecido en la ley, este certificado será vertido mediante declaración jurada en la que conste que se ha realizado la implementación del sistema limitador de velocidad. Los demás requisitos que deberá contener serán regulados en el reglamento.

Como es sabido cuando se establecen medidas de implementación obligada, por parte del Estado, debe designarse a una entidad pública para la verificación de su cumplimiento; por ello se establece que el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, será la entidad estatal encargada de refrendar el certificado que acredite la implementación del Sistema Limitador de Velocidad, debiendo contar con una base de datos de las unidades del transporte extraurbano de pasajeros que cumplan con ese requisito. Así mismo, para el cumplimiento de dicho fin, se crea el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT-, a cargo del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

## Marco normativo sobre la sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano

Como se describió anteriormente las sanciones pueden ser de índole administrativa o penal, según donde se encuadra la acción o la omisión que quebranta una norma prohibitiva o se incumple una que impone un deber de hacer. Por lo general en la vía administrativa se tienen previstas la imposición de multas, suspensión o cancelación de licencias para operar o decomiso de la licencia de conducir del piloto; en tanto en la vía penal se contempla penas privativas de libertad y/o multas, esto conforme el delito donde se encuadre la conducta que provocó la siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros, en algunos casos puede darse la inhabilitación. La persecución penal de los delitos sale del ámbito administrativo y corresponde a otras entidades públicas.

Entre las sanciones administrativas se destacan las de tipo pecuniarias consistente en multas que deberá cancelar el infractor de las leyes de tránsito o de carácter regulatorio en determinado ámbito. Así se tiene conforme al último párrafo del artículo 73 Ter, del Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera (2012), todo porteador tuvo como último plazo para realizar el registro de sus pilotos el 1 de septiembre de 2015, después de esta fecha todos aquellos que operaron sin el cumplimiento de esta obligación debían ser sancionados. La sanción consiste en una multa de Q5,000.00 establecida en el artículo

55 del reglamento que reformado se puede advertir la responsabilidad del registro de los pilotos recae en los portadores. En consecuencia, se deduce que no existe sanción directa para el piloto de transporte extraurbano de pasajeros por no inscribirse en el registro de pilotos puesto que es imputado directamente al portador.

La dirección general de transporte, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, es la que tiene la competencia administrativa de imponer las sanciones por infracciones en el servicio de transporte extraurbano de pasajeros. Esto conforme al artículo 55 del Acuerdo Gubernativo 225-2012, Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Estas sanciones se relacionan directamente con el servicio de transporte extraurbano, por lo tanto, es sin perjuicio de otras sanciones conforme a infracciones establecidas en la Ley de Tránsito o los delitos aplicables, tipificados en el Código Penal (1973).

En caso de incumplimiento de la implementación del sistema limitador de velocidad, y el óptimo funcionamiento del control de revoluciones por minuto del motor (tacómetro) y el control de velocidad del vehículo (espirómetro), en el caso del transporte colectivo de pasajeros o de carga, que deba ser autorizado por la Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, la Dirección

aplicará, sin menoscabo de las sanciones pecuniarias y administrativas reguladas en el reglamento respectivo, la suspensión del servicio automotor por seis meses y una multa de cinco a diez salarios mínimos, en caso de que el transporte colectivo de pasajeros o de carga autorizado incumpliere en el tiempo estipulado, con la implementación del sistema limitador de velocidad.

En caso de reincidencia, en el incumplimiento de la implementación del sistema limitador de velocidad, la dirección general de transporte procederá a la suspensión por cinco años de la licencia que hubiere sido autorizada, recogiendo para el efecto, los documentos correspondientes y emitiendo la resolución que corresponda, debiendo asimismo tener en su base de datos a los transportistas individuales o personas jurídicas que incumplan con esta norma, a efecto de tener un mejor control de los mismos. Si se tratare de una licencia con más de una tarjeta de operación, la dirección general de transportes en caso de incumplimiento deberá realizar una suspensión parcial de la licencia, que afecte únicamente a la unidad que no cuente con el certificado que avale la implementación del sistema limitador de velocidad, a fin de preservar la prestación del servicio en las demás unidades que sí cumplan con dicho requisito.

Existen otras sanciones administrativas reguladas en la Ley de Tránsito (1996), entre las que se encuentran la retención y suspensión de la licencia de conducir a personas que conduzcan bajo influencia de bebidas

alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o sustancias psicotrópicas. La autoridad competente en materia de tránsito, procederá a retener y suspender la licencia de conducir de uno (1) a dos (2) años y multa de cinco mil (Q.5,000.00) a veinticinco mil (Q.25,000.00) quetzales, a quien condujere un vehículo automotor bajo la influencia de bebidas alcohólicas y/o fermentadas y retención y suspensión de la licencia de conducir de dos (2) a cuatro (4) años y multa de diez mil (Q. 10,000.00) a cincuenta mil (Q.50,000.00) quetzales, al conductor de transporte colectivo o de carga que condujere un vehículo automotor bajo la influencia de bebidas alcohólicas y/o fermentadas.

En caso de reincidencia, se procederá al doble de las anteriores sanciones. Para la determinación del estado de embriaguez en que pudiera encontrarse el piloto, se realizará una medición objetiva con alcoholímetro o medios objetivos de convicción, previamente autorizados por la autoridad competente y de conformidad con el procedimiento que para el efecto se establezca. Si de las circunstancias señaladas en este artículo, resultare la comisión de un hecho catalogado como delito, la autoridad de tránsito correspondiente, en coordinación con la Policía Nacional Civil, procederá al traslado del caso al órgano jurisdiccional correspondiente. Lo que no se contempla como determinar si no está con el efecto de sustancias adictivas diferentes al alcohol.

El departamento de tránsito de la Policía Nacional Civil procederá a la cancelación de la licencia de conducir hasta por un período de diez años por orden de juez competente en hechos de tránsito en los que se haya demostrado que las personas involucradas se encuentran bajo efectos de bebidas alcohólicas o estupefacientes, cuando al titular se le haya suspendido administrativamente por dos años calendario consecutivos; cuando al titular se le haya suspendido tres veces en años calendario no sucesivos; cuando se conduzca vehículo de transporte colectivo o de carga sin la licencia de conducir correspondiente, que por este motivo se ocasione; y, no haber recibido el curso de educación vial y haber sido certificado por el departamento de tránsito; sin menoscabo de la responsabilidad civil y penal. La cancelación no se encuentra sujeta a ninguna renovación por el tiempo que dure la sanción.

Las medidas de tipo penal se han inclinado por el aumento o la agravación de la pena prevista en los delitos que se produzcan con ocasión de un hecho de tránsito en el transporte extraurbano de pasajeros. En el país hay tres figuras delictivas de tránsito cuyas penas aumentan o se agravan si se relacionan con el servicio de transporte extraurbano. El artículo 127 del Código Penal tipifica el delito el homicidio culposo, estableciendo que el autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos a cinco años, y si el hecho causare, además lesiones a otras personas o resultare la muerte de varias, la sanción será de tres a ocho años de prisión. Esto para cualquier piloto de vehículo.

Si el delito fuere cometido al manejar un vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, en estado de ebriedad, o bajo influencia de drogas tóxicas o estupefacientes, que afecten la personalidad del conductor o cuando conduzca con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le corresponda, en caso de no existir alguna de estas circunstancias, la cancelación de la licencia de conducir de uno a cinco años. Si el delito fuere causado por pilotos de transporte colectivo o de carga, será sancionado con prisión de diez a quince años y cancelación de la licencia de conducir por el tiempo que dure la condena.

El artículo 150 del Código Penal (1973) establece el delito de lesiones culposas, aun cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, será sancionado con prisión de tres meses a dos años. Si el delito fuere ejecutado al conducir vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes o estado de ebriedad, que afecten la personalidad del conductor, o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además de una multa de cinco mil (Q.5,000.00) a veinticinco mil (Q.25,000.00) quetzales, suspensión de la licencia de conducir de seis meses a dos años. Si el delito fuere causado por pilotos de transporte colectivo o de carga, en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de tres a cinco años y cancelación de la licencia

de conducir de seis (meses a tres años o por el tiempo que dure la condena. En caso de reincidencia, la sanción de prisión y cancelación de la licencia se duplicará.

Se encuentra tipificado el delito de responsabilidad, que le corresponde una sanción con cinco mil (Q.5,000.00) a veinticinco mil (Q.25.000.00) quetzales y cancelación de licencia de conducir de tres (3) meses a cinco (5) años a: 1. Quien condujere un vehículo automotor en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas tóxicas o estupefacientes. 2. Quien condujere un vehículo motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes o causando intranquilidad o zozobra públicas, o no poseyere o portare la respectiva licencia de conducir, bajo las condiciones pertinentes al tipo de vehículo que conduce.

En caso de reincidencia, las sanciones previstas para el anterior delito serán aumentadas en una tercera parte, cualquiera que sea su gravedad, la pena a imponer será de tres a cinco años de prisión, incluida la cancelación definitiva de la licencia de conducir en el caso del piloto del vehículo. En el caso del propietario, tanto si es una persona individual o jurídica, se le cancelará la licencia de operación de transporte público por cinco años; sin perjuicio de la reparación civil que con ocasión de la conducta corresponda a quien resulte víctima del hecho. Si el hecho de tránsito

fuere causado por pilotos del transporte colectivo de pasajeros o de carga, serán sancionados con el doble de las penas previstas en cualquiera de las circunstancias relacionadas en los numerales 1 y 2 del presente artículo, además de la cancelación de la tarjeta de operación de vehículo por cinco años.

El artículo 158. Bis, del Código Penal, establece el delito de explotación ilegal de transporte urbano o extraurbano de personas, indicando que quien, sin haber llenado todos los requisitos establecidos en la legislación sobre la materia y sin contar con la autorización correspondiente, explotare en cualquier forma el servicio de transporte público colectivo de pasajeros o de carga, será sancionado con multa de diez mil a cien mil quetzales. En caso de reincidencia, además de la multa, se le sancionará con prisión de dos a cinco años. El particular funcionario o empleado público que, por precio o recompensa, de forma deliberada coadyuve o contribuya en beneficio de un tercero responsable a la explotación del servicio de transporte urbano o extraurbano de personas, sin llenar los requisitos establecidos en la ley, será sancionado con multa de cinco a cincuenta mil quetzales. En caso de reincidencia, además de la multa se le sancionará con prisión de uno a tres años

## Entidades públicas y municipales vinculadas a la seguridad vial

En esta parte se enlistan las entidades con las que el Estado pretende cumplir con la prevención y sanción de la siniestralidad en el transporte extraurbano de pasajeros. Específicamente se ha instituido como ente rector del transporte extraurbano de pasajeros a la dirección general de transportes, que entre sus funciones le corresponde extender las licencias de operación a los portadores e impone las sanciones conforme la ley. Por otra parte, desde sus propias competencias, el departamento de tránsito de la Policía Nacional Civil y las Policías Municipales de Tránsito, tienen en sus respectivas jurisdiccionales, la prevención y sanción por el incumplimiento de la Ley de Tránsito y su reglamento.

### ***Reforma legal necesaria para la coordinación institucional y operativa de las entidades vinculadas en la prevención y sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros***

Se asume el concepto de Estado como la organización política de una sociedad que corresponde a una finalidad que es el bien común, y con determinados deberes jurídicos. En este sentido El Estado, conforme el artículo 2º. de la Constitución Política de la República (1985) tiene la obligación constitucional de garantizar el derecho a la vida, la integridad, la seguridad y la justicia de los habitantes, entre otros. Sobre la base de esta disposición constitucional, el Estado debe implementar todas aquellas

medidas legislativas, administrativas y políticas públicas para garantizar estos derechos constitucionales; este aspecto resulta sustancial para el análisis de cualquier norma jurídica incluyendo las de carácter reglamentaria, en especial las que constituyen medidas administrativas del Estado guatemalteco que conlleva la finalidad de garantizar la vida y la integridad física de las personas.

Las medidas administrativas se promulgan por medio de leyes ordinarias y reglamentos que la desarrollan, para una mejor comprensión y facilitación en la aplicación de los preceptos legales. En Guatemala los reglamentos están contenidos en acuerdos gubernativos, cuando los emite el presidente de la república, y en acuerdos ministeriales, cuando son emanados de los diferentes ministerios que integran el Organismo Ejecutivo. Estos instrumentos jurídicos, como cualquier otra normativa, puede derogarse o modificarse, en función de los cambios o mejoras que se precisen respecto a su objeto y objetivos. Respecto a los derechos que el Estado garantiza, se puede afirmar que es complicada la atención de los diversos factores que influyen en la vulneración de la vida e integridad de las personas.

El Estado tiene la capacidad regulatoria, pero los hechos lo provocan los habitantes del país, algunos con más responsabilidad que otros, como es el caso de los portadores de buses del transporte extraurbano, que deben garantizar la vida e integridad de los usuarios. El transporte extraurbano

se entiende como aquel medio de transporte público y colectivo que traslada pasajeros de un municipio a otro, de un municipio a la cabecera departamental y de cualquier municipio de la república a la ciudad capital. Este servicio público está entre los medios de transporte que aporta significativa cantidad de hechos de tránsito con resultados trágicos y de pérdidas materiales, situación que se ha definido como siniestralidad, abandonando el concepto de accidentes que alude más a la posible causalidad del hecho de tránsito y no tanto a sus resultados como si se connota con el concepto de siniestralidad.

#### Limitaciones operativas de la dirección general de transporte

La dirección general de transporte es el ente estatal encargado de controlar y sancionar al transporte público extraurbano, de quienes irrespeten las normas de tránsito y ponga con ello en peligro a las personas que a diario usan este servicio. Esto se desprende del artículo 3 del reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial (2012), que establece que el “ÓRGANO RECTOR. La aplicación de este Reglamento queda a cargo de la Dirección General de Transportes”. En este reglamento se encuentra contemplada las sanciones pecuniarias por el incumplimiento de sus disposiciones imperativas y prohibitivas.

Esto lógicamente incluye la verificación del cumplimiento del registro de pilotos y la imposición de la sanción pecuniaria establecida a los portadores que no están cumpliendo con este registro. Para ello, la dirección general de transportes cuenta con 20 inspectores, ello se pudo conocer por la información brindada por el director general en una citación al Congreso de la República, según Ramos (2016) “La Dirección General de Transportes (DGT) cuenta únicamente con 20 inspectores y un mecánico para revisar las condiciones de las 22 mil unidades de transporte extraurbano, según se informó en una citación legislativa presidida por Felipe Alejos” (párr. 2). Sobre esto se refleja, aplicando una simple división matemática da que cada inspector en promedio debe vigilar 1,100 autobuses del total que circulan en el país.

Siguiendo con el análisis del dato anterior, se puede observar que el despliegue territorial de los inspectores de tránsito es desproporcionado al parque del transporte extraurbano y la extensión territorial del país, la dirección general de transporte no se da abasto para cubrir todas las rutas. Ello considerando que en todos los municipios del país existe transporte extraurbano de pasajeros, entre municipios, de municipios a cabeceras departamentales, y de cualquier municipio a la ciudad capital. Con los anteriores datos, en opinión de la tesista, es fácil determinar que la dirección general de transportes con veinte inspectores es poco efectiva en el control del cumplimiento del registro de pilotos y de la sanción del transporte extraurbano ilegal.

Así mismo, se puede comentar que no solo es la desventaja operativa de la dirección general de transportes en su función de verificación. Tampoco se coordina con las policías municipales de tránsito existentes en el país. Los operativos, por lo general, solo se llevan a cabo en la zona central del país, mientras que, en los lugares de partida del interior, en lugares remotos no existen controles, menos sanción al incumplimiento del registro de pilotos, limitación de la velocidad y cumplimiento del seguro de pasajeros. Respecto a la valoración de la implementación de la capacitación y el registro de los pilotos de transporte extraurbano de pasajeros, en general puede considerarse de forma positiva, dado que constituye una herramienta legal para las acciones de la dirección general de transportes en su labor de control y un mejor servicio a los usuarios.

Por otra parte, no se coordina con la dirección de tránsito de la Policía Nacional Civil y la Policía Municipal de Tránsito de la ciudad capital, sin tomar en cuenta que, si bien el transporte extraurbano de pasajeros es en todo el país, pero gran parte de sus conexiones y terminales están en la capital, esto ha venido a contribuir al descontrol del tráfico en la ciudad y municipios en la periferia, principalmente Mixco, Villa Nueva y Santa Catarina Pinula. En este punto es importante estimar que hay aspectos que deben considerarse al emitirse o reformarse reglamentos, en el presente caso se sigue cargando las funciones a la dirección general de transportes cuando ya se ha demostrado su poca eficiencia en muchas de las que ya tiene, además se le ha encargado como el único competente en materia de

transporte extraurbano en toda la república, pudiendo existir coordinaciones interinstitucionales que la normativa debe prever.

Asignación de competencia para la inspección del cumplimiento de medidas de prevención en el transporte extraurbano

En Guatemala existen aspectos que ya son culturales en el ámbito de la prestación de servicios de transporte extraurbano de pasajeros, por ejemplo, los porteadores consideran que la capacitación de pilotos constituye pérdida de tiempo y la resistencia a no querer invertir en la capacitación de sus trabajadores no visualizando un mejor servicio y protección de los usuarios; todo ello no obstante se sabe de la multa al no cumplir con la capacitación y registro de sus pilotos. Pero el poco despliegue territorial de la dirección general de tránsito corre el riesgo de que alguna vez les tocará la multa. Por otra parte, están acostumbrados a tratar mal al usuario y muchas veces prefieren pagar la multa que invertir en mejorar la calidad del servicio.

En este contexto de prácticas contrarias a la prevención, es lógico que se entienda que a la fecha los autobuses no tienen implementados los reductores de velocidad, ni autoridad que lo revise y sancione efectivamente. Si bien, se aprecia de forma positiva la existencia de las medidas para prevenir las tragedias que ha enlutado a la familia guatemalteca y en los que en muchos casos el piloto debe demostrar su

pericia y conocimiento de su trabajo, por eso es un piloto profesional que no solo debe tener licencia tipo A, sino además, los conocimientos y la experiencia que se requieren para la responsabilidad de transportar hasta cincuenta o sesenta pasajeros por unidad, que son vidas humanas y productivas para el país.

Por eso, el registro de pilotos es importante; así como el control de los límites de la velocidad y el seguro obligatorio, esto es principalmente competencia de la dirección general de transportes, acusando enormes deficiencias operativas. Conforme a lo expuesto todavía queda el desafío de la capacitación de la totalidad de pilotos y una de las formas de hacer efectiva la capacitación y el registro de pilotos será la coordinación y cooperación entre las entidades de control del tránsito en el país, mediante la reforma legal pertinente que les permita su intervención efectiva. Así mismo se debe normar un tiempo prudencial para que después de la sanción pecuniaria de cinco mil quetzales el porteador pueda cumplir con el registro de pilotos, caso contrario se tendrá como reincidencia que ameritará una sanción administrativa más drástica que puede ser la suspensión de la línea autorizada y la tarjeta de operaciones.

Pese a que existen otras entidades estatales vinculadas al control del transporte colectivo, estas no unen esfuerzos y trabajan en conjunto. Una medida que podría ayudar a tener más control sobre los transportistas es la delegación de competencias a la dirección de protección vial por la

dirección general de transportes ambas son dependencias del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, ya que la primera solo ayuda, no sanciona, no controla, solo persuade, y sería mejor que fuera una sola dirección que atienda todo lo relacionado con el control eficaz del servicio de transporte público terrestre. Así mismo, tanto la Policía Municipal de Tránsito de la capital, la dirección de tránsito de la Policía Nacional Civil y la dirección de protección vial, tienen capacidad institucional para coadyuvar al control del cumplimiento de la normativa de tránsito.

Tanto la policía municipal como la dirección de protección vial pueden intervenir en lo relacionado con el transporte extraurbano de pasajeros, de hecho, en sus respectivas jurisdicciones y competencias han sancionado a los pilotos y las unidades de este tipo de transporte colectivo por infracciones a los reglamentos de tránsito, principalmente por el no acatamiento de las señales de tránsito y la violación a los límites de velocidad establecidos en la ciudad y en las carreteras nacionales. Sin embargo, carecen de competencia legal para sancionar a los portadores que no cumplen con el registro de pilotos, solamente pueden verificar o controlar de forma preventiva si se está cumpliendo con la obligación del registro de los pilotos que conducen estos vehículos de pasajeros.

## Asignación de competencia para la sanción administrativa

La lista de infracciones que a diario cometen los transportistas extraurbanos es larga y de todo tipo. Estas incluyen conducir a excesiva velocidad, pilotos conduciendo bajo los efectos del alcohol o sin la licencia profesional respectiva; sobrecargar las unidades de transporte y no respetar las señales de tránsito. Así mismo, el registro de los pilotos, previo su capacitación. La sanción de los mismos corresponde a la dirección general de transportes, conforme se determina por el reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial (2012), en el apartado específico de las infracciones y sanciones.

## Análisis de las posibles reformas legales

Es evidente que existen vacíos legales para la prevención y sanción a los transportistas extraurbanos; respecto al descontrol que existe en el sistema de transporte colectivo extraurbano. También puede justificarse en el bajo presupuesto asignado por el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, por lo general solo alcanza para el funcionamiento. Por lo que, si se quiere aumentar la efectividad de las medidas de prevención y sanción debe fortalecerse la capacidad operativa de la dirección general de transportes mediante el establecimiento legal de las coordinaciones entre la policía municipal de tránsito de los

municipios donde se encuentren autorizados, el departamento de tránsito de la Policía Nacional Civil y la dirección de protección vial del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Esto implica determinar con precisión el ámbito de competencia de cada institución y la cooperación que debe prestar para asegurar que todos los pilotos de transporte extraurbano de pasajeros por carretera se capaciten y estén inscritos en el registro mencionado, en todo caso facultándolas para sancionar al transporte extraurbano por incumplimiento del registro de pilotos, contratación de seguro e implementación de mecanismo para la limitación de la velocidad. Hasta ahora, la facultad sancionadora en aplicación del Reglamento le corresponde a la dirección general de transportes, conforme el artículo 3 del mencionado normativo, por ser el ente rector del transporte extraurbano en el país. Por ello, puede vislumbrarse las reformas legales que se exponen a continuación.

Reforma en la Ley de Tránsito, Decreto número 132-96, del Congreso de la República de Guatemala (1996)

Con respecto a la posible reforma de esta ley se parte de las principales consideraciones fácticas que se resumen en la irresponsabilidad de los portadores del servicio de transporte extraurbano, la debilidad de los controles y deficiente coordinación entre las diferentes instituciones vinculadas a la supervisión del tránsito en carreteras, ponen en constante

riesgo a los pasajeros. Estas consideraciones llevan a afirmar que la irresponsabilidad de los porteadores debe ser sancionada y debe fortalecerse los controles y coordinación entre las entidades con función de control del tránsito en las ciudades y carreteras. En este contexto no es posible seguir tolerando la inobservancia de la ley y la pretendida justificación en la poca capacidad operativa de la institución responsable, cuando están en peligro la vida, la integridad y el patrimonio de las personas usuarias del transporte extraurbano de pasajeros.

Por lo que debe normarse la participación de las otras entidades para coadyuvar en la sanción a los porteadores y garantizarse el cobro de las multas mediante otras medidas coercitivas. En lo jurídico formalmente puede considerarse que es admisible y necesaria la reforma a determinada normativa, para adaptarla a la realidad social y corregir sus falencias para que cumpla su objeto de creación. Sustantivamente se puede fundamentar en la obligación constitucional del Estado de proteger la vida y la integridad de las personas y que la función pública para ello debe tener una base legal que le asigne competencia y le establezca procedimientos de actuación. La Ley de Tránsito, Decreto Número 132-96 del Congreso de la República (1996), debe reformarse para ampliar la competencia de otros entes públicos y se establezcan los criterios de coordinación, porque ya quedó expuesta la incapacidad operativa por sí misma de la dirección general de transportes.

Reforma del Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial (Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 de fecha 14 de septiembre de 2012)

Específicamente en el artículo 73 Ter, del mencionado reglamento. Esto en razón de que así como se encuentra regulado actualmente el registro de pilotos de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, ha sido poco efectivo, dada las debilidades institucionales de la dirección general de transporte para el control y la exigencia de esta obligación, además la lentitud del proceso de implementación de la capacitación por el Instituto Técnico de Capacitación; entre estas dos falencias la fecha límite feneció sin que la mayoría de portadores cumplieran con esta disposición legal. Por tales razones, la reforma del citado artículo se centra en el fortalecimiento la capacidad operativa del Estado para el control de los pilotos del servicio extraurbano de transporte de pasajeros.

Esto se considera necesario e imprescindible puesto que la dirección general de transporte solo cuenta actualmente con 20 inspectores, siendo los únicos facultados para aplicar el mencionado reglamento e imponer las sanciones por infracciones; así mismo hacer posible la imposición de la sanción pecuniaria prevista, estableciendo un plazo para su cumplimiento y en caso de no hacerse, procederse a la suspensión de la licencia de operaciones. También se prevé que no es suficiente con solo

pagar la multa, sino que debe haber un cumplimiento del registro de los pilotos conforme al reglamento citado, debiendo acordarse un tiempo para su cumplimiento que, de no hacerse, mediante convenios entre los portadores y la dirección general de transportes.

Reforma a la Ley de Fortalecimiento de la seguridad vial, Decreto 45-2016. Congreso de la República de Guatemala (2016)

El objetivo principal de esta ley es mejorar la seguridad vial en el país, reducir el número de accidentes de tránsito y disminuir la tasa de mortalidad y lesiones causadas por los mismos. Entre las principales disposiciones de la Ley de Fortalecimiento de la Seguridad Vial, se encuentran el establecimiento de normas técnicas para la construcción de infraestructuras viales, como puentes, túneles y carreteras, que garanticen la seguridad de los usuarios, obligación de utilizar cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil en los vehículos, así como el uso de casco en motocicletas y bicicletas, prohibición de conducir bajo la influencia de alcohol o drogas, establecimiento de límites de velocidad en las vías públicas y la regulación del transporte de carga y pasajeros, con el fin de garantizar la seguridad de los usuarios y la creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial, encargado de coordinar las acciones para implementar la ley.

Deben tenerse presente que esta ley establece sanciones administrativas y penales, que obviamente corresponden a entidades públicas de diferentes competencias, en lo que respecta a las administrativas, es necesario delegar funciones sancionatorias a la Dirección General de Protección y Seguridad Vial –PROVIAL– mediante la adición de una norma específica al Decreto número 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala. Esta reforma iría en el sentido de asignarle funciones no solo de apoyo vial sino que puede sumarse a la inspección y sanción administrativa. La otra vía posible para delegarle funciones sancionatorias PROVIAL sería mediante la reforma del Acuerdo Gubernativo 114-2007, Reglamento de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial –PROVIAL–. Presidencia de la República de Guatemala (2007), adicionando un artículo indicando esta facultad sancionatoria.

## Conclusiones

Con relación al objetivo general que se refirió a analizar la regulación de prevención y sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros para establecer la reforma legal necesaria para la coordinación institucional y operativa de las entidades vinculadas, se concluye que ante el deficiente despliegue operativo en todo el territorio nacional de la dirección general de transporte, que es la entidad pública rectora del transporte extraurbano, se impone la necesidad de reformas legales para que puedan intervenir otras instituciones que tienen competencia en materia de seguridad vial, para que también puedan aplicar las sanciones administrativas en la omisión y no solamente cumplir funciones preventivas, esto se sustenta en la obligación del Estado de garantizar la vida e integridad física de los habitantes.

El primer objetivo específico que consiste en caracterizar la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros, se concluye que este tipo de transporte es un servicio que moviliza a gran porcentaje de la población entre áreas urbanas y rurales, que tiene efectos positivos en la economía del país, sin embargo, no está librada de la ocurrencia de hechos de tránsito que genera una siniestralidad que impacta en la vida e integridad física de los usuarios; cuyos factores pueden ser humanos, ambientales y culturales que permiten deducir que la siniestralidad puede ser prevenido. Esta siniestralidad genera una percepción ciudadana de inseguridad por

sus efectos en la vida de los pasajeros por ello debe ser prevenido y en su caso sancionado.

Con relación al segundo objetivo específico que consiste en examinar la regulación de la prevención y sanción de la siniestralidad del transporte extraurbano de pasajeros, se concluye que existe la suficiente regulación para la prevención y sanción de la siniestralidad en esta clase de transporte, donde se establecen medidas para evitar que sucedan hechos de tránsito en general y específicamente, en los vehículos destinados a este servicio extraurbano de pasajeros como las medidas para la limitación de velocidad, la capacitación y registro de pilotos, la tipificación de delitos asociados a esta siniestralidad y sanciones de tipo administrativo; el problema es que no se implementa siendo un factor de incidencia para ello, la deficiente capacidad operativa de la dirección general de transporte.

## Referencias

- Aguilar Guerra, V. O. (2006). *Derecho De Obligaciones*. 3ª. Ed. Colección de Monografías Hispalense. Serviprensa.
- Alessandri Rodríguez, A. (1981). *De la Responsabilidad Extracontractual en el Derecho Civil*. Imprenta Universal.
- Bosio, Luis Alberto, Coeh, Roberto Víctor y López Ramos, Norberto. (2014). *Accidentología vial: elementos para el análisis forense*. Cuadernos de Medicina Forense Argentina. Año 1 –No.1 (55-76).
- Cabanellas de Torres, G. (1993). *Diccionario Jurídico Elemental*. 11ª. ed., Ed. Heliasta S.R.L.
- Castelo, J. y Pérez, J. (2002). *Diccionario básico de seguros*. (s.e.)
- Contreras Ortiz, R. (1997). *Obligaciones y negocios jurídicos civiles (parte general)*. Reimpresión, de la primera edición. Instituto de Investigaciones Jurídicas, URL.
- El Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito del departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil (2018). *Boletín Estadístico 01-2018*. Guatemala. Recuperado el 17 de febrero de 2023 de <http://www.onset.transito.gob.gt/>

Emiliani Román, R. (1994). *La responsabilidad delictual en el Código Civil Colombiano*. Institución Universitaria Sergio Arboleda. Serie Major-5.

Gamarro, U. (2019, 5 de agosto). Por qué creció el parque vehicular de motos en Guatemala. *Prensa Libre*.  
<https://www.prensalibre.com/economia/por-que-crecio-el-parque-vehicular-de-motos-en-guatemala/>

Gutiérrez Gonzáles, E. (2014). *Derecho de las Obligaciones*. Editorial Porrúa.

Islas Rivera, V. y Lelis Zaragoza, M. (2007). *Análisis de los sistemas de transporte. Vol. 1: Conceptos básicos*. Secretaria de Comunicaciones y Transportes Instituto Mexicano del Transporte.

Mazeaud, Henri, Mazeaud León y Tunc André. (1963). *Tratado teórico y Práctico de la Responsabilidad Civil Delictual y Contractual*. Traducción de la 5ª Ed. Por Luis Alcalá-Zamora. Tomo I, Vol. I. Ediciones Jurídicas Europa-América.

Ramos, S. (2016, 29 de marzo). Transportes DGT tiene sólo 20 inspectores. *La Hora*.  
<https://lahora.gt/nacionales/wpcomvip/2016/03/29/dgt-solo-20-inspectores/>

Real Academia de la Lengua Española. (2017). *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española*.

Rodríguez Velásquez de Villatoro, H. (1998). *Lecturas seleccionadas Casos de derecho civil III (Obligaciones)*. Editorial Estudiantil Fénix.

Ruano, A. (2016). *El transporte terrestre y la historia de la humanidad*. Consultado el 16 de marzo de 2023. <https://www.sertrans.es/trasporte-terrestre/el-transporte-terrestre-la-historia-de-la-humanidad/>

Significados. (s.f). *Significado de Transporte*. Recuperado el 16 de junio de 2023 de <https://www.significados.com/transporte/>

Uría, R. (1999). *Derecho Mercantil*. 26<sup>a</sup> Ed. Editorial Marcial Pons.

Vásquez Martínez, E. (1978). *Instituciones de derecho mercantil*. Ed. Serviprensa Centroamericana.

Villegas Lara, R. (1999). *Derecho Mercantil Guatemalteco*. Ed. Universitaria.

## **Legislación nacional**

Asamblea Nacional Constituyente. (1985). *Constitución Política de la República de Guatemala*.

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

Congreso de la República de Guatemala (1996). *Ley de Tránsito*. Decreto número 132-96.

Congreso de la República de Guatemala. (2010). *Ley de la Actividad Aseguradora*. Decreto Número 25-2010.

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

Jefatura de Gobierno (1963). *Código Civil*. Decreto Ley 106.

Presidencia de la República (2012). *Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial*. Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 de fecha 14 de septiembre de 2012.

Presidencia de la República de Guatemala (1998). *Reglamento de la Ley de Tránsito*. Acuerdo Gubernativo número 273-98.

Presidencia de la República de Guatemala (2007). *Reglamento de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial –PROVIAL–* Acuerdo Gubernativo 114-2007.

Presidencia de la República de Guatemala (2013). *Reformas al Acuerdo Gubernativo Número 225-2012*, Acuerdo Gubernativo 535-2013 de fecha 28 de diciembre de 2013.