

UNIVERSIDAD MESOAMERICANA

FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES



**“ANALISIS JURIDICO DE LOS LIMITES DE LA RESPONSABILIDAD
CONTENIDO EN EL ARTICULO 13 DE LA LEY DE TRANSITO (ESTUDIO A
REALIZARSE EN QUETZALTENANGO)”**

SUSTENTANTE:

ELMER JEREMIAS PEREZ MEJIA

CARNE No. 201404024

Quetzaltenango, agosto de 2021.

UNIVERSIDAD MESOAMERICANA
SEDE QUETZALTENANGO
División de Ciencias Jurídicas y Sociales

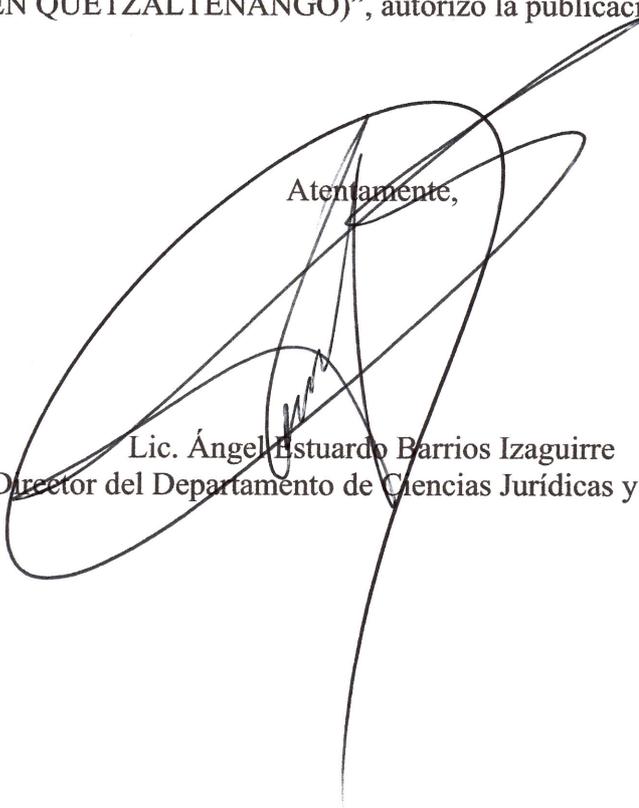
Quetzaltenango, 26 de agosto de 2021.

Jóven
Elmer Jeremías Pérez Mejía
Presente.

Jóven Pérez:

Tengo el gusto de comunicarle que como Director de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, he visto el dictamen del Tribunal Examinador y revisado el texto definitivo de su tesis titulada “ANALISIS JURIDICO DE LOS LIMITES DE LA RESPONSABILIDAD CONTENIDO EN EL ARTICULO 13 DE LA LEY DE TRANSITO (ESTUDIO A REALIZARSE EN QUETZALTENANGO)”, autorizo la publicación de la misma.

Atentamente,



Lic. Ángel Estuardo Barrios Izaguirre
Director del Departamento de Ciencias Jurídicas y Sociales

Quetzaltenango, 16 de febrero de 2021.

Director:

Ángel Estuardo Barrios Izaguirre

Decano de la Facultad de Derecho, Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad Mesoamericana

Sede Quetzaltenango

Respetable Señor Decano:

De manera respetuosa lo saludo, esperando se encuentre bien y deseándole éxitos en todas sus labores. Por medio de la presente me dirijo a usted con la finalidad de informarle que ha sido efectuado la revisión de la tesis presentada por el estudiante ELMER JEREMIAS PEREZ MEJIA con carne número 201404024, para preparar su tesis previo a optar al grado de Licenciado en Derecho, titulada: “ANALISIS JURIDICO DE LOS LIMITES DE LA RESPONSABILIDAD CONTENIDA EN EL ARTICULO 13 DE LA LEY DE TRANSITO (ESTUDIO A REALIZARSE EN QUETZALTENANGO)”.

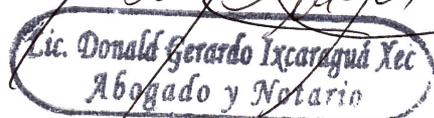
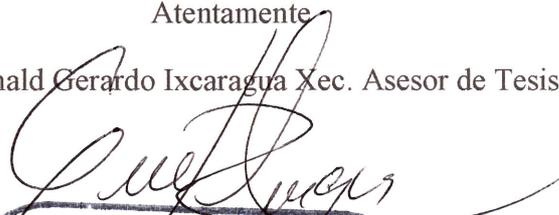
Al escribir la tesis, el estudiante realizo un análisis que va desde los aspectos generales del tema, abarcando por tal motivo una visión en general de la normativa y doctrina aplicable, hasta llegar al tema específico o medular de la tesis. La tesis establece suficiente marco conceptual y jurídico para la mejor comprensión de la materia, con antecedentes y contexto específico, siendo el tema central de mucho interés.

Por tales razones estimo que será un documento de suma utilidad para el estudio y análisis de los profesionales de las ciencias jurídicas, y servirá para ilustrar en mejor manera a los profesionales del Derecho, a quienes se inician en el estudio de las Ciencias Jurídicas y Sociales, pero también será una importante contribución para los ciudadanos guatemaltecos.

Por tales razones, otorgo DICTAMEN FAVORABLE, para que se proceda a la defensa de tesis, expresando mis enhorabuenas al departamento de Derecho de la Universidad Mesoamericana, y al estudiante por los resultados de su esfuerzo.

Atentamente

Lic. Donald Gerardo Ixcaragua Xec. Asesor de Tesis.



Lic. Donald Gerardo Ixcaragua Xec
Abogado y Notario

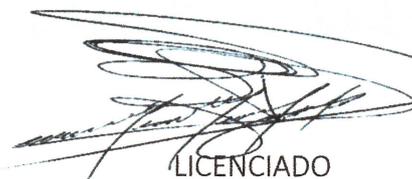


Quetzaltenango, 22 de junio del año 2021

Magister Angel Estuardo Barrios Izaguirre.
Director de la carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales.
Facultad de Derecho
Universidad Mesoamericana
Quetzaltenango.

De manera atenta me dirijo a usted con la finalidad de informarle en relación a la tesis presentada por el Alumno: **ELMER JEREMIAS PEREZ MEJIA**, número de carné **201404024** titulada **"ANALISIS JURIDICO DE LOS LIMITES DE LA RESPONSABILIDAD CONTENIDO EN EL ARTICULO 13 DE LA LEY DE TRANSITO (ESTUDIO A REALIZARSE EN QUETZALTENANGO)"** que la revisión final Metodológica del trabajo de tesis, fue efectuada satisfactoriamente, por lo que se extiende el **DICTAMEN FAVORABLE** para que se pueda proceder a la defensa de examen privado de tesis.

sin otro particular me suscribo de usted respetuosamente



LICENCIADO
Dennys Estuardo Barrios Escobar
ABOGADO Y NOTARIO

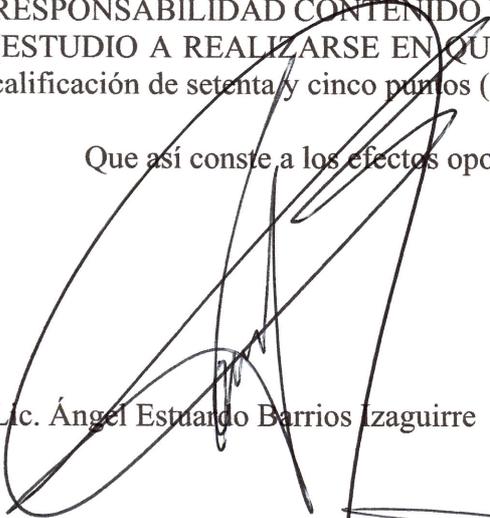
LICENCIADO
DENNYS ESTUARDO BARRIOS ESCOBAR
ABOGADO Y NOTARIO
METODÓLOGO

Quetzaltenango, 26 de agosto de 2021.

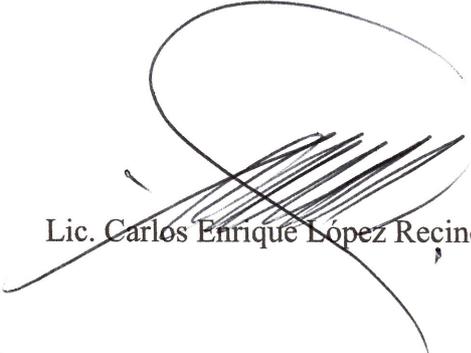
A quien corresponda:

Los abajo firmantes, miembros del Tribunal Examinador seleccionados por el Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, conocedores de los requisitos exigidos por el reglamento para la elaboración de tesis de dicha Facultad habiendo juzgado la tesis de Elmer Jeremías Pérez Mejía, titulada “ANALISIS JURIDICO DE LOS LIMITES DE LA RESPONSABILIDAD CONTENIDO EN EL ARTICULO 13 DE LA LEY DE TRANSITO (ESTUDIO A REALIZARSE EN QUETZALTENANGO)” hemos decidido concederle la calificación de setenta y cinco puntos (75), lo que supone ordenar su publicación.

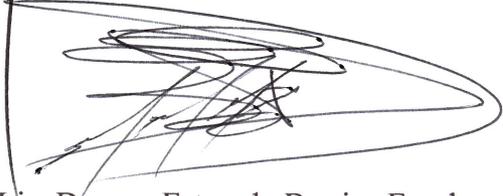
Que así conste a los efectos oportunos.



Lic. Ángel Estuardo Barrios Izaguirre



Lic. Carlos Enrique López Recinos



Lic. Dennys Estuardo Barrios Escobar

DEDICATORIA

A DIOS: Por darme sabiduría e inspiración en la posible realización de esta tesis, con el objetivo de contribuir un aporte jurídico a la sociedad de Quetzaltenango.

ABUELOS: Felix Pérez Jerónimo y María Albertina Domingo Domingo, por su imparable consejos y oraciones, enseñándome a conducir como persona de bien a través de un ejemplo de vida y lucha constante.

A MIS PADRES: Juna Feliciano Pérez Hernández, y Amparo Albertina Mejía Domingo, por su apoyo incondicional y perseverancia en la trayectoria de este proyecto.

A MIS HERMANOS: Eddy Pérez Mejía, Baldemar Pérez Mejía, Ervin Pérez Mejía, Oliver Perez Mejía, Dayrin Pérez Mejía, por su gran apoyo y ánimo de escalar un peldaño más y hacer posible el presente proyecto, para alcanzar mis objetivos profesionales.

A MIS DOCENTES: Por su incansable labor de enseñanza y de una formación profesional

Índice

Introducción	1
CAPÍTULO I Diseño de Investigación	5
1. Nombre del Tema: “Análisis Jurídico de los Límites de la Responsabilidad Contenido en el Artículo 13 de la Ley de Tránsito (Estudio a Realizarse en Quetzaltenango)	5
1.2 Justificación:	5
1.3 Planteamiento del Problema	5
1.3.1 Objetivos	7
1.3.1.1 Objetivo General:	7
1.3.1.2. Objetivos Específicos:.....	7
1.3.2 Hipótesis.....	8
1.3.3 Variables.....	8
1.3.3.1 Definición de Variables	9
1.3.3.2 Definición Operacional de variables:	10
1.3.4 Alcances y Límites de la Investigación	10
1.3.4.1 Alcances.....	10
1.3.4.1 Límites:	11
1.3.4.3 Aporte:	11
1.4 Marco Teórico y Bosquejo Preliminar	11
1.4.1 Marco Teórico	12
Ley de Tránsito y su Evolución.....	12
Responsabilidad Penal y Civil que se Derivan de la Obtención de Licencia para Vehículo sin Cumplir Requisitos de Ley.....	12
Norma y Legislación Internacional Latinoamericana Comparada Aplicable a los Derechos de Tránsito	13
Delitos Contra la Seguridad de Tránsito.....	13
1.5 Método.....	13
1.5.1 Metodología	13
1.6 Presentación de Resultados	14
1.7 Discusión y Análisis de Resultados	14
1.8 Aporte.....	14

1.9 Conclusiones.....	14
1.10 Recomendaciones	14
1.11 Referencias Bibliográficas	14
1.12 Anexos	14
1.13 Presupuesto	15
1.14 Cronograma.....	15
CAPÍTULO II Marco Teórico	16
2.1 Ley de Tránsito y su Evolución.	16
2.1.2 Departamento de Tránsito.....	21
2.2. Procedimiento Para Crear de la Policía Municipal de Tránsito:.....	32
2.2.1 Antecedentes	32
2.3 Accidentes de Tránsito.....	35
2.3.1 Antecedentes	35
2.3.2 Históricos del Tránsito en Guatemala.....	37
2.4 Clasificación de los accidentes de Transito	39
2.5 Tipos o Causas de los Accidentes de Transito.....	43
2.6 Responsabilidad Penal y Civil que se Derivan de la Obtención de Licencia Para Vehículo Sin Cumplir Requisitos de Ley.....	44
2.6.1 Responsabilidad.	44
2.6.2 Condiciones para que Exista la Responsabilidad:	46
2.6.3 Responsabilidad Jurídica	46
2.6.4 Grados de Responsabilidad.....	47
2.7 Norma y Legislación Internacional Latinoamericana Comparada Aplicable a los Derechos de Tránsito.	54
2.7.1 Legislación de Tránsito en Argentina.	54
2.7.2 Legislación de Tránsito en Costa Rica.....	55
2.7.3 Legislación de Tránsito en Venezuela	57
2.7.4 Análisis Comparativo Entre Alemania y Costa Rica.....	58
2.7.5 Análisis Comparativo entre España y Costa Rica	61
2.8 Delitos contra la Seguridad de Tránsito	69
2.8.1 Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas en la Legislación Guatemalteca.	69
2.8.2 Código Penal Vigente Decreto 17-73 del Congreso de la República.....	70
2.8.3 Responsabilidad de Tipo Administrativo.....	71

2.8.4 Ley de Tránsito	73
2.8.4.1 Reglamento de Tránsito	74
2.8.5 Interpretación del Artículo 13 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96.....	79
2.8.6 Casos Según mi Análisis a los que se Puede ser Puede Aplicar la Interpretación del Artículo 13 de la Ley de Tránsito.	79
CAPÍTULO III Investigación De Campo.....	84
3.1 Encuesta a Abogados de la Ciudad de Quetzaltenango:.....	83
3.2 Encuesta a agentes de la policía nacional civil de la ciudad de Quetzaltenango:.....	94
3.3 Análisis del Trabajo de Campo.....	104
Conclusiones	106
Recomendaciones	108
Bibliografía.	¡Error! Marcador no definido.

Introducción

La presente investigación, tiene fundamento en la necesidad de identificar la responsabilidad del conductor de un vehículo al atropellar a una persona con el objeto de establecer el límite de su responsabilidad y consecuencia jurídica que se deriva de los accidentes de tránsito, cuando hay personas lesionadas, sustentada en el hecho jurídico de atropellar a una persona en una zona de seguridad para el peatón y poder realizar propuestas que contribuyan en la teoría y posiblemente en la práctica.

Se estima existe un vacío legal en cuanto a los límites de responsabilidad establecidos en la Ley de Tránsito Decreto 132-96 en su artículo 13 en materia de regulación de tránsito, por no establecer si protege al peatón o al conductor en el hecho de tránsito al ser atropellada una persona.

Por tal motivo al hacer el análisis del artículo en mención es necesario no sólo tener en cuenta los elementos principales que deben estar contenidos en el resumen definitivo de la palabra accidente de tránsito sino también es de vital importancia no limitarlo exageradamente, de manera que otros hechos de tránsito queden fuera de ella.

En la expresión "Accidente en el Tránsito", muchos autores usan el vocablo accidente, en su expresión gramatical y jurídica, pero ésta no refleja exactamente lo que se quiso decir al atropellar a una persona. La palabra accidente, tomada aisladamente, significa "Cualquier suceso eventual que altere el orden regular de las cosas" y esta primera acepción resulta demasiado amplia, como también lo es su segunda acepción "Cualesquiera alteración o indisposición que priva el movimiento, del sentido o de ambas cosas", por tanto tenemos que

diferenciar de acuerdo a las acepciones anteriores si en las mismas forman un concepto adaptable a un accidente y si existe un límite de responsabilidad al atropellar a una persona en una zona de seguridad.

Según el Decreto 132-96 Ley de Tránsito, en su artículo 13 establece límite de la responsabilidad, en el que a través de la presente elaboración de tesis analizaremos:

En primer término paso de peatones en pasarela, el cual se entiende que es un puente pequeño, y a menudo provisional, hecho de materiales ligeros para salvar un espacio, como el de una carretera, las vías del ferrocarril, en la actualidad se han establecido en mayor número en las ciudades donde la circulación de vehículos a aumentado, pero es el caso que los peatones no hacen uso de los mismos por economía de tiempo y arriesgan su vida al no cruzar, la pasarela, paso de cebra, el cual es el área establecida como zona segura y el piloto de un automotor estará libre de toda responsabilidad toda vez que el peatón tiene establecido un paso específico.

Como segundo término el paso de cebra, el cual debe entenderse como el espacio de la calzada destinado al cruce de peatones de una acera a otra, cuyo uso está regulado, generalmente, por semáforos o agentes de circulación, pero es el caso que también estando establecido, los peatones por la misma economía de tiempo u holgazanería prefieren cruzar en donde les es más conveniente, poniendo al mismo tiempo obstáculos con su sola presencia he impidiendo a los vehículos la incorporación a las filas para la esperar en el semáforo.

Para tener amplio conocimiento del desarrollo de la presente tesis, a continuación, mencionare cuatro antecedentes de mucha importancia, en que refleja el derecho de tránsito.

Como primer antecedente tenemos la publicación de Dilmas Guillermo Ramírez Gil en el Municipio de Amatitlán Departamento de Guatemala, abarcando el tema “Necesidad de

implementar programas de educación vial en la prevención de accidentes de Tránsito por la municipalidad de Amatitlán Departamento de Guatemala,” regulando los accidentes de tránsito se provocan o son provocados siempre por el ser humano afectando en algunas oportunidades a los peatones que sin ir conduciendo sufren consecuencias dañinas para la salud, trabajo y su familia. Como consecuencia de lo antes señalado, es importante implementar programas de educación vial, para la prevención de accidentes de tránsito por las autoridades de los municipios de Guatemala, ya que en la actualidad existe policía de tránsito, pero no programas de educación vial por lo que es necesario realizar un estudio jurídico, doctrinario y practico en materia de educación vial con el propósito de conocer las normas nacionales e internacionales en dicha materia.

Y como segundo antecedente trascendental se tiene la publicación de Víctor Raúl Aquino Moreira, realizada en Guatemala, determinando el tema “La ineficacia del artículo 29 de la Ley de Tránsito por el incumplimiento de la contratación de un seguro de daños a terceros, por los propietarios de vehículos autorizados a circular,” regulando el conocimiento de la Ley de Tránsito y su reglamento, la correcta aplicación e interpretación de las señales viales, que componen la vía pública como una buena educación y lógica vial por parte de pilotos de vehículos automotores, conjugan como aspectos básicos y fundamentales en materia de tránsito, y los seguros adecuados para cada vehículo de transporte particular o colectivo según el artículo 29 de la Ley de Tránsito.

El tercer antecedente por Carmen Luisa Alejandra Cubillas Ramírez, Jorge Mario Vicente Trujillo y Ingrid Aracely Sagastume Bautista, desarrollado en Guatemala, abarcando el tema “Factores de riesgo de accidentes de tránsito en conductores de vehículos motorizados en cuatro ruedas” regulando los accidentes de tránsito que ocurren diariamente constituyen un problema

de salud pública, ya que diariamente ingresan varios pacientes por esta causa a los hospitales nacionales. Siendo los accidentes situaciones posibles de suceder en determinadas condiciones, es importante conocer y evitar las mismas para poder reducir la posibilidad de que acontezcan.

Y como último antecedente importante tenemos la publicación de Juan Pablo Aguilar Ramírez, elaborada en la ciudad de Guatemala, abarcando el tema “Régimen jurídico aplicable al tránsito vehicular en Guatemala y la necesidad de regular la actividad peatonal” definiendo ante todo ese caos vehicular y peatonal, se hace necesario que las entidades que tienen el control del tránsito vehicular, generen y promuevan ante las entidades correspondientes reformas a la Ley de Tránsito y a su Reglamento, con la finalidad de que se cumpla con los principios Constitucionales del deber del Estado de garantizar a los habitantes de la República, la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona y cuando estos principios se hagan efectivos Guatemala y los guatemaltecos podrán iniciar el desarrollo del bien común.

CAPÍTULO I

Diseño de Investigación

1. Nombre del Tema:

“Análisis Jurídico de los Límites de la Responsabilidad Contenido en el Artículo 13 de la Ley de Tránsito (Estudio a Realizarse en Quetzaltenango)”

1.2 Justificación:

La presente investigación tiene por objeto hacer un análisis del artículo 13 contenida en la Ley de Tránsito Decreto 132-96, que establece límite de la responsabilidad y sobre todo de las exenciones al conducir un vehículo, ya que si bien es cierto la ley establece formas y medios acordes al debido manejo de vehículos, y preeminencias al peatón, la misma ley establece aéreas específicas de tránsito para ambos.

Mi propósito es establecer el límite al conducir vehículos automotores y analizar cuando se exime de responsabilidad a un conductor al manejar un vehículo con la debida precaución y cumpliendo con todos los requisitos que establece la Ley de Tránsito y su propio reglamento, estudio que se realizará en el Municipio de Quetzaltenango, del departamento de Quetzaltenango, con el propósito de hacer un análisis viable a dicha problemática, todo esto derivado a posibles faltas de información para conductores y peatones.

1.3 Planteamiento del Problema

La necesidad de trasladarse de un lugar a otro genera un contexto de interrelación entre vehículos y peatones hace derivar la responsabilidad del conductor al conducir un vehículo así mismo una serie de precauciones y límites para determinar la debida manera al conducir

vehículo, esto trae consigo el peligro del desenfreno al manejar vehículo, pues existen personas que creen que todo está permitido, que pueden cometerse todos los excesos y violarse todas las convenciones al conducir automotor.

El crecimiento del número de vehículos a puesto en riesgo al peatón al transitarse de un lugar a otro, así como el uso descontrolado de la vía pública que ponen en duda el correcto desempeño del traslado de un lugar a otro, falta del conocimiento de la legislación Ordinaria del conductor y peatón para establecer la adecuada circulación peatonal y vehicular en la vía pública, determinando el modo y forma del derecho de la vía del conductor y zonas seguras del peatón.

En las vías públicas que cuentan con zona segura (pasarela, paso de cebra entre otros) el conductor se exime de toda responsabilidad y los peatones tiene prioridad ante los vehículos, cuyo contenido es contradictorio, por el cual se establecerá claramente cuál es la función de cada uno, se determinara en ejercicio conjunto la responsabilidad del conductor y el derecho del peatón, en el Municipio de Quetzaltenango es un tema típico y necesidad de importancia de retomar un nuevo orden.

Esta tesis está reflejada a este interrogatorio principalmente a la zona de seguridad de una pasarela, que al transcurso se desarrollará antecedentes históricos, casos y evolución del tránsito que servirá para determinar claramente el tema. De aquí parte mi investigación para establecer el límite de responsabilidad y exenciones, que puede tener un conductor establecido en el artículo 13 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 Del Congreso de la República. ¿El conductor se exime de toda responsabilidad al atropellar a una persona en la vía pública, que cuente con zona de seguridad?

1.3.1 Objetivos

1.3.1.1 Objetivo General:

Analizar jurídica y doctrinariamente el límite de la responsabilidad contenida única exclusivamente en el artículo 13 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 (estudio a realizarse en la ciudad de Quetzaltenango) para establecer si en el caso de estudio existe responsabilidad del conductor en un hecho de tránsito, para la aplicación del artículo anterior.

1.3.1.2. Objetivos Específicos:

- Determinar si el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito u otra autoridad judicial es competente para vela por el cumplimiento de lo que establece la ley y reglamento de tránsito, especialmente el artículo 13 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96, para todas las actividades de tránsito. En el caso que el conductor de un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zona de seguridad y si por la comisión del hecho de tránsito resultare algún delito, la policía municipal de tránsito coordinara con policía nacional civil para la investigación correspondiente, el cual deberá remitir al juez competente en el plazo de ley para que resuelva dicha situación legal por el procedimiento de delitos menos graves.
- Establecer la normativa relativa a la protección y correcta regularización de los límites de responsabilidad, haciendo énfasis en la normativa de tránsito, doctrina, historia y derecho comparado, el cual se formará al transcurso de la presente investigación de tesis.
- Verificar la correcta protección legal y doctrinaria de los derechos fundamentales del conductor y peatón, para establecer si legalmente puede eximirse de responsabilidad a

un conductor de un hecho de tránsito que se produzca lesiones humanas, que cuente con zona de seguridad (pasarela).

- Instaurar una correcta interpretación del artículo 13 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 a través de un análisis legal, historia, doctrinario, derecho comparado y encuestas a profesionales del derecho.
- La Responsabilidad del conductor según el artículo 13 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 será determinada por el juez competente, al establecerse si existe área de seguridad y medios de pruebas fehacientes para eximir de responsabilidad.

1.3.2 Hipótesis

No existe responsabilidad del conductor de un vehículo cuando atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zona segura.

1.3.3 Variables

- **Dependientes:**
 - Derecho que establece la ley de tránsito al transitar
 - Regulación legal de los procedimientos y sanciones.
 - Prioridad y límites en responsabilidad.
- **Independientes:**
 - Sanciones de tipo administrativas
 - Sanciones de tipo penal.
 - Vulnerabilidad de Peatón.

1.3.3.1 Definición de Variables

Límite de la responsabilidad contenido en el artículo 13 de la Ley de Tránsito decreto 132-96:

Límite: Es una división, ya sea física o simbólica, que marca una separación entre dos territorios o nacionales.

Responsabilidad: Es el cumplimiento de las obligaciones, o el cuidado al tomar decisiones o realizar algo. La responsabilidad es también el hecho de ser responsable de alguien o de algo.

Esto con la debida aplicación del Código Penal decreto 17-73, Ley de Tránsito Decreto 132-96 y Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo Número 273-98, para establecer el límite de la responsabilidad de conductores.

- **Dependientes:**
- Derecho que establece la ley de tránsito al transitar: El conjunto de condiciones dependientes de la voluntad y que son necesarias para poder realizarse todos los bienes individuales y comunes que integran el destino del hombre y de la sociedad, en todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas.
- Regulación legal de los procedimientos y sanciones. El establecimiento de normas, reglas o leyes dentro de un determinado ámbito, objetivo de los procedimientos para mantener el orden, llevar un control y garantizar los derechos de los integrantes de una comunidad.

- Prioridad y límites en responsabilidad. En cuanto a la prioridad es lo que se define como anterioridad de una cosa respecto de otras en el tiempo o en el orden, en el presente estudio establecer quién tiene prioridad si el conductor de un vehículo o el peatón en lugares debidamente señalizados para paso peatonal y que estén fuera del mismo.
- **Independientes:**
- Sanciones de tipo administrativas: Entiéndase como la medida penal que se impone por alguna de las autoridades de un gobierno, por infracción de disposiciones imperativas o abstención ante deberes positivos.
- Sanciones de tipo penal. La amenaza legal de un mal por la comisión u omisión de ciertos actos o por la infracción de determinados preceptos.

1.3.3.2 Definición Operacional de variables:

Para determinar las variables y comparar la teoría con la práctica se utilizará boleta de encuestas a 80 abogados y 40 agentes de la Policía Nacional Civil de la presente investigación en el municipio y departamento de Quetzaltenango.

1.3.4 Alcances y Límites de la Investigación

1.3.4.1 Alcances

1.3.4.1.1 Ámbito Geográfico: El presente estudio se llevará a cabo en el municipio de Quetzaltenango del departamento de Quetzaltenango.

1.3.4.1.2 Ámbito Institucional: Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito y Juzgado de Paz de Quetzaltenango.

1.3.4.1.3 Ámbito Personal: Abogados y agentes de la Policía Nacional Civil del municipio y departamento de Quetzaltenango.

1.3.4.1.4 Ámbito Temporal: La investigación se llevará a cabo a partir del veintiuno de septiembre de dos mil diecinueve, hasta la culminación de la misma.

1.3.4.1.5 Ámbito Temático: La investigación se realizará en el ámbito del derecho penal, decreto 17-73 Código Penal, Ley de Tránsito Decreto 132-96 y Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo Número 273-98, para establecer el límite de la responsabilidad de conductores. Utilizando textos, libros, revistas, páginas web que ayuden a desarrollar la investigación y cumplir con los objetivos planificados.

1.3.4.1 Límites:

- a. La aceptación uniforme del tema planteado.
- b. El conocimiento acorde al límite de la responsabilidad en caso de que el conductor de un vehículo atropelle a una persona en la vía pública.
- c. El hallazgo de bibliografía acorde para desarrollar la presente investigación.
- d. La colaboración adecuada al tema.

1.3.4.3 Aporte:

Es la investigación que se realizará y que oportunamente se integrará al documento.

1.4 Marco Teórico y Bosquejo Preliminar

El derecho de conductores y peatones está regulado en la Ley de Tránsito Decreto 132-96, el cual analizaré la responsabilidad en cuanto a los lugares que tienen área específica para los peatones y no son usados por ellos mismos, señalando y sustentado su gran importancia, por lo

tanto, se va determinar en el presente caso la protección tanto del peatón y los derechos o no atribuibles al conductor desde un orden social y determinar la comisión de un posible delitos.

El derecho del conductor cuando se conduzca de forma correcta y cumplimiento los requisitos esenciales para determinado vehículo estableciendo lo siguiente:

La ley de Tránsito Decreto 132-96 y reglamento Acuerdo Gubernativo Número 273-98 en cuanto a sus normas jurídicas conforme a las cuales el Estado establece mecanismos de defensa para conductores y derechos de los mismos garantizando la vida, la paz, seguridad y desarrollo integral del transporte, procurando de esta manera la correcta interrelación entre pilotos y peatones.

1.4.1 Marco Teórico

Ley de Tránsito y su Evolución

- Antecedentes
- Accidentes de Tránsito
- Clasificación de los accidentes de Tránsito
- Tipos o Causas de los Accidentes de Tránsito

Responsabilidad Penal y Civil que se Derivan de la Obtención de Licencia para Vehículo sin Cumplir Requisitos de Ley.

- Responsabilidad
- Responsabilidad jurídica
- Grados de responsabilidad
- Responsabilidad civil de los funcionarios públicos

- Responsabilidad de tipo penal

Norma y Legislación Internacional Latinoamericana Comparada Aplicable a los Derechos de Tránsito

- Argentina
- Costa Rica
- Venezuela

Delitos Contra la Seguridad de Tránsito

- Responsabilidad penal de las personas jurídicas en la legislación guatemalteca
- Código Penal vigente Decreto 17-73 del Congreso de la República
- Responsabilidad de tipo administrativo
- Interpretación del artículo

1.5 Método

- Sujetos: Abogados Litigantes, Policía Nacional Civil en el Municipio y Departamento de Quetzaltenango.
- Instrumentos: Boleta de encuestas dirigida a abogados litigantes y Policía Nacional Civil
- Se estructuró un diseño de investigación, basado en normas apa, Sexta Edición, planteándose objetivos, variables para lograr desarrollar el tema propuesto.
- Diseño: Se utilizará el método analítico-descriptivo

1.5.1 Metodología

- **Método Analítico:** Observación y examen de un hecho en particular.

- **Método Descriptivo:** Consiste en evaluar ciertas características de una situación particular en uno o más puntos del tiempo. En esta investigación se analizan los datos reunidos para descubrir así, cuáles variables están relacionadas entre sí.

1.6 Presentación de Resultados

Los resultados de la investigación se presentarán en su momento oportuno

1.7 Discusión y Análisis de Resultados

Se presentarán en su momento oportuno.

1.8 Aporte

Se realizará una comparación entre los resultados obtenidos y la teoría, los objetivos y los estudios discutidos.

1.9 Conclusiones

Serán presentadas y aportadas en su momento debido.

1.10 Recomendaciones

De igual manera que las conclusiones serán presentadas y aportadas en su momento debido.

1.11 Referencias Bibliográficas

Se presentarán en su momento oportuno.

1.12 Anexos

Encuestas sobre el presente trabajo de investigación.

1.13 Presupuesto

<u>Descripción</u>	<u>Costo</u>
Fotocopias e impresiones	Q. 600.00
Fotocopias de Tesis Para Revisión	Q. 300.00
Libros, revistas	Q. 600.00
Gastos Varios	Q. 200.00
Examen de Tesis	Q.1,750.00
<u>Total</u>	<u>Q.3,450.00</u>

1.14 Cronograma

Se presentarán al finalizar la presente investigación de tesis.

CAPÍTULO II

Marco Teórico

2.1 Ley de Tránsito y su Evolución.

En Guatemala y en todo el mundo a lo largo de la historia de las sociedades, diversos aspectos se han regulado en torno al tránsito de vehículos, puedo mencionar antecedentes. Esta innovación requirierggon del aprendizaje de las personas tanto peatones como conductores, y que nos podemos dar cuenta que con el paso de tiempo se crearon Leyes de circulación, que se estandarizaron paulatinamente a nivel mundial, cada medio que se implementaba se daba en ingreso en una etapa experimental para ver su resultado

La actual ley surge luego de la firma de los Acuerdos De Paz en mil novecientos noventa y seis, sobre la reestructuración de las fuerzas policiales contemplada en el acuerdo sobre fortalecimiento del poder civil y la función del Ejército en una sociedad democrática, constituye una reforma que pretende garantizar una institución policial que respete y proteja los bienes y derechos de todos los ciudadanos guatemaltecos.

De lo establecido anteriormente podemos deducir que desde que el hombre es hombre ha tenido la necesidad de buscar la compañía de sus semejantes. Esto tiene un sentido en cuanto a socializar con diversas personas por tal motivo debe moverse de un lugar a otro, he aquí donde surge la necesidad de utilizar un medio de transporte, pero el tráfico se ha convertido en algo habitual.

Desde que nacemos estamos inmersos en un mundo en que conducir es algo que tarde o temprano haremos, algo casi necesario para vivir adaptados a la sociedad a la que pertenecemos.

En la conducción se ve involucrado un elevado número de procesos mentales que incluyen la atención y la percepción; un gran número de características personales y el medio físico por el que se transita de toda una serie de condicionamiento de vehículos por el medio físico por el que se transita el tipo de las vías, las condiciones climatológicas, el diseño de la vía, la iluminación y señalización entre otros. Además de los medios de locomoción, mejorar las carreteras fue fundamental según las historias, la construcción de algunos imperios, como el persa y el romano, impulso el desarrollo de las carreteras, pues los caminos de piedras eran para garantizar la exposición del imperio.

El antecedente más marcado de la historia de los comienzos de la ley de Tránsito en Guatemala se remonta a Inglaterra, conocida como ley de la bandera roja en 1836, la cual limitaba la velocidad máxima en 10 km/h y obligaba la presencia de un hombre caminaba adelante del vehículo con una bandera roja para alertar a los peatones, también fueron creados los medios para señalar y disciplina el uso de la vía.

2.1.1 Antecedentes.

Los elementos de tránsito crecen como un fenómeno económico y social, incluyendo varios factores como el crecimiento económico, la extensión de las ciudades, el desarrollo de la técnica, el aumento de la población, el incremento de la importación y producción de vehículos originan relaciones sociales que deben ser reguladas por normas jurídicas. Es innegable el derecho como instrumento para lograr la convivencia social, regular el tránsito de vehículos en sus diversos ámbitos.

Para el desarrollo de Tránsito de la República de Guatemala tienen los siguientes antecedentes según. Para mil novecientos siete ya había en Guatemala por lo menos diez automóviles y seis

motocicletas, según está plasmado en una nota enviada a don Juan por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para pedirle organizar un desfile con los vehículos que había en la ciudad, para celebrar las fiestas de Minerva. El negocio de los vehículos en la ciudad comenzó a ser llamativo y don Harris Byrne hizo negociaciones para convertirse en distribuidor de automóviles Buick. Según relatan los historiadores, de mil novecientos ocho a mil novecientos dieciséis logro vender casi cien unidades. (abc.es, 2017).

2.1.1.1 Origen de la Ley de Tránsito en Guatemala.

En la República de Guatemala según los antecedentes histórico a transcurso de este texto se irá desarrollando, que al pasar del tiempo se crea un Código de normas de circulación que se estandarizó, paulatinamente a nivel mundial por que cada medida que se implementaba ingreso a cada etapa experimental para ver sus resultados. El termino tránsito se usa comúnmente para referirse a la acción de transitar, es decir, de desplazarse de un lugar a otro ya sea en automóvil, bicicleta o a pie, por las diferentes calles y avenidas. Quienes tramitan, pueden ser personas, animales u objetos, las personas transitan por muchos motivos como por ejemplo para ir a estudiar, a trabajar o para ir a casa de sus familiares, entre otros. Mientras que los objetos o mercancías suelen transitar por motivos de mudanza o para ser comercializado, en cuanto a estos motivos se ha visto la necesidad de crear un medio de transporte para llegar inmediatamente al lugar de destino, resulta que través del tiempo se fueron dando conflictos, por el cual se vio la necesidad de crear una Ley de Tránsito.

Para ampliar más el conocimiento del Origen de la Ley de Tránsito en Guatemala relata los siguientes según. Dos años después las autoridades de gobierno se vieron en la necesidad de organizar una comisión, presidida por Juan Irigoyen, para que evaluara a todos aquellos que

poseían un vehículo y que quisieran manejar por la ciudad, pues temían que se produjeran graves accidentes y causaran molestias entre los vecinos. Según relatan, esta decisión la tomó el entonces presidente Manuel Estrada Cabrera, luego de un susto que tuvo. El historiador Francis Polo Sifontes comenta que el mandatario iba en su Victoria, o carruaje de lujo halado por caballos, cuando uno de estos automóviles se acercó demasiado y las bestias comenzaron a relinchar a tal grado que tuvo que saltar para salvarse, pues casi le vuelcan el carruaje. En ese entonces, muy pocos sabían que a los automóviles también les llamaban coches en España, explica Sifontes. (news, 2016).

Luego del susto, el mandatario prohibió que los coches entraran al centro de la ciudad. Sus dueños debían dejarlos en las afueras. Entonces muchos vecinos que venían a vender sus marranos (coches) al mercado, confundidos, ya no los entraban a la ciudad, sino los dejaban amarrados por temor a que los metieran a la cárcel. Uno de los mayores problemas que enfrentaban los dueños de vehículos era el abastecimiento de combustible. En algunos casos tenían que parar sus automotores por varios días y la única forma de traer gasolina era en barco. No existían gasolineras. Algunos comerciantes la traían desde México en latas de cinco galones, marca águila. La vendían en las esquinas del Parque Central y en la dieciocho calle y séptima avenida. Muchas otras anécdotas rodearon la llegada del carruaje sin caballos, pero mil novecientos cinco abrió uno de los capítulos más importantes de la historia automovilística del país. (news, 2016).

2.1.1.2 Primer Reglamento de Tránsito en Guatemala.

Al paso del tiempo en Guatemala, del aparecimiento del primer vehículo automotor, según los acontecimientos históricos determino cambios drásticos en la vida de los habitantes de la época,

afectando principalmente a la población de la Capital y trajo como una de sus consecuencias la promulgación del primer reglamento de Tránsito, al ensoñar en ese entonces debió tener mucha importancia para algunos de los ciudadanos, como algunos otros ciudadanos tomándolo como novedades, como otras molestias, como está acostumbrada nuestra sociedad y que tiene por objeto regular todas las actividades relacionadas al control, ordenamiento, administración de la circulación de vehículos.

El reglamento de Tránsito es definido como la competencia de las autoridades de Tránsito, se regula el derecho de vía y el libre tránsito de las personas, todo lo relativo a los conductores y a la licencia de conducir, los tipos de vehículos y sus requisitos para circular, el uso de la vía pública, la señalizaciones y semaforización, las infracciones de tránsito, la educación vial y los medios de impugnación administrativo en materia de tránsito.

Para tener más conocimiento del primer reglamento de la Ley de Tránsito que a continuación se relata, que el doce de agosto de mil novecientos nueve, debido al incremento de automóviles en las calles y para evitar que las bocinas de los autos asustaran a los caballos, las autoridades de gobierno redactaron el primer Reglamento de Tránsito de Guatemala. (news, 2016)

- En uno de sus artículos expresa, literalmente, que para poder circular un carro deberá obtener una licencia de la Jefatura Política.
- Entre los requisitos estaban, la aprobación de que reúne las condiciones de prudencia y discreción, seguridad u orden para manejar, refrenar y detener el vehículo o variarle dirección.
- La velocidad que se impondrá a los automóviles no excederá en ningún caso de 40 kilómetros por hora en las calzadas, ni de diez kilómetros en calles y lugares de mayor

tráfico. La velocidad se acortará donde hubiere afluencia de carruajes y tranvías, en cuyo caso la velocidad de los automóviles será igual a la de los demás vehículos.

- Los cruceros de calles se anunciarán por medio de trompetas o timbres, lo mismo que donde haya aglomeración de gente.
- Los conductores de automóvil detendrán o moderarán la marcha si se observa que los animales de tiro o silla se asustan por su proximidad.

2.1.2 Departamento de Tránsito

En la materia del departamento de Tránsito, la autoridad superior en Tránsito es el Ministerio de Gobernación, el cual ejerce su autoridad por intermedio del departamento de Tránsito, dependencia administrativa de la Dirección de la Policía Nacional. El Departamento de Tránsito estará a cargo de un Subcomisario de la Policía Nacional Civil. Dentro de los objetivos específicos del Departamento de Tránsito tenemos: capacitar el recurso humano policial y administrativo en seguridad vial y tránsito terrestre y todas las funciones específicas del tránsito, asimismo como disminuir la incidencia de la siniestralidad vial con programas de educación, señalización y control vial, y también, verificar el fiel cumplimiento a la Ley y Reglamento de Tránsito, manteniendo la acreditación y certificación de los recursos humanos, administrativo y policial del Departamento de Tránsito.

Para una mejor comprensión sobre el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil de Guatemala, se analizará los vocablos en forma separada y poder tener una mejor idea del significado: El ministerio de Gobernación podrá administrar el tránsito por medio del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional, pero también tendrá la opción de trasladar o contratar a entidades públicas o privadas, para que realicen las funciones que le competen al

Departamento de Tránsito; esto mediante un convenio el cual puede ser terminado en cualquier momento, sin responsabilidad alguna del Ministerio de Gobernación, en caso de incumplimiento, incapacidad de la otra parte o por seguridad nacional, entendiéndose que deberá de cumplir con las disposiciones legales de tránsito y estar sujetas al control del Ministerio de Gobernación o de la municipalidad correspondiente

2.1.2.1 Departamento:

Determina la separación partiendo del origen de la creación de una materia o competencia, de acuerdo con la necesidad de determinados actos para tener un orden referido. Resulta ser una cómoda división de distintas ramas o especialidades que se encuentran en la administración, de tal manera que, para la mejor prestación de un servicio o desempeño de una labor, se dividen las ocupaciones de conformidad con las especialidades en departamentos que en forma específica tratan de lo que les corresponde siendo en consecuencia los departamentos administrativos, unidades de trabajo especializados que contribuyen a la buena administración pública. También se puede decir que departamento es un ministerio o rama de la administración pública. Dentro de la estructura administrativa del Departamento de Transito se crea el Observatorio Nacional de seguridad de Transito a cargo de un oficial segundo de Policía en situaciones de servicio activo, y cuyas funciones consisten en recabar, procesar, analizar y diseminar la información de los hechos de tránsito a nivel nacional e internacional, así como desarrollar una metodología que permita medir los impactos y proporcione información necesaria para redefinir planes de tránsito.

Esta predisposición racionalizada atiende a la fluidez, rapidez, comodidad, eficacia y salubridad del desplazamiento de personas y vehículos, pero por encima de todo apunta a la seguridad de

los involucrados en el flujo circulatorio, y más allá, a la conservación del orden y seguridad pública.

2.1.2.2 Tránsito:

El tránsito es definido por autores, desde sus varios puntos de vista y la época según estudios y observaciones, en síntesis, la vida pública es un ámbito de riesgo natural por su propia dinámica y por naturaleza de sus propios elementos y las fuerzas que en él se movilizan. Al mismo tiempo, es un riesgo lícito por responder a una actividad socialmente imprescindible o beneficiosa. Por ello, la norma típica de tránsito apunta siempre a la seguridad de personas y bienes y al orden jurídico en general, y el mismo derecho de tránsito que ella se integra se presenta una definición que considero como tal a entenderse.

Para tener un concepto de Tránsito el diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales define al tránsito como. “el paso o traslado a través de vías o lugares públicos. Circulación por calles o caminos. Mutación de un estado a otro. Cambio de situación” (Ossorio, 2007).

La ley de Tránsito define al tránsito como:

En materia de circulación de vehículos y peatones en las calles de las ciudades populosas o en las carreteras. Como lo establece el Artículo 1 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96, del Congreso de la República de Guatemala, para efectos de lo dispuesto por la presente ley debe entenderse: Todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización. (Ley de Tránsito, 1996)

(Academia, 1996) Es el uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas.

Las disposiciones establecidas anteriormente por la Ley de Tránsito se aplican a toda persona y vehículo que se encuentren en el territorio nacional; sólo se exceptúan lo establecido en convenios y tratados internacionales ratificados por el Estado de Guatemala. En consecuencia, al analizar los dos vocablos anteriores “Departamento” y “Tránsito” se puede concluir que el Departamento de Tránsito es una institución centralizada que está al servicio de la población y que tiene por objeto regular y normar todo lo relacionado con la circulación de vehículos, peatones, revisiones de vehículos, emisiones de licencias de conducir.

(Constitución Política de la República de Guatemala, 1985) La Constitución Política de la República de Guatemala, principia estableciendo que el Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia, y su fin supremo es la realización del bien común. Tomando como base el deber constitucional que tiene el Estado, el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil está obligado a garantizar la seguridad de los habitantes en las vías públicas.

2.1.2.3 Competencia del Departamento de Tránsito:

Para establecer y decidir la competencia propia del municipio son aquellas inherentes a su autonomía según la Constitución Política de la República de Guatemala, de acuerdo con sus fines propios, las municipalidades a las que se les delegue esta función únicamente podrán emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción. La competencia del departamento de tránsito según la ley de tránsito con la capacidad de desarrollar su propia jurisdicción, de acuerdo con lo que indica a continuación.

(Ley de Transito, 1996) El Artículo 4 del mismo cuerpo legal preceptúa que le compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, de conformidad con esta Ley salvo lo dispuesto en los Artículos 8 y 9 que establecen: “Del ejercicio de funciones de tránsito por las municipalidades. El Organismo Ejecutivo mediante acuerdo gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten como mínimo los extremos señalados en este Artículo... El Artículo 9 de la Ley de Tránsito establece: Ejercicio conjunto. “Dos o más municipalidades podrán solicitar les sean trasladadas en forma conjunta funciones de la administración de tránsito, en sus respectivas circunscripciones municipales, con el fin de alcanzar objetivos comunes”.

(Ley de Transito, 1996) En los considerandos del Decreto 132-96 Ley de Tránsito establece, que es deber fundamental del estado garantizar la seguridad de las personas, tema que incluyen, entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito terrestre y los servicios relacionados como el mismo se concentran en las ciudades. Que el Estado a través de sus instituciones debe fortalecer las unidades que a nivel nacional tienen la responsabilidad de la seguridad, especialmente en cuanto a la planeación regulación y control se refiere bajo el estricto cumplimiento de la ley.

(Constitución Política de la República de Guatemala, 1985) Según el Artículo 194 inciso a) y f) de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece que cada ministerio estará a cargo de un ministro de Estado, quien tendrá las siguientes funciones...g) participar en las deliberaciones del Consejo de Ministros y suscribir los decretos y acuerdos que el mismo emita”

2.1.2.4 Organización del Departamento de Tránsito:

(Ley de Transito, 1996) El Departamento de Tránsito es administrado por un jefe y subjefe nombrados por el titular del ramo del Ministerio de Gobernación a propuesta del Director General de la Policía Nacional Civil quien contará con las dependencias y delegaciones que sean necesarias para el debido cumplimiento de la ley.

También mediante acuerdo ministerial se creará y organizará la policía de tránsito como parte integrante de la policía nacional y especializada de tránsito a la cual le corresponderá aplicar la presente ley y por lo tanto sus integrantes están facultados para dirigir el tránsito y aplicar las sanciones instituidas en esta ley. Como lo indica el Artículo 4 de la Ley de Tránsito. Para la realización de sus funciones y atribuciones el Departamento de Tránsito de la Dirección de la Policía Nacional Civil, se integrará con las dependencias administrativas siguientes:

- Jefatura.
 - Sub-jefatura.
 - Secretaría General.
 - Secciones.
 - Divisiones.
 - Unidades Ejecutivas.
 - Delegaciones Departamentales de Tránsito. Como lo regula el Artículo 1 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98.
- Jefatura y Sub-jefatura:

El jefe y el subjefe serán nombrados por el Ministerio de Gobernación a propuesta del Director de la Policía Nacional Civil, el resto del personal serán contratados por el jefe de tránsito. Según lo preceptuado en el Reglamento de Tránsito. El jefe de tránsito es la autoridad máxima de la dependencia encargada de la seguridad y bienestar de la población guatemalteca en materia de tránsito vehicular. Quien deberá cumplir y hacer valer los derechos de las personas en esta materia.

- Facultades que corresponden al Departamento de Tránsito:

(Constitución Política de la República de Guatemala, 1985) Según el Artículo 194 inciso a) y f) de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece que cada ministerio estará a cargo de un Ministro de Estado, quien tendrá las siguientes funciones...f) Dirigir, tramitar, resolver e inspeccionar a todos los negocios relacionados con su ministerio...

(Ley de Transito, 1996) Artículo 17 de la Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República; Artículo 27 literal m) Decreto número 114-97 del Congreso de la República, Ley del Organismo Ejecutivo corresponde al Departamento de Tránsito de la Dirección General del Ministerio de Gobernación aplicar la presente Ley y para el efecto está facultado para lo siguiente:

- a. Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional;
- b. Elaborar el reglamento para la aplicación de la presente ley;
- c. Organizar y dirigir a la policía nacional de tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades públicas o privadas autorizadas para cumplir actividades de tránsito.
- d. Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir;
- e. Organizar, llevar y organizar el registro de conductores;

- f. Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos;
- g. Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos;
- h. Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley disponer de ellos conforme a la misma;
- i. Aplicar las sanciones previstas en esta ley;
- j. Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional vial
- k. Todas las funciones otorgadas por la ley y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito.

2.1.2.5 Traslado de Competencia de la Administración de Tránsito a las Municipalidades de la República de Guatemala.

Como podemos estatuir que el primer municipio a quien se delegó la competencia de la administración del tránsito fue el municipio de Guatemala, según los antecedentes y que por lógica puedo tomar que por ser la capital del país.

Finalmente, a través del procedimiento correspondiente se faculta a la municipalidad de Guatemala a emitir las regulaciones en materia de tránsito que afecte en exclusividad el municipio de Guatemala, quedando excluido de dicha regulación tales temas como, relativos a la licencia de conducir, placas de circulación, seguros y otros asuntos de observancia general

(Ley de Transito, 1996) Tal como lo regula el Artículo 8 de la Ley de Tránsito “El Organismo Ejecutivo mediante acuerdo gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la república que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten como mínimo, los extremos

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

Este traslado no corresponderá en ningún caso las facultades para reglamentar los temas relativos a licencias de conducir, placas de circulación, seguros, registro de conductores y de vehículos y los otros asuntos de observancia general. En consecuencia, las municipalidades a las que se les delegue esta función únicamente podrán emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción. Para que el organismo ejecutivo pueda delegar la competencia de tránsito a una municipalidad, es necesario que ésta sí lo solicite y manifieste formalmente contar con los recursos necesarios para desempeñar dicha función.

Así mismo, se responsabiliza por su ejercicio y mantenimiento, dictará los reglamentos y/u ordenanzas necesarias para el efecto y creará un departamento específico de policía municipal de tránsito si careciere del mismo.

(Constitución Política de la República de Guatemala, 1985) El Artículo 259 de la Constitución Política de la República de Guatemala, regula: Juzgado de Asuntos Municipales. Para la ejecución de sus ordenanzas y el cumplimiento de sus disposiciones, las municipalidades podrán crear, de conformidad con la ley, su Juzgado de Asuntos Municipales y su Cuerpo de Policía de acuerdo con sus recursos y necesidades, los que funcionarán bajo órdenes directas del alcalde.

El Decreto 12-2002 del Congreso de la República en su Artículo 35 establece las competencias generales del concejo municipal. Le compete al Concejo Municipal la creación del cuerpo de policía municipal. Así mismo establece en su Artículo 70, Competencias delegadas al municipio: El municipio ejercerá competencias por delegación en los términos establecidos por la ley y los convenios correspondientes, en atención a las características de la actividad pública

de que se trate y a la capacidad de gestión del gobierno municipal, de conformidad con las prioridades de descentralización, desconcentración y el acercamiento de los servicios públicos a los ciudadanos.

2.1.2.6 Departamento de la Policía Municipal de Tránsito

Para delegar competencia de la administración de tránsito, la Municipalidad respectiva deberá contar con un cuerpo municipal de tránsito como la ley lo establece. Como parte de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbanas -EMETRA- existe la Policía Municipal de Tránsito -PMT- los cuales se encargan de la aplicación de la Ley y Reglamento de Tránsito; la Policía Municipal de Tránsito, es una unidad operativa de policía Municipal de Tránsito, siendo una Institución eminentemente de carácter civil, regido por los principios de jerarquía y subordinación; desempeña sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y las leyes relacionadas con la seguridad pública.

(Constitución Política de la República de Guatemala, 1985) El Artículo 259 de la Constitución Política de la República de Guatemala establece: “Para la ejecución de sus ordenanzas y el cumplimiento de sus disposiciones, las municipalidades podrán crear de conformidad con la ley su juzgado de asuntos municipales y su cuerpo de policía de acuerdo con sus recursos y necesidades, los que funcionarán bajo las órdenes del alcalde”.

(Municipal, 2002) El Artículo 79 del Código Municipal, regula: Organización de la policía municipal. El municipio tendrá, si lo estima conveniente y cuenta con los recursos necesarios, un cuerpo de policía municipal, bajo las órdenes del alcalde. Se integrará conforme a sus

necesidades, los requerimientos del servicio y los valores, principios, normas y tradiciones de las comunidades.

En el ejercicio de sus funciones, la policía municipal observará las leyes de la república y velará por el cumplimiento de los acuerdos, reglamentos, ordenanzas y resoluciones emitidas por el concejo municipal y el alcalde, respetando los criterios básicos de las costumbres y tradiciones propias de las comunidades del municipio. Un reglamento normará su funcionamiento.

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

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

El Artículo 6 del mismo cuerpo legal establece: Autoridad superior administrativa. a) Corresponderá al alcalde municipal en forma directa el mando superior del departamento de la policía municipal de tránsito en observancia y cumplimiento del mandato constitucional regulado en el Artículo 259 de la Constitución Política de la República de Guatemala; y b) El superintendente general ejercerá el mando inmediato del departamento de la policía municipal de tránsito. El Artículo 165 del Código Municipal, establece: ámbito de su competencia. “El juez de asuntos municipales es competente para conocer, resolver y ejecutar lo que juzgue: a)...f) De las infracciones a la ley y reglamento de tránsito, cuando la municipalidad ejerza la administración del mismo en su circunscripción territorial”.

2.2. Procedimiento Para Crear de la Policía Municipal de Tránsito:

2.2.1 Antecedentes

En mil novecientos noventa y ocho surge la Policía Municipal de Tránsito, fue noticia el veintisiete de febrero de mil novecientos noventa y ocho, la creación de la Policía Municipal de Tránsito de la Ciudad de Guatemala. La puesta en funcionamiento de la Policía Municipal de Tránsito es un sueño de varios años atrás, de acuerdo con el alcalde metropolitano de la época, Óscar Berger Perdomo, quien llegó a ser presidente de Guatemala durante dos mil cuatro y dos mil veintiocho.

El jefe edil explicó que este cuerpo de seguridad funcionaría en los sectores críticos en el aspecto de tránsito, y sería una policía eficiente y honesta, porque sus elementos devengarían un sueldo de dos mil cuatrocientos quetzales y el principal requisito para su ingreso es haber terminado la carrera de diversificado. Esperamos que con la Policía Municipal de Tránsito se termine la

anarquía que prevalece en la capital en materia de tránsito, y llegar a tener seiscientos agentes para velar porque se respeten las leyes respectivas” expresó Berger.

La presentación del nuevo equipo municipal se realizó con la condecoración de los primeros noventa y cinco agentes, de los cuales diecinueve eran mujeres además de las veinticinco auto patrullas, treinta motocicletas y un helicóptero. Iniciaría sus funciones el día veintiocho de febrero de mil novecientos noventa y ocho a las seis horas, y su responsabilidad sería ordenar el tránsito en la capital. Los agentes recibieron un adiestramiento de cuatro meses a cargo de la empresa Técnicas y Sistemas de Seguridad, (TSS) cuyo presidente era Uri Roitman hoy imputado en el caso del fraude en la limpieza del Lago de Amatitlán. El grupo de oficiales de la Policía Municipal de Tránsito se denominaba Los Conejos, fueron juramentados por el alcalde Berger.

La Policía Municipal de Transito fue dotada de un moderno sistema de radiocomunicación y con el equipo suficiente para movilizarse y cumplir con su función de ordenar el tránsito en la ciudad y ocuparse de los problemas que éste conlleva. Un detalle que no pasó desapercibido durante la presentación del cuerpo de tránsito fue que contaba con un helicóptero proporcionado por la empresa Técnicas y Sistema de Seguridad, el cual sobrevolaría la capital en horas pico y atendería cualquier emergencia que pudiera surgir. “El helicóptero sobrevolaría durante las horas difíciles, en materia de tránsito en la ciudad, y en cualquier emergencia”, manifestó Roitman, presidente de Técnicas y Sistemas de Seguridad.

Con la evolución histórica principalmente en la Ciudad de Quetzaltenango desde que fue designado el primer agente de la Policía Municipal de Tránsito, se han producido incidentes de mucha importancia, en donde de ello se ha aprendido mejorar la estructura y organización de la

ciudad. En la actualidad existen varios municipios del país que cuentan con su propia Policía Municipal de Tránsito y Juzgados de Asuntos Municipales de Tránsito. Estos juzgados ejercerán su autoridad dentro de la competencia territorial del municipio respectivo y conocerán todos los asuntos que, de acuerdo con el Código Municipal, así como también la Ley de Tránsito y su reglamento.

2.2.2 Funciones de la Policía Municipal de Tránsito.

De acuerdo con la página oficial de la Municipalidad de Guatemala, la Policía Municipal de Tránsito tiene como funciones básicas:

- Supervisar y regular el tránsito en la ciudad.
- Montaje de operativos varios (alcoholímetros, carreras clandestinas, transporte pesado, etc.).
- Operativos de control de buses y taxis.
- Apoyo a eventos socioculturales, recreativos y deportivos.
- Ejecución de planes operativos y órdenes de servicio.
- Apoyo a infraestructura, señalización y cambios de vía.
- Prevención de accidentes y orientación a los conductores; en los cambios efectuados por la comuna.

2.2.3 Procedimiento Para el Traslado de Competencia a la Municipalidad.

I. Concejo Municipal emite Reglamento. Se crea el reglamento por parte del concejo municipal para la realización de sus funciones y atribuciones, de transido de la dirección general de la policía municipal de tránsito, el cual regula todas aquellas actividades relacionadas con el

control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre del municipio de Quetzaltenango en cuanto a persona y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas.

II. Emite la solicitud al Ministerio de Gobernación para que delegue competencia en materia de tránsito Ministerio de Gobernación. Solicitud escrita del Alcalde Municipal

III. Si la resolución Ministerial es favorable, el Ministerio de Gobernación dispondrá la redacción del acuerdo Gubernativo Correspondiente y se emite publicación en el Diario Oficial en la que delega competencia en materia de tránsito a la Municipalidad previo a que el Ministerio de Gobernación resolviera en un plazo de treinta días, contados a partir de la fecha en que se recibió la solicitud por el Alcalde Municipal.

IV. Municipalidad pública acuerdo donde acepta la competencia. El ministerio de gobernación por conducto del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, controlará periódicamente el funcionamiento de la delegación del tránsito otorgada a la municipalidad

2.3 Accidentes de Tránsito.

2.3.1 Antecedentes

En el transcurso de la vida humana las necesidades hacen que dependamos de instrumentos o aparatos para el desarrollo de las personas, dos décadas atrás se consideraba quien tenía vehículo tenía dinero, que quien tenía un vehículo era porque tenía dinero. Las cuadras de las colonias populares lucían vacías, lo normal era ver a los niños o jóvenes jugando, y ciertos juegos

denominados popularmente en aquel entonces como pelota, escondite, tenta, tiro al bote, electrizado, arranca cebollas, etc. jugando sin ningún obstáculo, ni la preocupación de atravesársele un vehículo.

No era común escuchar la frase que hoy día mencionan los padres “pero ahí tienes cuidado con los carros”. Actualmente la situación es diferente, el vehículo se ha convertido en una necesidad y cualquier persona, con sacrificio puede llegar a tener un automóvil. El problema de muchos es dónde estacionar el carro, ya que las colonias y calles en general de la ciudad de Guatemala está infestado de automóviles. Las cuadras de las colonias populares ya no tienen lugar para que los niños puedan jugar, porque los vehículos han ocupado dichos espacios. Dentro de las motivaciones que tienen las personas para adquirir un vehículo, incluyendo otro transporte que es más accesible como la motocicleta se encuentran los siguientes motivos:

- La falta de un servicio de transporte digno y seguro, pues movilizarse en el servicio colectivo, el mismo en general es pésimo;
- Los usuarios tienen que disponer de más tiempo para movilizarse de un lugar a otro, armarse de paciencia con la prepotencia de ciertos pilotos y ayudantes
- En horas pico los pasajeros tienen que ir colgando de los buses, cuidándose de no ser víctimas de robos, rodeados de tantas personas, y cuidarse de los asaltos constantes a los buses.

Con relación a ello se suele escuchar la frase, hoy día tener un vehículo no es un lujo, es una necesidad. Al circular por la vía pública en automóvil, se corre el riesgo de accidentarse, en relación a ello se menciona que cada año, los accidentes de tránsito cobran 1.24 millones de

vidas en todo el mundo, según estadísticas de la Organización mundial de la salud (OMS), lo cual equivale a eliminar a la mitad de la población de la ciudad de Guatemala año con año.

2.3.2 Históricos del Tránsito en Guatemala

(Guatemala, 2015) Esta nos lleva a las épocas donde las calles estaban empedradas y nos refiere a la llegada del primer automóvil a Guatemala se dice que fue en mil novecientos noventa y cinco, las calles inmediatas a la Plaza Mayor, que constituía el centro de la vida ciudadana, lo demás eran todas las carreteras de terracería. Los guatemaltecos estaban acostumbrados a ver carruajes halados por caballos y mulas.

A finales de diciembre de mil novecientos noventa y cinco corrían rumores de que había venido a Guatemala un extraño aparato llamado coche, o carro, el cual sería mostrado a quienes llegaran a las dieciocho calles frente al templo del Calvario. Muchos prefirieron no salir de sus casas, pero otros comenzaron a llegar al lugar indicado. Cuando llegó la hora de la exhibición, un extraño ruido comenzó a inundar el ambiente a tal grado que muchos caballos empezaron a relinchar. Ese ruido lo hacía un carruaje que, para sorpresa de muchos, no era halado por mulas ni caballos, caminaba solo. No podían entender cómo se movía. Susurraban que era un invento diabólico o que el diablo estaba detrás ya que al moverse producía un enorme ruido, incluso la gente de más edad se santiguaba encomendándose a Dios para que los protegiera de aquel demonio que comenzaba a desplazarse por las calles.

(Guatemala, 2015) Ante el asombro de los observadores el engendro comenzó a ser probado. El piloto era Juan Irigoyen, un joven que acababa de terminar sus estudios en Estados Unidos y venía para abrirse nuevos caminos.

Existen varias anécdotas referentes a los primeros vehículos venidos a Guatemala, muchas historias se han quedado en el olvido, solo en las mentes yacentes de quienes vivieron dichas experiencias, otras han sido recogidas en el transcurrir del tiempo, lo que provoca que hoy día genere sonrisas al escuchar las mismas.

Tantas historias emergen en relación a la llegada del automóvil a Guatemala, entre las más simpáticas está la siguiente que los historiadores relatan, quienes cuentan que para esos años se desconocía que en España se les denominaba como “coches” a los automóviles, y un día a un extranjero que transitaba por las calles en su carruaje halado por caballos, se le acercó un vehículo, lo que provocó que los caballos relincharan y volcaran el carruaje, derivado del accidente se prohibió que los vehículos “coches” ingresaran a la ciudad, por lo que los vendedores de marranos de esa época al desconocer que a los vehículos también se les llamaba “coches” ignorantemente dejaban sus marranos amarrados en las afueras de la ciudad.

(Guatemala, 2015) El inicio de los automóviles en Guatemala produjo drásticos cambios en la vida de los habitantes de la época y trajo como una de sus consecuencias la promulgación del primer Reglamento de Tránsito, debido al incremento de automóviles en las calles y para evitar que las bocinas de los autos asustarían a los caballos, las autoridades de gobierno redactaron el doce de agosto de mil novecientos nueve el primer Reglamento de Tránsito de Guatemala, el cual constaba de 12 Artículos.

Los requisitos para poder conducir un automóvil eran:

- La aprobación de que una persona reúna las condiciones de prudencia y discreción, seguridad u orden para manejar, refrenar y detener el vehículo o variarle dirección.

- La velocidad que se impondrá a los automóviles no excederá en ningún caso de 40 kilómetros por hora en las calzadas, ni de diez kilómetros en calles y lugares de mayor tráfico. La velocidad se acortará donde hubiere afluencia de carruajes y tranvías, en cuyo caso la velocidad de los automóviles será igual a la de los demás vehículos.
- Los cruceos de calles se anunciarán por medio de trompetas o timbres, lo mismo donde haya aglomeración de gente.
- Los conductores de automóvil detendrán o moderarán la marcha si se observa que los animales de tiro o silla se asustan por su proximidad. Consecutivamente, el cuatro de junio de mil novecientos noventa y siete, fue promulgado el Reglamento de Tránsito de la Policía Nacional, el cual, a comparación del anterior, estaba más detallado. Este Reglamento fue derogado y decretado el veinte de noviembre de mil novecientos noventa y dos, teniendo vigencia el veintiséis de diciembre de mil novecientos noventa y seis. La primera Ley de Tránsito, fue promulgada con el Decreto número 66-72 del Congreso de la República; complementándose con el reglamento de sanciones de tránsito contenido en Acuerdo Ministerial del once de enero de mil novecientos ochenta, el cual trata de reglamentar en forma efectiva todo lo relacionado al tránsito, tanto de vehículos como de peatones, debido al crecimiento de la población y al desarrollo vial y urbanístico del país.

2.4 Clasificación de los accidentes de Tránsito

(Pol Betanchourth, 2007) Para tratar de establecer las causas de los accidentes de tráfico o tránsito, los miles de víctimas que se cobran cada mes se deben entender que si bien la organización vial es un factor importante para reducir accidentes mortales e incapacitantes, entre las causas principales se hace menciones a las que ocasionan más accidentes en la actualidad.

2.4.1 Exceso de Velocidad:

En la actualidad es necesario determinar la regulación de velocidad, en cuanto a los conductores se aprovechan de la velocidad de sus vehículos, causando problemas sociales, ya en la actualidad en Guatemala y en todo el mundo, la mayoría de las personas conducen un vehículo, y es una necesidad del estado guardar el orden y protección a la vida humana, pues con esto determinamos a más velocidad, menos seguridad. El exceso de velocidad aumenta la frecuencia y la gravedad de los accidentes de tránsito. Este tema se proclama en todos los idiomas, con la persuasión en boca de los portavoces más representativo de la sociedad: el exceso de velocidad mata. Sin embargo, reiteración de este mensaje no tiene el efecto deseado entre los conductores.

El manejar con exceso de velocidad es una de las infracciones más comunes en las carreteras de todo el mundo. Presionar de más el acelerador en carreteras que los conductores creen dominar puede ser la antesala a un accidente fatal. A una velocidad excesiva, el conductor deja de tener el control de lo que le pueda pasar al vehículo pues la distancia de reacción es mayor respecto a velocidades más bajas. Con lluvia, ir rápido puede suponer un aumento de las posibilidades de sufrir aquaplaning, algo que puede ser fatal. Además, los impactos con otros vehículos, infraestructura o animales multiplican su fuerza cada vez que se aumenta la velocidad, por no decir que se pone en peligro a cualquier conductor que se cruce con el infractor.

2.4.2 Alcohol y Drogas

Es un tema de mucha importancia de abordar, en Quetzaltenango la mayoría de accidentes son causadas por estos factores, de hecho hay otros, pero el principal es el bajo los efectos del alcohol se accede también a una valoración falsa y optimista de los propios rendimientos, repercute desfavorablemente sobre la posibilidad de discriminación de estímulos acuáticos y

lumínicos de diversas intensidades. Merma la agudeza auditiva y, sobre todo, la capacidad de comprensión y discriminación del lenguaje habla.

El alcohol, incluso en pequeñas dosis es una droga, influye de manera negativa en la conducción y perturba las aptitudes del conductor. Al ingerir alcohol este pasa a la sangre y se extiende por el organismo afectando al cerebro y la vista, es importante saber que la cantidad de alcohol no afecta de la misma manera a todas las personas (edad, sexo, peso y hábitos), es el factor de riesgo más importante en los accidentes de tránsito.

Una copa y media de cerveza en un hombre es suficiente para dar positivo en un control de alcoholemia. Del total de delitos al volante, más del 60% de los casos son por conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas. A pesar de los esfuerzos de las administraciones y a las reiteradas campañas de educación y sensibilización, este es un problema que no cesa. Ya sea por salir de una cena, por estar cerca de casa o, simplemente, por temeridad, conducir después de beber o consumir drogas es una práctica tan peligrosa para el conductor como para el que se cruza con él. Además, según la gravedad de la infracción, los que conducen tras beber se arriesgan a penas de prisión y a retirados gastos.

2.4.3 Los Despistes

Es un factor por el cual el conductor han provocado accidente, por causa propia del ser humano, por un pequeño distractor que se produzca fuera de la villa del conductor o también puede ocasionarse en la pérdida de la memoria del conductor en un corto tiempo, algunos logran controlarlo a tiempo o estén conduciendo fuera de peligro, pero el mayor de los caos se produce el accidente. Según Fesvial Federación Española de la Seguridad Vial, el 45% de los accidentes se podrían prevenir si los conductores estuvieran siempre atentos a la carretera. Distraerse puede

llevar, por ejemplo, a un aumento de la velocidad no deseada o a no percatarse de un cruce o un peatón que se dispone a cruzar la carretera.

2.4.4 El Mal Tiempo

Se han producido accidentes por el tiempo de lluvias, neblinas, calles resbalosas y otros factores que pueda ocasionar accidentes, el conductor debe tener toda la concentración posible, aunque son pocos los casos de accidente de esta naturaleza, pero abarco un punto de tomarlo en cuenta, que a futuro pueda evitarse. El mal tiempo es el causante de muchos accidentes al cabo del año. La lluvia empeora el estado de la carretera y, pese a extremar las precauciones, nunca se está del todo seguro conduciendo durante una tormenta fuerte o después de una nevada. Es por eso por lo que es recomendable evitar los viajes largos si llueve con fuerza, graniza o nieva.

2.4.5 La Fatiga

Es un tema muy importante de abarcar, ya que la persona no se toma el tiempo necesario para su respectivo descanso, conducir con sueño, esfuerzo excesivo y también por la edad, con sensación de mucho cansancio con poca energía y mucho deseo de dormir, esto puede ocasionar al conductor un accidente. La temida fatiga aparece cuando el conductor menos se lo espera y puede tener resultados fatales para la seguridad del conductor y los que se cruzan con él. El cansancio y la fatiga, según la, están relacionados directa o indirectamente entre un 20% y un 30% de todos los accidentes de tráfico. Cansancio no es solo quedarse dormido, pues, a medida que pasan las horas al volante, el conductor pierde el estado de alerta, la concentración y la velocidad de reacción.

2.4.6 El Uso del Teléfono Móvil

En una sociedad hiperconectada, coger el móvil mientras se conduce se está convirtiendo en un hábito a pesar, de nuevo, de las campañas de educación realizadas. Frases como “no va a pasar nada por un vistazo rápido” o “Una mano para hablar y la otra para conducir”, son cada vez más recurrentes al volante. Sin embargo, conducir utilizando el teléfono móvil es causante de multas al año, además de incontables accidentes por no prestar la debida atención a la carretera.

2.4.7 Los Neumáticos

Son el elemento que transmite toda la fuerza del motor al asfalto y el único componente del coche que toca la carretera. Solo por eso, prestar la atención adecuada a los neumáticos debería ser una medida que se toma antes de cada viaje. Sin embargo, por culpa de la crisis, el mantenimiento de los neumáticos ha sido uno de los aspectos que más se han dejado de lado. Se estima que tres de cada cuatro accidentes provocados por un defecto del vehículo podrían ser causados por su calzado, así que su cuidado es de vital importancia para realizar trayectos seguros.

2.5 Tipos o Causas de los Accidentes de Transito

En materia de tránsito constituye infracciones la inobservancia, incumplimiento y violación de las normas establecidas en la ley de tránsito contenida en el Decreto número 132-96 del Congreso de la República y su reglamento, salvo el caso de acciones u omisiones tipificadas como faltas o delitos.

La Ley de Tránsito establece que cuando la infracción no esté específicamente contemplada, se sancionara con amonestación o multa y se impondrá sanciones tantas veces como se cometa

infracciones, aun cuando se trate de la misma persona o vehículo. Estas sanciones se impondrán independientemente de la responsabilidad civil o penal que pudieran corresponder al actor

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

2.6 Responsabilidad Penal y Civil que se Derivan de la Obtención de Licencia Para Vehículo Sin Cumplir Requisitos de Ley.

2.6.1 Responsabilidad.

La sanción es definida como la medida penal que impone el Poder Ejecutivo o alguna de las autoridades de este orden, por infracciones de disposiciones imperativas o abstenciones ante poderes positivos. Por lo general se reduce a multa, en otros casos significa una inhabilitación, por privar del pase, patente, autorización o patente o documento que permita ejercer una profesión o actividad, como el retiro del permiso de conducir los automovilistas reincidentes en faltas de tránsito. También se aplican cortos arrestos o detenciones

(Pol Betanchourth, 2007) Etimológicamente la palabra responsabilidad surge de la voz latina responderé, que significa estar obligado a algo, en nuestro caso, a las consecuencias de nuestros actos, siendo éste un concepto bastante amplio para los fines que se persiguen en este trabajo.

(Ossorio, 2007) Responsabilidad es la obligación de reparar y satisfacer, por sí o por otro, a consecuencia de delitos, de una culpa o de otra causa legal. Considerada esa definición desde un punto de vista jurídico, incurre, a juicio de no pocos autores, en el error de confundir obligación con responsabilidad, cuando realmente se trata de cosas distintas y bien diferenciadas, prevaleciendo en la doctrina el criterio de que en la obligación se ofrecen dos elementos que son, por una parte, la deuda considerada como deber, y por otra, la responsabilidad. La primera lleva en sí misma una relación jurídica válida, aun cuando pueda no ser exigible coactivamente, mientras que la segunda representa la posibilidad de exigir al deudor el cumplimiento de su obligación. Por eso se ha dicho que la responsabilidad constituye un elemento agregado al solo efecto de garantizar el cumplimiento del deber.

(Pol Betanchourth, 2007) La responsabilidad, en líneas generales para los representantes de la escuela clásica, la imputabilidad está basada sobre el libre albedrío y la culpabilidad moral, cierto es que entre ellos no creen en el libre albedrío o asignan a la pena un fin defensivo. Como el hombre tiene libre albedrío, cuando delinque viola la ley moral a sabiendas, debe responder, en consecuencia, a la sociedad, por el daño producido, porque es moralmente responsable, habiendo desarrollado un acto soberano de libertad.

La responsabilidad moral es, pues, el fundamento y la justicia de la pena. La pena resulta entonces, una expropiación, una retribución, un castigo. El contenido de la ley es, en este punto, esencialmente moral, confinado aquí el derecho penal con la ética. Por eso aceptan la

irresponsabilidad de los enfermos mentales, de los ebrios y de los menores, y basan los conceptos de imputabilidad y responsabilidad, en los de culpa y dolo.

(Cabanellas, Diccionario Juridico de Ciencias Juridicas, politicas y Sociales, 1995) Define responsabilidad como la “Obligación de reparar y satisfacer por uno mismo, o en ocasiones especiales por otro, la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado. Capacidad para aceptar las consecuencias de un acto consciente y voluntario”. “La responsabilidad es la virtud o disposición habitual de asumir las consecuencias de las propias decisiones de ellas ante alguien, es la capacidad de dar respuesta de los propios actos.

2.6.2 Condiciones para que Exista la Responsabilidad:

2.6.2.1 Libertad

Para que exista responsabilidad, las acciones han de ser realizadas libremente. En este sentido, ni los animales, ni los locos, ni los niños pequeños son responsables de sus actos pues carecen de uso de razón (el uso de razón es imprescindible para la libertad).

2.6.2.2 Ley

Debe existir una norma desde la que se puedan juzgar los hechos realizados. La responsabilidad implica rendir cuenta de los propios actos ante alguien que ha regulado un comportamiento.

2.6.3 Responsabilidad Jurídica

(Ossorio, 2007) La exigible a los miembros del poder Judicial por infracción culposa o dolosa de sus deberes y funciones. Suele poseer reglas especiales, para salvaguardia de la independencia de los juzgadores y para evitar el espíritu de cuerpo de ser enjuiciado por sus pares.

(Pol Betanchourth, 2007) La responsabilidad jurídica no puede concebirse sin la existencia concreta de un perjuicio. Este daño físico, moral o material, necesariamente debe ser sufrido por la sociedad organizada o por una persona física o moral en particular. Cuando el perjuicio sufrido afecta el orden público, la responsabilidad del autor del perjuicio es de naturaleza penal y por consiguiente, se hace necesario investigar su culpabilidad a base del sistema de la prueba moral y una vez comprobada esta, sea impuesta por una jurisdicción competente en donde se hayan observado todas las reglas concernientes al debido proceso.

En definitiva, lo importante es saber que la sociedad civilizada se rige por normas jurídicas de convivencia y de orden general que hacen posible la preservación del bien colectivo y la protección debida de los derechos humanos. El derecho, definido como la “regla social obligatoria” frena los abusos y las arbitrariedades y crea un equilibrio social entre todos los seres humanos.

2.6.4 Grados de Responsabilidad

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

2.6.4.1 Responsabilidad Principal:

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

2.6.4.2 Responsabilidad Subsidiaria:

Cuando un tercero queda obligado por incumplimiento del responsable principal. Todo funcionario que ejerce una función queda sometido a las diferentes clases de responsabilidades en que puede incurrir. Encontramos que las responsabilidades pueden ser responsabilidad de tipo político y responsabilidad de tipo jurídico, en este último caso encontramos la responsabilidad civil, la responsabilidad de tipo penal y la responsabilidad de tipo administrativa.

2.6.4.3 Responsabilidad Civil

(Ossorio, 2007) La que lleva consigo el resarcimiento de los daños causados y de los perjuicios provocados por uno mismo o por tercero, por el que debe responderse.

(Pol Betanchourth, 2007) La noción de la responsabilidad ha tenido un largo y laborioso proceso en la historia del derecho. En un principio quizás la responsabilidad dependiera del raptó vengativo de la víctima del mal, el incumplimiento de la obligación o el daño causado sólo originaba la ruptura de la paz entre los particulares y más adelante en la evolución institucional, un derecho de apoderamiento o confiscación por el Estado o el príncipe en cuanto a los bienes del moroso o del culpable de un daño civil.

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

(Calderon Morales, 2005) Según Hugo Calderón esta clase de responsabilidad se da cuando los funcionarios públicos en el ejercicio de sus cargos causan daños y perjuicios a los administradores.

(Codigo procesal Civil y Mercantil, 1963) Existe dentro del Código Procesal Civil y Mercantil lo que se denomina juicio sumario de responsabilidades, el cual es el medio de deducir las responsabilidades en que haya incurrido el funcionario, el cual está regulado en el Artículo 299 que indica: “Se tramitarán en juicio sumario la deducción de responsabilidad civil contra funcionarios y empleados públicos...”

(Constitución Política de la República de Guatemala, 1985) La Constitución Política de la República de Guatemala, en su Artículo 155, indica la responsabilidad solidaria del Estado y establece que cuando un dignatario o trabajador del Estado, en ejercicio de su cargo, infrinja la ley en perjuicio de los particulares, el Estado o la institución estatal a quien sirva, será solidariamente responsable por los daños y perjuicios que se causen.

El Artículo 9 del Decreto 89-2002 del Congreso de la República de Guatemala establece: Genera responsabilidad civil la acción u omisión que con intención o negligencia, imprudencia o impericia o abuso de poder, se cometa en perjuicio y daño de patrimonio público, independiente de la responsabilidad penal que se genere. Los daños y perjuicios provenientes de la responsabilidad civil se harán efectivos con arreglo del Código Civil y demás disposiciones legales vigentes sobre la materia, salvo que la acción civil se decida dentro de la acción penal en forma conjunta. Es la obligación que tiene el delincuente de reparar el daño causado. Siendo esta obligación no sólo de derecho privado, sino esencialmente de derecho público. El delincuente derivado de su acción criminosa está obligado a indemnizar los daños materiales,

ganancias lícitas cesantes, (dejadas de percibir por la víctima) y la indemnización correspondiente.

(Cabanellas & Alcalá - Zamora, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, 1979) Según lo afirma la doctrina el delito implica siempre una violación a la norma jurídica, originando consecuentemente un daño o peligro público, una lesión a los intereses jurídicos de la colectividad, y además puede ocasionar un daño particular que puede apreciarse económicamente dando origen a una acción para repararlo, y es que el delito puede ofender a la sociedad y a los particulares o solo a la sociedad como resultado de las acciones.

La penal tendiente a la aplicación de la Ley Penal y a la Civil, que busca la reparación del daño que el delito haya podido producir en cuyo caso el lesionado toma el carácter de actor civil, como lo indica el en libro vocabulario jurídico del derecho penal. La utilización de un automotor lleva implícita necesariamente la existencia de un riesgo, dada la forma en que se desarrolla el tránsito en las calles y caminos, caracterizado por el número cada vez mayor de vehículos motorizados y el aumento de velocidad.

Por hábil y prudente que sea un conductor, nunca está exento de ocasionar, culposamente o no, daños a la persona o bienes de terceros con su máquina, ni tampoco puede evitar sufrir esos mismos daños en su propia persona y patrimonio. Las estadísticas de accidentes ocasionados por automotores, con la fría pero elocuente rigurosidad de sus cifras, demuestran mejor que cualquier otro argumento el área que supone, tanto para conductores como para las personas transportadas y peatones, su forzosa y habitual participación en la vida social a través de las modernas rutas pavimentadas. Este riesgo que asume todo automovilista reúne los caracteres estadísticos que hacen posible la neutralización de sus efectos por medio del seguro, y ello se

debe la extraordinaria difusión que tienen en la actualidad los contratos de esa índole destinados a cubrir la indemnización de los daños ocasionados con los automotores a terceros y los perjuicios sufridos en el propio patrimonio del asegurado a consecuencia de accidentes o por la sustracción del vehículo, como lo establece el libro problemática jurídica de los automotores.

2.6.4.4 Responsabilidad Civil de los Funcionarios Públicos

(Pol Betanchourth, 2007) La que recae personalmente sobre ellos por razón del desempeño de sus cargos y sin que puedan alegar la absorción característica proveniente de la responsabilidad administrativa. Corresponde contra todos los funcionarios del orden gubernativo, desde ministro hasta agente de la autoridad, que en el ejercicio de su cargo infrinjan, con sus actos u omisiones, algún precepto cuya observancia les haya sido reclamada por escrito. Implica la obligación de resarcir los daños y perjuicios causados al reclamante por las infracciones legales señaladas.

Igual responsabilidad es exigible a quienes ejerzan funciones administrativas municipal o provincial, sean designados por el gobierno, por ministerio de la ley o por elección popular, y basado en el precepto escueto del Código Civil Español que establece: “El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado” (Artículo 1902).

La obligación que impone y es exigible no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se deben responder. El Estado es responsable en ese aspecto cuando obra por mediación de un agente especial; pero cuando el daño hubiese sido causado por el funcionario a quien propiamente corresponda la gestión practicada, en cuyo caso será aplicable lo dispuesto. La responsabilidad la asume plenamente, con descargo total para el

inferior, el jefe o superior jerárquico que aprueba expresamente la infracción lesiva, sea por acción o por omisión.

2.6.4.5 Responsabilidad del Tipo Penal

(Ossorio, 2007) También denominada responsabilidad criminal, dice que es la aneja a un acto u omisión penado por la ley y realizado por persona imputable, culpable o carente de excusa voluntaria. Se traduce en la aplicación de una pena. Suele llevar consigo, de haber ocasionado daños o perjuicios, la responsabilidad civil que sea pertinente.

(Jiménez, 1997) Según Jiménez de Asúa, es la consecuencia de la causalidad material del resultado de la injusticia del acto (noción valorativa objetiva), del reproche de culpabilidad (noción normativa y subjetiva) u de la punibilidad u omisión típicamente descritas por la ley.

(Eugenio) Para el profesor Eugenio Cuello Calón, las causas de extinción de la responsabilidad penal son determinadas circunstancias que sobrevienen después de la comisión del delito y anulan la acción penal o la pena. Se diferencian de las causas de exención de responsabilidad penal en que éstas son anteriores a la ejecución del hecho (como la infancia, la locura), o coetáneas, es decir surgen en el momento de su realización, mientras que las causas de extinción de la responsabilidad penal sobrevienen no sólo después de la ejecución del delito, sino aún después que la justicia ha comenzado su persecución y, en ciertos casos, con posterioridad a la sentencia condenatoria.

Otra diferencia entre ambas consiste en que las causas de exención de responsabilidad son causas intrínsecas, que se refieren a la persona del delincuente en relación con su actividad criminal, mientras que las causas de extinción son causas extrínsecas, que aunque pueden tener

conexión con la persona del reo o con el hecho punible, son extrañas a la relación de causalidad moral y material de éste.

Después de haber comprobado la existencia de un delito, y que este se atribuye a una persona determinada ésta deviene en responsable del mismo y se sujeta a las consecuencias penales y civiles por la comisión del mismo. La responsabilidad penal es la que se concreta en la aplicación de una pena, por la acción u omisión dolosa o culposa del autor de una u otra. Es estrictamente personal de interpretación restringida, de irretroactividad vedada, de voluntariedad presunta (una vez demostrada la relación de causalidad entre el ejecutor o inductor y el resultado) y de orden público.

(Calderon Morales, 2005) Según Hugo Calderón Morales en su libro derecho administrativo I establece que dentro del Código Penal existen una serie de delitos o faltas en que los funcionarios públicos pueden incurrir en ejercicio de su cargo, aunque hay que aclarar que el funcionario público puede incurrir en cualquier delito de los tipificados en el Código Penal.

(Codigo Penal, 1973) El Artículo 101 del Código Penal indica: Que la responsabilidad penal se extingue:

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

(Codigo Penal, 1973) De acuerdo con el Artículo 102 del Código Penal, las causas de extinción de la pena son:

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

2.7 Norma y Legislación Internacional Latinoamericana Comparada Aplicable a los Derechos de Tránsito.

2.7.1 Legislación de Tránsito en Argentina.

(Garcia Maynez, 1990) La Ley 24.449 Ley de Tránsito de Argentina entró en vigencia el veintitrés de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro, establece: Que esta normado por el Consejo Federal de Seguridad Vial, que está integrado por todas las provincias, el gobierno y la capital Federal, su misión es propender a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos de esta Ley. También establece que cuentan con un Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, debiendo coordinar su actividad con el Consejo Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho a su uso.

La misma regula la obligación de cursos de capacitación, educación vial, existe una escuela de conductores, para poder obtener la licencia de conducción deben de cumplir con los requisitos:

- Saber leer y para los conductores profesionales también escribir
- Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente una reglamentación
- Examen médico psicofísico de comprenderá, una constancia de aptitud física, de aptitud visual, aptitud auditiva y aptitud psíquica
- Examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación, estadísticas de accidentes y modo de prevenirlos
- Examen teórico práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo, funciones de equipamiento e instrumental
- Examen práctico de idoneidad conductiva que incluirá las siguientes fases: Simulador de manejo conductivo Conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo conducción en área urbana de tránsito medio conducción nocturna.

La misma norma legal establece que existe un control preventivo, en donde todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para conducir.

2.7.2 Legislación de Tránsito en Costa Rica

(Pol Betanchourth, 2007) Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres No. 7331, de Costa Rica, entró en vigencia el ocho de marzo de mil novecientos noventa y tres, misma que regula que existe la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, la que verifica los límites de velocidad

para circulación de vehículos de acuerdo con el tipo y las condiciones de la vía previo estudio técnico, la Dirección General de Educación Vial autoriza los permisos temporales de aprendizaje o de licencias de conducir y estas pueden ser canceladas temporal o definitivamente de conformidad con las leyes por las autoridades competentes así como la anotación en el registro de conductores.

El mismo cuerpo legal regula la prohibición de la circulación en las vías públicas de los vehículos automotores contruidos o adaptados para las competencias de velocidad que no reúnan los requisitos formales exigidos a los vehículos de uso corriente. En cuanto a la responsabilidad civil la Ley de Tránsito de Costa Rica regula que el conductor de un vehículo, los pasajeros, los peatones y los terceros, serán civilmente responsables por los daños y perjuicios que se deriven de un accidente de tránsito que les sea imputable, y que de toda sentencia condenatoria deberá emitirse mandamiento al registro público de la propiedad de vehículos automotores y anotarse de inmediato en el asiento de inscripción de los vehículos y en el asiento de inscripción de la licencia de conductor, en este último caso, a juicio del juzgador, de acuerdo con la naturaleza de la falta en Venezuela Ley de Tránsito Terrestre, reglamenta todo lo relacionado al tránsito terrestre por vías públicas y privadas destinadas al uso público permanente o casual, con las excepciones establecidas en las Leyes Especiales, a través del Registro Nacional de Vehículos de Conductores y de Estacionamiento, cuya organización, funcionamiento y seguridad son determinados por el Reglamento.

El ministro de transporte y comunicaciones da fe pública de todos los actos y certificaciones que autoricen con ocasión del registro nacional de vehículos, de conductores y de estacionamientos. El tránsito de patines, patinetas o similares en las vías públicas se regulará

por las disposiciones que establezca el Reglamento. El Estado fomentará la enseñanza de las normas y reglas de tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías.

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

2.7.3 Legislación de Tránsito en Venezuela

(Pol Betanchourth, 2007) Ley de Tránsito Terrestre, reglamenta todo lo relacionado al tránsito terrestre por vías públicas y privadas destinadas al uso público permanente o casual, con las excepciones establecidas en las Leyes Especiales, a través del Registro Nacional de Vehículos de Conductores y de Estacionamiento, cuya organización, funcionamiento y seguridad son determinados por el Reglamento.

El ministro de transporte y comunicaciones da fe pública de todos los actos y certificaciones que autoricen con ocasión del registro nacional de vehículos, de conductores y de estacionamientos. El tránsito de patines, patinetas o similares en las vías públicas se regulará por las disposiciones que establezca el Reglamento.

(Pol Betanchourth, 2007) El Estado fomentará la enseñanza de las normas y reglas de tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías. En cuanto a las responsabilidades por Accidentes de Tránsito, el conductor, el propietario del vehículo y su empresa aseguradora están solidariamente obligados a reparar todo daño material que se cause con motivo de la circulación del vehículo, a menos que se pruebe que el daño proviene de un hecho de la víctima o de un

tercero que haga inevitable que el daño o el accidente hubiese sido imprevisible para el conductor.

2.7.4 Análisis Comparativo Entre Alemania y Costa Rica

2.7.4.1 Leyes Generales y su Aplicación

(Juridico, 2015) La edad mínima para conducir en Alemania es de 18 años, es decir la mayoría de edad al igual que en nuestro país, en carretera el tráfico gira a la derecha y rebasa a la izquierda al igual que se hace en Costa Rica y en los países de Latinoamérica, en Alemania no se conduce por el sentido contrario como en otros países de la unión europea. En materia de seguridad dentro de los vehículos, igualmente se exige el uso de cinturones de seguridad por todos los pasajeros y para los niños menores de doce años o menores de un metro y cincuenta centímetros está prohibido sentarse en el asiento delantero del acompañante a menos que estén en un asiento de seguridad infantil aprobado. Sin embargo, no puede utilizar un asiento de seguridad para niños en el asiento delantero si hay un airbag activo, lo que coincide en su totalidad con la legislación aplicable en Costa Rica y las disposiciones en materia de seguridad vial nacionales.

En relación con los motociclistas en Alemania se dispone por norma que estos deben transitar con los cascos y las luces encendidas en todo momento, al igual que en Costa Rica la legislación es clara en este sentido y exige que estos vehículos se hagan destacar durante las 24 horas del día por motivo de seguridad de los mismos conductores. La premisa básica de la ley de tráfico alemana es la "doctrina de la confianza", que en efecto dice que los automovilistas deben estar alertas, obedecer la ley y conducir defensivamente en todo momento para que todos los conductores y otros usuarios puedan tener confianza mutua. Los automovilistas deben estar

especialmente alerta y anticipar las acciones de peatones o niños mayores o discapacitados (Brian's Guide to Getting Around Germany).

En Alemania los conductores deben tener un seguro de responsabilidad civil y deben llevar constancia del seguro, así como la prueba de propiedad del vehículo en todo momento, ya sean los documentos del mismo y título de propiedad o los documentos que responden el alquiler en caso de que este sea rentado. En relación con los implementos de seguridad con los que deben contar los vehículos en carretera en caso de emergencia básicamente son los mismos que se exigen en Costa Rica, los vehículos 8 deben llevar un triángulo de advertencia y un kit de primeros auxilios. La única diferencia en este sentido es que en Alemania no se exige portar un extintor dentro del vehículo a diferencia de nuestro país. Multas y sanciones En Alemania la policía puede cobrar multas por la mayoría de las infracciones de tráfico menores en el lugar. Si no tiene suficiente dinero en efectivo, normalmente puede pagar con una tarjeta de crédito o débito. En caso de que el conductor infractor no pueda o no quiera pagar, el vehículo puede ser confiscado y el indócil recibirá una citación para comparecer ante instancias judiciales.

En Alemania los casos de corrupción son anormales contrarios a la realidad que vive Costa Rica, en este país europeo las multas se pueden cancelar al momento de la infracción y el usuario recibe un tiquete por el pago realizado en carretera. En correlación con las infracciones de tránsito, los delitos más graves en Alemania son los que comprometen la vida de personas o transgreden bienes en peligro de extinción y pueden ser penados con cárcel, estos delitos van desde la conducción bajo la influencia del alcohol o las drogas, darse a la fuga de la escena de un accidente, maniobras ilegales, vueltas en U, la falta de ceder el derecho de vía u obstaculizar el paso y hasta la conducción imprudente incluyendo el exceso de velocidad.

Alemania opera un sistema puntual para delitos de conducción, la mayor diferencia en la operación del sistema vial en comparación con Costa Rica podemos concluir que es el sistema de puntos, ya que a pesar de ser un mecanismo similar al que se utiliza en el país este opera de forma contraria, en Costa Rica se restan puntos de la licencia conforme se comentan infracciones y dependiendo del nivel de gravedad que esta signifique, sin embargo en Alemania se utiliza un método contrario ya que el usuario que infrinja la ley acumula puntos en la licencia, estos puntos se basan igualmente en la gravedad de la falta. El sistema de puntos funciona de la siguiente manera:

- La mayoría de las infracciones menores acumulan de uno a cuatro puntos • Con violaciones más serias se gana cinco o más puntos.
- Los puntos por delitos menores se extinguen después de tres años; Otros delitos permanecerán en el registro de 5 a 10 años dependiendo del delito.
- Los conductores que superen cuatro puntos en su récord en cualquier momento pueden asistir a una clase de seguridad para eliminar cuatro puntos de su récord (dos puntos si el total es mayor de nueve).
- Quienes acumulen 14 puntos deben asistir a la clase de seguridad. Ellos pueden entonces voluntariamente obtener asesoramiento de un psicólogo de tráfico para eliminar dos puntos de su registro.
- Cualquiera que acumule 18 o más puntos tendrá su licencia suspendida indefinidamente.

2.7.4.2 Licencias

En materia de licencias la legislación alemana opera de forma idéntica a la legislación nacional con relación a la expedición de licencias temporales u homologación de licencias extranjeras, en este sentido la licencia de conducir de un extranjero es válida en Alemania durante el tiempo que esa persona en estatus de turista esté allí. Una diferencia poco significativa con la política nacional sobre reconocimiento es que se debe llevar una traducción al alemán de la licencia de conducir del país de origen en el caso de que el idioma sea una barrera.

Alemania tiene acuerdos recíprocos con muchos países y estados de los Estados Unidos de América que permiten que las licencias de conductor se conviertan. En caso de que no sea así se puede pasar por un proceso simple donde solamente se tenga que realizar una prueba teórica ante las autoridades correspondientes o tener que realizar una prueba de manejo como los demás aspirantes primerizos. La prueba consiste en secciones que cubren leyes, signos, vocabulario, teoría y conservación de energía. En materia de tránsito exclusiva para motocicletas la legislación alemana no es tan específica, sin embargo, es clara en las regulaciones a las que este sector de la población debe someterse.

2.7.5 Análisis Comparativo entre España y Costa Rica

(Juridico, 2015) En la búsqueda de información respectiva a España sobre tránsito y seguridad vial se denota una eficiente aplicación de la política pública sobre datos abiertos de este país, ya que él mismo publica en la página de la agencia estatal un Boletín Oficial del Estado (BOE) cada vez que se emite una directriz, ley o reglamento, lo que permite al usuario acceder a la información en un solo sitio. Meramente en materia de Tránsito y seguridad vial para motocicletas se determinó que al igual que en los demás países analizados la legislación no es

muy amplia al respecto, encontraron más similitudes que diferencias en relación a la prohibición de circular con menores de doce años como pasajeros, obligatoriedad de utilizar las luces de la motocicleta encendidas las veinticuatro horas del día.

Este país cuenta con un acervo de documentos vastos en materia de seguridad vial y tránsito, para los motociclistas se elaboró por parte de la confederación Nacional de Autoescuelas el manual del motociclista, cuya mayor diferencia con las legislaciones anteriormente mencionadas es que no especifica ni estipula la obligación por parte del conductor de motocicleta de portar accesorios o ropa reflectivas, por el contrario se insta al usuario a utilizar materiales recientes para la vestimenta como lo es el cuero.

Así mismo España cuenta con un plan estratégico de seguridad vial de motociclistas el cual tiene como objetivos invertir la tendencia al alza del número de muertos y heridos graves entre los usuarios de motos en carretera, y conseguir que el número de muertos por cada cien mil motociclistas inicie un crecimiento sostenido en el tiempo. Finalmente cabe destacar que la diferencia más grande en comparación con Costa Rica se da únicamente en la utilización obligatoria en nuestro país de prendas reflectivas como parte de la seguridad del conductor, mientras que en España esto no es obligatorio ni se menciona en la legislación.

2.7.6 Análisis Comparativo entre Holanda y Costa Rica; Análisis Comparativo entre Italia y Costa Rica.

(Juridico, 2015) Para las legislaciones de estos dos países no se encontró suficiente documentación para realizar un análisis de la norma, sin embargo se cuenta con cierta información del bloque económico al que pertenecen, la Unión Europea, y que como el estadio más amplio de integración económica que representa tiene legislación en conjunto para normar

ciertas disposiciones elementales en el ejercicio de una unión económica, en este caso en particular se cuenta con información sobre Seguridad Vial, Licencias de Conducir y un Plan de orientaciones políticas sobre seguridad vial.

2.7.6.1 Licencias de Conducir

Los permisos expedidos por países de la Unión Europea deben ser reconocidos recíprocamente.

Las categorías de permiso de conducción son las siguientes:

- Categoría AM: para vehículos de dos o tres ruedas cuya velocidad máxima no sea superior a cuarenta y cinco kilómetros por hora (45 km/h) y para cuadriciclos ligeros
- Categoría A1: para motocicletas ligeras cuya cilindrada máxima sea de ciento veinticinco centímetros cúbicos y con una potencia máxima de 11 kW
- Categoría A2: para motocicletas con una potencia máxima de 35 kW
- Categoría A: para motocicletas pesadas sin limitaciones de potencia
- Categoría B: para vehículos de hasta tres mil quinientos kilogramos y un máximo de ocho pasajeros
- Categoría BE: para vehículos de la categoría B que lleven enganchado un remolque pesado de tres mil quinientos kilogramos como máximo
- Categoría B1 (opcional): para cuatriciclos
- Categoría C1: para vehículos de transporte de mercancías de entre tres mil quinientos y siete mil quinientos kilogramos y diseñados para un máximo de ocho pasajeros

- Categoría C1E: para vehículos de la categoría C1 o B que lleven enganchado un remolque pesado, con una masa combinada de hasta doce mil kilogramos.
 - Categoría C: para vehículos de transporte de mercancías de más de tres mil quinientos kilogramos y no más de ocho pasajeros
 - Categoría CE: para vehículos de la categoría C que lleven enganchado un remolque pesado;
 - Categoría D1: para vehículos de transporte de pasajeros construidos para menos de dieciséis pasajeros y de una longitud máxima de 8 m
 - Categoría D1E: para vehículos de la categoría D1 que lleven enganchado un remolque pesado
 - Categoría D: para vehículos de transporte de pasajeros construidos para más de ocho pasajeros
 - Categoría DE: para vehículos de categoría D que lleven enganchado un remolque pesado;
 - pueden llevar enganchados remolques ligeros de hasta 750 kg con las categorías B, C1, C, D1 y D. Las edades mínimas para la expedición del permiso de conducción son las siguientes:
 - 16 años para las categorías AM, A1 (motocicletas ligeras) y B1 para los triciclos y cuadríciclos de motor
 - 18 años para las categorías A2, B, BE y C1
 - 21 años para las categorías C, CE, D1 y D1E • 24 años para las categorías D y DE
- 14 Seguridad Vial

2.7.6.2 Seguridad Vial

El Programa de acción europeo de seguridad vial lanzado en 2003 tiene el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico para 2010. La Unión Europea

ha puesto en marcha una política destinada a mejorar la seguridad vial y reducir el número de muertos y heridos en accidentes de tráfico. La aplicación de sanciones constituye un instrumento importante para lograr este objetivo; sin embargo, las sanciones no suelen aplicarse cuando la infracción se comete con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que se comete la infracción.

Las infracciones de tráfico cometidas en un Estado miembro con un vehículo matriculado en otro Estado miembro a menudo no dan lugar a sanción. Varios Estados miembros han firmado acuerdos bilaterales con el fin de terminar con esta impunidad, pero su aplicación se ha revelado difícil. Se tiende a no aplicar sanciones a los infractores no residentes, lo cual disminuye la eficacia de la política de seguridad vial de los Estados miembros y discrimina a los conductores residentes.

2.7.6.3 Sistema de Intercambio de Datos

Cuando una infracción se ha cometido en un Estado miembro con un vehículo matriculado en otro Estado miembro sin que el infractor haya podido ser sancionado por las autoridades del Estado encargadas de perseguir la infracción, la autoridad competente de dicho Estado enviará el número de matrícula y la información sobre la fecha y lugar de la infracción a la autoridad competente del Estado de residencia del infractor. La autoridad competente del Estado de residencia remitirá a la autoridad competente del Estado de la infracción la información relativa al vehículo y al titular del permiso de circulación de éste.

2.7.6.4 Notificación de Infracción

Una vez recibida la información, la autoridad competente del Estado de infracción enviará una notificación de infracción al titular del permiso de circulación. Esta notificación incluirá los

detalles de la infracción, el importe de la multa que deberá pagar y las posibilidades de impugnación y recurso. La notificación de infracción estará redactada en la lengua o lenguas oficiales del Estado de residencia.

2.7.6.5 Autoridades Centrales

Cada Estado miembro deberá designar una autoridad central encargada de asistirlo en la aplicación de la presente Directiva. Toda persona cuyos datos personales se transmitan mediante este sistema podrá interponer una demanda con el fin de acceder, rectificar o suprimir los datos erróneos o introducidos ilegalmente por la autoridad central del Estado de residencia.

2.7.6.6 Plan de Orientaciones Políticas Sobre Seguridad Vial.

Orientaciones políticas sobre seguridad vial dos mil once y dos mil veinte a pesar de que se registraron avances en materia de seguridad vial en la Unión Europea (UE) durante el tercer Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial (PASV), que se desarrolló entre dos mil tres y dos mil diez, la Comisión Europea destaca la necesidad de redoblar los esfuerzos para mejorar la seguridad vial. Las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial dos mil once y dos mil veinte pretenden instaurar un marco general y una serie de objetivos ambiciosos para guiar las estrategias nacionales y locales, de acuerdo con el principio de subsidiariedad.

Dentro de este marco general, la Comisión pone de relieve la necesidad de:

- crear un marco de cooperación basado en el intercambio de mejores prácticas en el seno de la Unión Europea.
- adoptar una estrategia sobre lesiones y primeros auxilios para abordar la necesidad de reducir el número de heridos en accidentes de circulación

- mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera. La Comisión establece tres principios fundamentales:
- alcanzar el máximo nivel de seguridad vial en toda Europa - Animando a los ciudadanos de la UE a asumir su papel como responsables principales de su seguridad y la de los demás en las carreteras europeas y mejorando la seguridad de sus usuarios más vulnerables de la carretera;
- un enfoque integrado sobre la seguridad vial - A través de la cooperación con otros ámbitos políticos de la UE como la energía, el medio ambiente, la educación, la innovación y tecnología y la justicia;
- Subsidiariedad, proporcionalidad y responsabilidad compartida

A través del concepto de responsabilidad compartida, el compromiso y acciones prácticas a todos los niveles, desde los países de la Unión Europea y sus autoridades hasta los organismos regionales y locales. La Comisión propone mantener el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea entre dos mil diez y dos mil veinte. Esto refleja el claro compromiso de la Unión Europea con la seguridad vial y la existencia de una meta común permitirá ofrecer a los ciudadanos de la Unión Europea un nivel más uniforme de seguridad vial en el seno de la Unión Europea. La Comisión insta a los distintos países de la Unión Europea a que contribuyan a la consecución de este objetivo común mediante sus respectivas estrategias nacionales en materia de seguridad vial.

2.7.6.7 Objetivos Estratégicos

La Comisión ha identificado siete objetivos para los cuales se propondrán acciones a nivel nacional y comunitario:

- 1) mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera
- 2) mayor cumplimiento de las normas de circulación
- 3) mayor seguridad de las infraestructuras viarias
- 4) vehículos más seguros
- 5) promoción del uso de las tecnologías modernas para aumentar la seguridad vial
- 6) mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones
- 7) protección de los usuarios más vulnerables de la carretera

Al haber hecho un análisis comparativo concluyo relevantes puntos de las normativas disponibles de los países que se investigaron, por tanto se establece que la información disponible para Leyes de Tránsito, seguridad vial, manuales de conductores, pruebas de licencia y planes nacionales específicos para vehículos automotores es muy escasa, no se dispone de legislación y normativas específicas para los usuarios de este tipo de vehículos.

En una comparación de lo recabado para todos los países en relación con la normativa costarricense vemos que no se presentan diferencias abismales en este sentido, al contrario, la mayoría de los países incluyendo Costa Rica tienen disposiciones claras y similares sobre los límites de velocidad, indumentaria de seguridad, circulación, obligatoriedad de las luces encendidas durante el día, entre otros aspectos.

Cabe destacar que las diferencias más evidentes en relación con la seguridad vial y las leyes de tránsito de los países analizados está en temas de infraestructura vial y rigidez de las multas por

infracción, esto específicamente para países europeos, todo lo contrario, sucede en relación a Colombia y Costa Rica.

2.7.6.7.1 ¿Qué limitaciones se Encontró?

En esta investigación se encontraron varias limitaciones que impidieron la correcta recolección de la información necesaria para un análisis a profundidad de la legislación requerida. Las principales restricciones se deben a aspectos como el idioma o la accesibilidad a la información. Ya que en países como China y la India no se publica información con el mecanismo datos abiertos, así mismo el idioma complica un más la investigación.

2.8 Delitos contra la Seguridad de Tránsito

2.8.1 Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas en la Legislación Guatemalteca.

(Pol Betanchourth, 2007) A través de la historia se han promulgado varios códigos penales en nuestro país, los cuales mencionamos los siguientes:

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

2.8.2 Código Penal Vigente Decreto 17-73 del Congreso de la República

(Codigo Penal, 1973) Código Penal vigente, Decreto 17-73 del Congreso de la República. El Código Penal en el Artículo 38 establece: (responsabilidad penal de personas jurídicas). En lo relativo a personas jurídicas se tendrá como responsables de los delitos respectivos a directores, gerentes, ejecutivos, representantes, administradores, funcionarios o empleados de ellas, que hubieren intervenido en el hecho y sin cuya participación no se hubiere realizado éste y serán sancionado con las mismas penas señaladas en este Código y para las personas individuales.

El actual Código Penal es partidario de la doctrina de la teoría de la ficción en cuanto a la responsabilidad penal de las personas jurídicas, ya que excluye por completo que las personas jurídicas como entes ficticios que son puedan ser sancionados penalmente al cometer delitos, tal como se desprende del artículo arriba citado, en la cual podemos observar que en caso de que las personas jurídicas cometan algún ilícito penal, la responsabilidad recae únicamente sobre sus órganos que la representan, tal es el caso de los directores, gerentes, administradores, funcionarios o empleados de ellas, por consiguiente, las personas jurídicas no pueden llevar a cabo acciones disvaliosas constitutivas de delitos.

(Pol Betanchourth, 2007) No obstante, hay que aclarar que, como las personas jurídicas son creadas y están formadas por personas naturales, nada obsta para la punición de los seres humanos que intervienen y actúan en su representación. Desde la entrada en vigencia del Código Penal Decreto 17-73 del Congreso de la República, hasta la presente fecha se ha podido comprobar que aún no se ha sentado jurisprudencia en cuanto al tratar de algún modo de castigar penalmente a las Personas Jurídicas, por cuanto que las querellas presentadas a los órganos jurisdiccionales estas, han sido entabladas contra los representantes legales de dichos entes y en

consiguiente aquellas que han sido dirigidas directamente contra las personas jurídicas, que por ciento muy pocas, han sido desestimadas.

2.8.3 Responsabilidad de Tipo Administrativo

(Calderon Morales, 2005) El tratadista Hugo Calderón Morales preceptúa que este tipo de responsabilidad se origina del ejercicio de la competencia administrativa, es decir en ejercicio de las facultades legales. La responsabilidad administrativa se origina del incumplimiento de las funciones del cargo, en la forma que establece la ley. Si el incumplimiento es motivo de desorden dentro del órgano o la entidad administrativa, (negligencia, ausencias, retrasos, faltas el funcionario superior, en cumplimiento de su potestad de control y sanción, puede aplicar medidas correctivas al implicado, previa audiencia para que se defienda.

La escala de sanciones que regula la Ley del Servicio Civil va de la amonestación privada y verbal a la amonestación pública y escrita, hasta llegar a la suspensión sin goce de sueldo. La conducta anómala es reiterada, se puede imponer la medida expulsiva del despido con causa justa. Las sanciones deben imponerse en el orden mencionado. Cuando las resoluciones y los actos de los funcionarios públicos afectan los derechos de los particulares, reconocidos, por las normas legales, entonces se produce responsabilidad administrativa hacia el ámbito externo de la administración. En este caso, son los particulares afectados los que tienen la facultad de exigir el control administrativo, para que se revise la actuación y se revoque o modifique.

El Artículo 8 de la Ley de Probidad y Responsabilidades de Funcionarios y Empleados Públicos Decreto número 89-2002 del Congreso de la República de Guatemala, indica que: “La responsabilidad es administrativa cuando la acción u omisión contraviene el ordenamiento jurídico administrativo y las normas que regulan la conducta del funcionario público, así mismo

cuando se incurriere en negligencia, imprudencia o impericia o bien incumpliendo leyes, reglamentos, contratos y demás disposiciones legales a la institución estatal entre los cuales están obligados a prestar sus servicios; además cuando no se cumplan, con la debida diligencia las obligaciones contraídas o funciones inherentes al cargo, así como cuando por acción u omisión se cause perjuicio a los intereses públicos que tuviere encomendados y no ocasionen daños o perjuicios patrimoniales, o bien se incurra en falta o delito.

(Calderon Morales, 2005) La responsabilidad administrativa es aquella en la cual las personas tienen a su cargo entidades, empresas o instituciones del Estado bajo su cargo y al cumplimiento de funciones que velan por el bienestar y seguridad de las personas. En este tipo de responsabilidades administrativas lo comete el funcionario público que está a cargo o superior jerárquico que por negligencia imprudencia o incumplimiento de los deberes de su cargo.

Es el caso de las escuelas de aprendizaje de tránsito al momento de emitir los certificados para que los aspirantes de la licencia de conducir obtengan la misma, no verifican si estos cumplen con los requisitos mínimos requeridos y extienden los mismos sin mediar las consecuencias del cobro de vidas humanas que ocasionan por la ocasión de acciones u omisiones lícitas, causando un mal por imprudencia, negligencia o impericia.

Actualmente las escuelas de aprendizaje de tránsito autorizadas por el Ministerio de Gobernación, incurren en el delito de cohecho activo encuadrado en el Código Penal Decreto 17-73 del Congreso de la República que preceptúa “Quienes con dádivas presentes, ofrecimientos o promesas intentaren cohechar a los funcionarios o empleados públicos, serán sancionados con las mismas penas que correspondiere a los sobornados” asimismo la autoridad competente comete el delito de cohecho pasivo el cual está regulado en el mismo cuerpo legal

“El funcionario o empleado público que solicitare o recibiere, por sí o por persona intermedia, dádiva o presente, o aceptare ofrecimiento o promesa por realizar un acto relativo al ejercicio de su cargo o empleo, o por abstenerse de un acto que debiera practicar, será sancionado con prisión de dos a ocho años y multa de diez mil a cincuenta mil quetzales.

Cuando el funcionario o empleado público obligare o indujere a la dádiva, presente, ofrecimiento o promesa, la pena se aumentará en una tercera parte así mismo el delito de Estafa establecido en el Artículo 263 del mismo cuerpo legal “Comete estafa quien, induciendo a error a otro, mediante ardid o engaño, lo defraudare en su patrimonio en perjuicio propio o ajeno”, ya que mediante la realización del procedimiento los propietarios de las escuelas de aprendizaje de tránsito estafan descaradamente a los aspirantes, ya que llegan a la escuela de aprendizaje de tránsito y cancelan el derecho a examen teórico y práctico la cantidad de (Q.350.00) trescientos cincuenta quetzales (Q50.00) por el examen médico de la vista por un oftalmólogo debidamente autorizado, a la presente fecha las escuelas de aprendizaje de tránsito venden los certificados de aprobación de los exámenes correspondientes sin que se hayan cumplido con los requisitos necesarios por la cantidad de mil a mil doscientos quetzales por cada certificado.

2.8.4 Ley de Tránsito

(Ley de Tansito, 1996) Fue creada para garantizar la seguridad de las personas, así como lo relativo a la circulación de peatones y vehículos en la vía pública. La ley de tránsito, fue creada bajo el decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, y en su artículo 1 dice: Para efectos de lo dispuesto por la presente ley, por tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros;

estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de la policía relacionada con el tránsito en las vías públicas.

Compete al Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública. Sin embargo, el Organismo Ejecutivo, mediante Acuerdo Gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción.

2.8.4.1 Reglamento de Tránsito

La más reciente y actualizada fue creada mediante Acuerdo Gubernativo 273-98, con la finalidad de organizar la autoridad de tránsito por medio del Departamento de Tránsito, para la realización de sus funciones y atribuciones. En el Reglamento de Tránsito, en el artículo 5 se habla del traslado de la competencia de tránsito, al respecto dice: El Ministerio de Gobernación podrá trasladar la administración de la competencia de tránsito a las municipalidades que así lo soliciten observando los requisitos siguientes:

- Solicitud escrita del Alcalde Municipal.
- Documento que comprueba la creación del Juzgado de Asuntos Municipales de tránsito.
- Documento que compruebe la creación de la Policía Municipal de Tránsito.
- Documentos fehacientes que comprueben que la municipalidad solicitante cuenta con recursos necesarios, proyectos, planes o programas de tránsito; y obras de infraestructura vial ejecutadas o en proceso de ejecución.

· Las disposiciones de esta ley se aplican a toda persona y vehículo que se encuentre en territorio nacional; sólo se exceptúa lo establecido en convenios y tratados internacionales ratificados por el Estado de Guatemala.

El régimen jurídico que rige la responsabilidad de la Policía Municipal de Tránsito se encuentra en la Constitución Política de la República de Guatemala. El régimen municipal está contenido en el Capítulo VII de la Constitución Política de la República de Guatemala, en los artículos 253 al 262. El tránsito está regulado en la Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 y su Reglamento, Acuerdo Gubernativo número 273-98

2.8.4.2 Seguridad Vial

(Melendreras Villacorto, 2012) La Seguridad, como tal, ha sido una piedra angular en el desarrollo de la humanidad en general. La búsqueda incesante del sentimiento de seguridad en todos sus estadios posibles ha sido una de las más importantes finalidades que impulsaron, o más bien, resaltan el gregarismo en la especie humana. En la sociedad romana, era el hombre de familia, o por su locución en latín, el pater familias, quien en el ejercicio de la patria potestad tenía a su cargo el cuidado de todo lo que estuviere bajo su “sub manu”, o sea, bajo su mano, lo que incluía a su familia y sus bienes, utilizando sus propios recursos.

Según Ana Mercedes Salcedo González citado por Melendreras Villacorto esta lucha ancestral por la seguridad y protección continúa hoy vigente en los seres humanos, en tanto miembros de una colectividad siguen promoviendo más y mejores métodos para garantizar esa seguridad y es por esta lucha histórica que el ser humano ha depositado su confianza en la organización social del Estado, ya que más allá de las creencias ideológicas de sus habitantes, es un ente

creado por el hombre con la finalidad de otorgar seguridad, en cualquiera de sus formas, a quienes moran en el mismo.

Lo anteriormente expuesto, es una consecuencia lógica, ya que el Estado como tal, es un ente generador de un marco institucional y normativo que establece las líneas directrices de los principios y procedimientos esenciales de la vida en colectividad. Analizando la importancia del Estado, cobra vital importancia la legitimidad, que se entiende como todo aquello que se ajusta a la moral, a la justicia y al marco normativo u ordenamiento jurídico, en lo que respecta a su actuar y la seguridad, objeto del presente estudio.

Se puede entender este segundo principio como “un conjunto de procesos auto protectores, orientado hacia el exterior y que apunta a la adaptación social activa a un ambiente político internacional o interestatal” mediante un ordenamiento jurídico creado legítimamente, según la normativa estatal, y el sometimiento al mismo a través del Derecho.

Pero la seguridad, por ser un bien anhelado por todos los habitantes, debe ser un esfuerzo compartido entre la agenda gubernamental y la sociedad misma, ya que la obtención de la misma es beneficio para la sociedad, y todo lo que sea en aras de otorgar la misma a sus habitantes, se transforma en la culminación de la persecución de su fin, que es el bien común.

Así mismo, la seguridad puede ser de diferentes formas ya que es una palabra que conlleva más bagaje de lo que una definición puede establecer, porque más allá del significado etimológico, la seguridad es un tema que puede analizarse desde el plano subjetivo, ya que lo que es seguridad para un individuo de un país de vías de desarrollo, por ejemplo, no lo va a ser para una persona de un país desarrollado, así como tampoco será lo mismo para el Estado en la programación de su agenda de gobierno, por mencionar algunas. A continuación, y más allá del plano personal y

tornado el mismo de forma general y multifacética, la seguridad puede ser de las siguientes formas. La misma puede ser individual, que consiste en la ausencia de riesgo de factores externos que pudieran llegar a alterar al individuo, respetando su individualidad sustentado en un derecho que legítimamente le corresponde.

Es también interna que, ya dejando el plano individual a un lado, procura garantizar la estabilidad funcional de las instituciones que el Estado utiliza con la finalidad de buscar el bien común, mencionado anteriormente como fin último del Estado. Lo es jurídica también, que conlleva el respeto a lo que implica el Estado de Derecho, ya que la norma jurídica y las instituciones estatales deben de ir revestidas de un sentimiento de perpetuidad o permanencia y legitimidad, que conlleva el respeto a las mismas.

La seguridad también abarca el aspecto económico, donde el modelo de banca central que posee Guatemala procura garantizar la estabilidad monetaria, crediticia y cambiaria del país, condiciones favorables para el desarrollo ordenado de la economía nacional que promuevan la estabilidad en el nivel general de precios. Puede ser también industrial, ya que busca la prevención de accidentes para que los trabajadores puedan ejercer su derecho al trabajo en un ambiente libre de riesgos, así como cuestiones de salud donde se regula la salubridad de las instalaciones. También existe la seguridad social, donde el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social cobra vital importancia ya que tiene por finalidad la consecución de la justicia social, a través del tratamiento en materia de pobreza, salud, vejez, incapacidad, desempleo, por mencionar algunos de los objetivos de la institución en cuestión.

Así mismo es alimentaria, que según los Jefes de Estado y de Gobierno de los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, que se

identifica con las siglas “F.A.O.”, quienes reunidos en la Cumbre Mundial de la Alimentación en el año de mil novecientos noventa y seis la definieron de la siguiente manera: “Cuando todas las personas tienen en todo momento acceso físico, social y económico a los alimentos suficientes, inocuos y nutritivos que satisfagan sus necesidades energéticas diarias y preferencias alimentarias para llevar una vida sana y activa”, pero más que una definición propiamente dicha, se puede concluir de la lectura que es más una interpretación lógica, y a la vez humana, de un sentimiento generalizado de bienestar pleno.

También puede ser informática, donde surge la información confidencial o privilegiada mediante la protección del sistema de cómputo, así como de su contenido, como lo es la información que en ella se archiva. Pero, ahora bien, no se puede confundir la seguridad informática con la seguridad de la información, la cual consiste en los mecanismos de naturaleza preventivos y reactivos que tienen por objeto salvaguardar la integridad y confidencialidad de la información mediante mecanismos tecnológicos especializados.

La seguridad es ciudadana, que según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en el año de 2006 la definió como “la condición personal, objetiva y subjetiva, de encontrarse libre de violencia o amenaza de violencia o despojo intencional por parte de otros”, concepto donde se pueden observar a tras luz derechos constitucionales como el derecho a la vida y el derecho de propiedad; y existe también la seguridad nacional que podría resumirse como la protección que hace el mismo Estado de los elementos que lo constituyen, como la población, el territorio, ordenamiento jurídico, soberanía con la finalidad de otorgar el bien común a sus habitantes.

Ahora bien, la seguridad que busca abordar la presente investigación es la Seguridad Vial, cuyo desarrollo del tema se hará en el siguiente tema dentro del presente capítulo ya que la importancia de esta ha ido cobrando auge cada vez más, debido, lamentablemente, a estadísticas y consecuencias negativas, como lo son los accidentes de tránsito, que ocasionan un porcentaje alto de muertes, detrimento en las condiciones ambientales, por mencionar solo algunas.

2.8.5 Interpretación del Artículo 13 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96

(Ley de Tansito, 1996) Nuestra ley de tránsito establece en el artículo 13 Límite de la Responsabilidad, “En el caso que un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zonas de seguridad, fuera de estas, el conductor estará exento de toda responsabilidad, siempre y cuando estuviere conduciendo conforme las leyes aplicables”.

2.8.6 Casos Según mi Análisis a los que se Puede ser Puede Aplicar la Interpretación del Artículo 13 de la Ley de Tránsito.

2.8.6.1 Caso Número Uno: Accidente en Pasarela.

En fecha diecisiete de enero de dos mil dieciséis siendo las trece horas y un minuto en noticia por la cual se estableció que una mujer fue atropellada debajo de una pasarela, la víctima no utilizó la pasarela y decidió arriesgarse, la decisión le costó la vida. La ley quita responsabilidad a los conductores cuando es en un área con seguridad para la circulación de los peatones.

Los bomberos municipales llegaron al lugar y constataron que la mujer que no ha sido identificada murió debido a los golpes ocasionados por el impacto. En el lugar quedó en el vehículo al que se le distingue el área de impacto. Se desconoce de qué forma la mujer cruzó la

calle. Sin percatarse del fluido vehicular. La persona que conducía el automotor quedó detenido debido a la muerte de la persona y será llevado ante los tribunales de justicia.

Al hacer un análisis del caso en mención publicado por prensa libre. La ley de tránsito y su reglamento indicado en el artículo 13 sobre el límite de la responsabilidad de las personas el cual dice: En el caso que un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zona de seguridad, el conductor estará exento de responsabilidad, siempre y cuando estuviere conduciendo conforme a las leyes aplicables.

Además, el artículo 57 del reglamento de la ley de tránsito decreto número 273-98 establece en referida normativa que el peatón tiene derecho de vía ante cualquier medio de transporte. Todo conductor de un vehículo deberá respetar este derecho, cediendo el paso al peatón, especialmente, a niños, ancianos, discapacitados, invidentes, mujeres embarazadas y cualquier persona que conduzca un niño; ante las cuales el conductor extremará sus precauciones. Sin embargo, los peatones tienen obligaciones establecidas en el mismo reglamento el cual dice que en áreas, zonas, franja, pasos, pasarelas y otros espacios para peatones, estos están obligados a utilizarlos. En tal caso, la responsabilidad de conductores de vehículos según la ley se le limita a que conduzca de acuerdo a las normas y reglas de la materia.

Por lo que según del estudio realizado en la elaboración de la presente tesis, soy del criterio que existe una excepción a la responsabilidad del conductor, siempre y cuando el mismo se conduzca de acuerdo a la ley, con esto quiero decir que lleve el vehículo adecuado y la documentación necesaria requerida por la ley, además que al conducir el mismo respete los límites de velocidad y las señalizaciones que establecen las autoridades en las diversas vías, con esto el conductor podrá encuadrarse en lo que establece el artículo 13 de la ley de tránsito y está exento de toda

responsabilidad en caso de atropellar a una persona en la vía pública que cuente con las zonas de seguridad, en el presente caso el peatón en mención contaba con una zona de seguridad como es la pasarela, por lo que según mi razonamiento si es procedente la aplicación del artículo 13 en beneficio del conductor en mención.

2.8.6.2 Caso Número Dos: Accidente en Pasarela.

En fecha uno de junio de dos mil diecinueve un hombre muere atropellado en ingreso a Xela. Un hombre murió atropellado en el ingreso a la ciudad de Quetzaltenango, sector conocido como las rosas zona cinco, el piloto causante del hecho se intentó dar a la fuga, pero fuerzas de seguridad le interceptaron el paso metros adelante. Hasta el momento el hombre no ha sido identificado por las autoridades, únicamente refieren algunos testigos que su nombre es Julio de unos treinta y cinco años de edad y se dedicaba a vender frutas con una carreta.

A pocos metros de donde ocurrió el hecho hay una pasarela que raras veces es utilizada por peatones según vecinos del lugar.

Según el análisis realizado y al igual que el caso anterior existe una pasarela donde el peatón puede cruzar de un extremo a otro, el cual no fue utilizado por el mismo, es el caso que existe una excepción a la responsabilidad del conductor, siempre y cuando el mismo se conduzca de acuerdo a la ley, con esto quiero decir que lleve el vehículo adecuado y la documentación necesaria requerida por la ley, además que al conducir el mismo respete los límites de velocidad y las señalizaciones que establecen las autoridades en las diversas vías, con esto el conductor podrá encuadrarse en lo que establece el artículo 13 de la ley de tránsito y está exento de toda responsabilidad en caso de atropellar a una persona en la vía pública que cuente con las zonas de seguridad, en el presente caso el peatón en mención contaba con una zona de seguridad como

es la pasarela, por lo que según mi razonamiento si es procedente la aplicación del artículo 13 en beneficio del conductor en mención.

2.8.6.3 Caso Número Tres.

En el caso de una persona al ser atropellada en un paso de cebra. Según el análisis realizado y en concordancia con el artículo 61 del Reglamento de la ley de Tránsito y de la misma manera que los casos anteriores, el paso de cebra es un área especificado para peatones donde pueden cruzar de un extremo a otro. Al igual que cualquier accidente que involucre un vehículo, los accidentes de paso de peatones tienen el potencial de ser extremadamente peligrosos. Al principio podría parecer razonable suponer que el conductor siempre tiene la culpa en un accidente de peatones, pero en realidad, la responsabilidad en este tipo de accidentes puede ser más complicada. En los pasos de cebra que están en esquinas a menudo cuando los conductores quieren girar ya sea izquierda o derecha en intersecciones, están tan centrados buscando la brecha en el tráfico en sentido contrario para entrar que no ven la existencia del paso de cebra para peatones cruzando la calle.

Esto quiere decir por lo tanto existen malas interpretaciones en cuanto a que la gente cae en la trampa de creer que siempre y cuando utilicen un cruce peatonal marcado están seguros. La realidad es que los peatones no tienen automáticamente el derecho de paso solo porque hay un paso de cebra. Siguen siendo responsables de ceder el paso a los vehículos que se aproximan si el semáforo está en verde.

De igual manera como se ilustra en la fotografía el peatón tiene paso de sobre a 2 metros pero lo utiliza, en este caso también el conductor tiene que estar exento de responsabilidad siempre y cuando el mismo se conduzca de acuerdo a la ley, con esto quiero decir que lleve el vehículo

adecuado y la documentación necesaria requerida por la ley, además que al conducir el mismo respete los límites de velocidad y las señalizaciones que establecen las autoridades en las diversas vías, con esto el conductor podrá encuadrarse en lo que establece el artículo 13 de la ley de tránsito y está exento de toda responsabilidad en caso de atropellar a una persona en la vía pública que cuente con las zonas de seguridad, en el presente caso el peatón en mención contaba con una zona de seguridad como es el paso de cebra, por lo que según mi razonamiento si es procedente la aplicación del artículo 13 en beneficio del conductor en mención.

2.8.6.4 Caso Número Cuatro: En el Caso de una Persona al ser Atropellada por Salirse del Área de Ciclovía.

Según el análisis realizado y de la misma manera que los casos anteriores, el paso de ciclovía es exclusivo para personas que se transitan en bicicletas pero al salirse del mismo y se atropellados el conductor que atropelló al ciclista como se ilustra en la fotografía está exento de responsabilidad si el ciclista sale de su área, así mismo es necesario que el automovilista cuente y se conduzca de acuerdo a la ley, con esto quiero decir que lleve el vehículo adecuado y la documentación necesaria requerida por la ley, además que al conducir el mismo respete los límites de velocidad y las señalizaciones que establecen las autoridades en las diversas vías, con esto el conductor podrá encuadrarse en lo que establece el artículo 13 de la ley de tránsito y está exento de toda responsabilidad en caso de atropellar a una persona en la vía pública que cuente con área de ciclovía, en el presente caso existe un área específica para desplazarse por parte del ciclista como lo es el área de ciclovía, por lo que según mi razonamiento si es procedente la aplicación del artículo 13 en beneficio del conductor en mención.

CAPÍTULO III

Investigación De Campo.

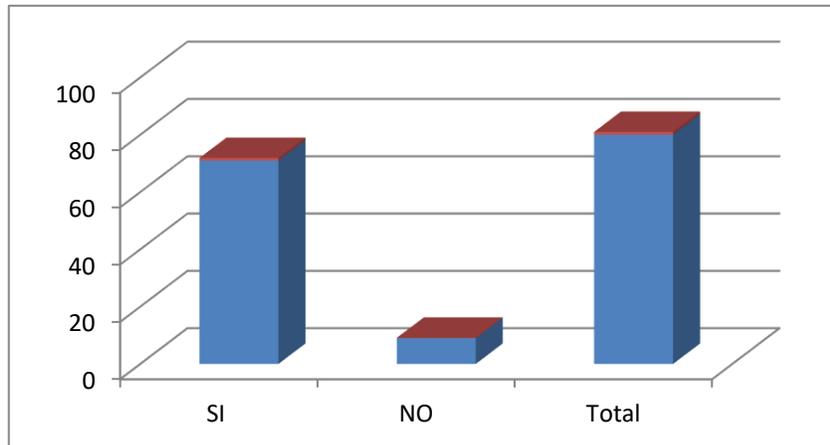
3.1 Encuesta a Abogados de la Ciudad de Quetzaltenango:

Tabulación análisis e interpretación y discusión de resultados, obtenidos en el Trabajo e Investigación denominado: Análisis Jurídico De Los Limites De La Responsabilidad Contenido En El Artículo 13 De La Ley De Tránsito (Estudio A Realizarse En Quetzaltenango). Boleta presentada y resuelta por Abogados de Quetzaltenango, según la muestra representativa y confiable.

3.1.1 Pregunta Número Uno: ¿Conoce usted el artículo 13 del Decreto 132-96 de la Ley de Tránsito que establece los siguiente, un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zonas de seguridad, el conductor estará exento de toda responsabilidad, siempre y cuando estuviere conduciendo conforme las leyes aplicables?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	70	88
2	No	10	12
	Totales	80	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a los señores abogados de la ciudad de Quetzaltenango.



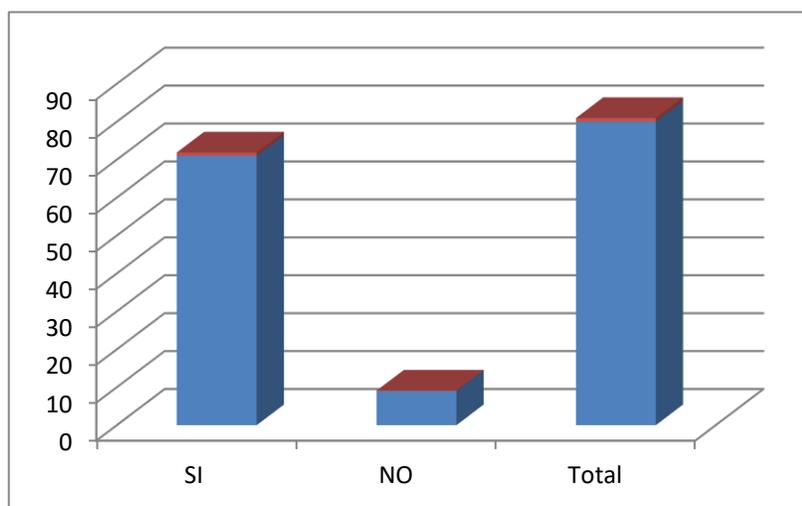
Interpretación:

De las respuestas brindadas por los Señores Abogados de la Ciudad de Quetzaltenango, al ser cuestionados sobre si conoce el artículo 13 del Decreto 132-96 de la Ley de Tránsito que establece si en el caso que un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zonas de seguridad, el conductor estará exento de toda responsabilidad, siempre y cuando estuviere conduciendo conforme las leyes de Guatemala, a lo que el ochenta y ocho por ciento contesto que sí, es satisfactorio establecer que los abogados profesionales activos tienen conocimiento de la interrogante.

3.1.2 Pregunta Numero Dos ¿Considera usted que las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho pro el lugar, en la oportunidad forma y modo que normen los reglamentos?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	71	89
2	No	9	11
	Totales	80	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a los señores abogados de la ciudad de Quetzaltenango.



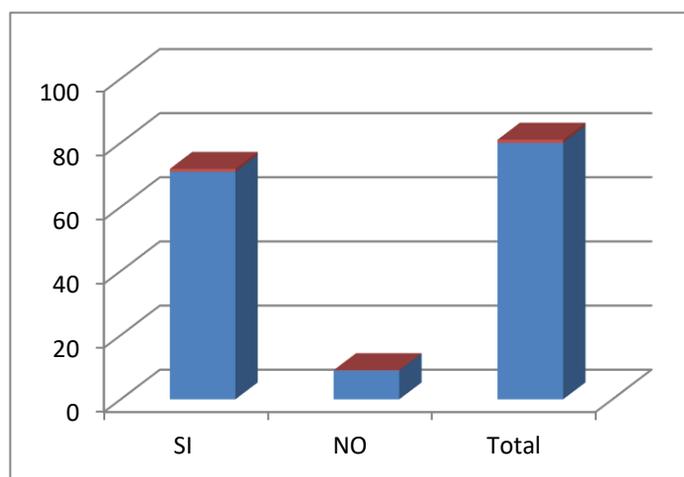
Interpretación:

De las respuestas brindadas por los Señores Abogados de la Ciudad de Quetzaltenango, al ser cuestionados sobre si los peatones tienen prioridad ante los vehículos el ochenta y nueve establece que si existe una prioridad.

3.1.3 Pregunta Número Tres: ¿Estima usted procedente el derecho al conductor de eximirse de responsabilidad al atropellar a una persona, en área donde exista zona segura como pasarela y el peatón no la use?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	65	81
2	No	15	19
	Totales	80	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a los señores abogados de la ciudad de Quetzaltenango.



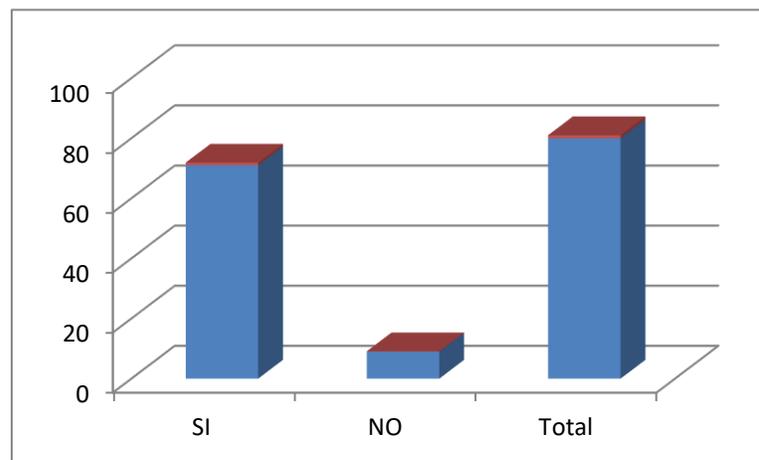
Interpretación:

El resultado de la opinión dado por los encuestados en éste cuestionamiento, se estableció con afirmar que efectivamente si existe zona segura el conductor siempre y cuando conduzca conforme a las leyes puede quedar exento de responsabilidad.

3.1.4 Pregunta Número Cuatro: ¿Considera usted que debe ser procesado el conductor que atropelle a una persona, cuando exista debidamente señalizada área segura para que el peatón transite y este no la utilice?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	49	61
2	No	31	39
	Totales	80	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a los señores abogados de la ciudad de Quetzaltenango.



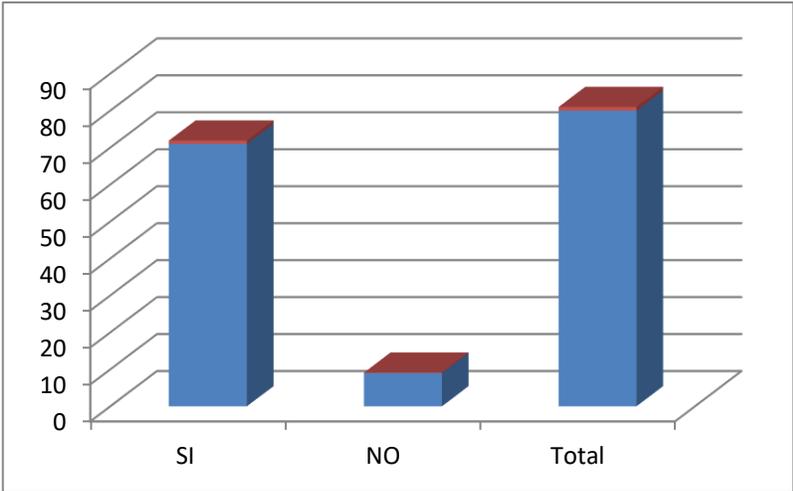
Interpretación:

En este cuestionamiento realizado a los señores abogados el sesenta y uno estableció que si debe ser procesado ya que es el juez el que resolverá si ha lugar a la eximente o a la responsabilidad del conductor.

3.1.5 Pregunta Número Cinco: ¿Tiene conocimiento usted que distancia de un área señalada como segura, del área límite para que el conductor este exento de responsabilidad en caso de accidente que resulte en el daño de un peatón?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	38	48
2	No	42	52
	Totales	80	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a los señores abogados de la ciudad de Quetzaltenango.



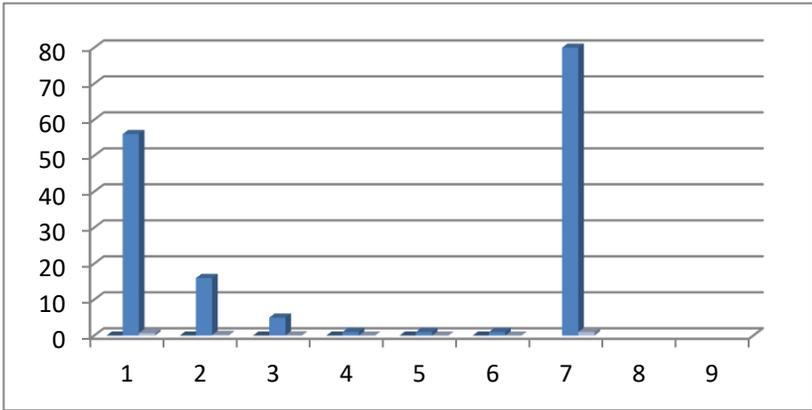
Interpretación:

En la pregunta realizada un cincuenta y dos por ciento de abogados no tienen conocimiento de las distancias que amparan al conductor al atropellar a un peatón de la zona segura. Y un cuarenta y ocho por ciento tiene algún conocimiento leve de la distancia que puede ser considerada como zona segura.

3.1.6 Pregunta Número Cinco (Interrogante): Al ser preguntados de ¿Cuál? de su respuesta en la pregunta número cinco, estos son los resultados:

No.	Respuestas	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	1.5 metros	1	1
2	2 metros	16	19
3	5 metros	26	33
4	3 a 6 metros	1	1
5	20 metros	30	38
6	100 metros	2	3
7	200 metros	3	4
8	Sin Respuesta	1	1
	Totales	80	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a los señores abogados de la ciudad de Quetzaltenango.



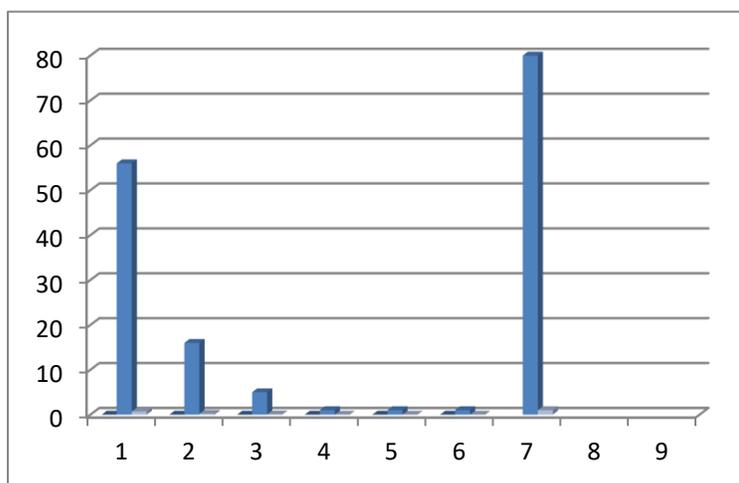
Interpretación:

Se obtuvieron de parte de los Señores Abogados encuestados, manifestaron el treinta y ocho por ciento que son veinte metros la distancia que debe de haber fuera de la zona segura, en el cual el conductor quedaría exento de responsabilidad, el treinta y tres por ciento establece que cinco metros, y un diecinueve por ciento establece que 2 metros.

3.1.7 Pregunta Número Seis: ¿Qué zonas seguras de tránsito para personas conoce usted?

No.	Respuestas	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Pasarela, Pasos Peatonales	56	70
2	Paso de cebra, Aceras	16	20
3	Ciclo vía	5	7
4	En Quetzaltenango Ninguna	1	1
5	Semáforo	1	1
6	Sin Respuesta	1	1
	Totales	80	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a los señores abogados de la ciudad de Quetzaltenango.



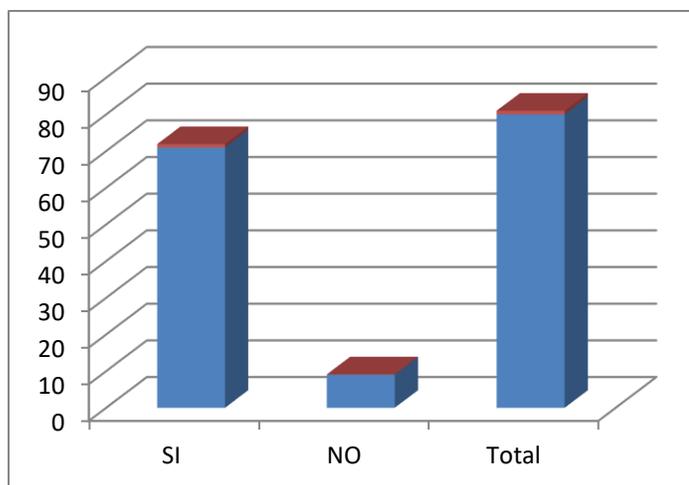
Interpretación:

En este cuestionamiento realizado los Señores Abogados, manifestaron el 70 % que la pasarela es considerada zona segura para el peatón, así también el 20 % estableció el paso de cebra. Un 7% estableció que la ciclo vía es una zona segura: Un 1% establece que en Quetzaltenango existe zonas seguras pero los peatones no las usan.

3.1.8 Pregunta Número Siete: ¿Considera usted que existiendo una zona segura debidamente señalizada y delimitada de paso, el peatón tiene derecho a responsabilizar de un delito en caso de un accidente al conductor de un vehículo, cuando el peatón no utilice dicha zona segura?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	46	58
2	No	34	42
	Totales	80	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a los señores abogados de la ciudad de Quetzaltenango.



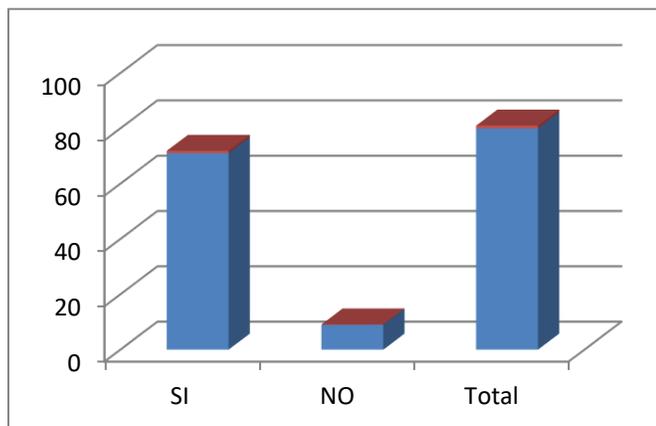
Interpretación:

De la pregunta realizada un cincuenta y ocho por ciento establece que si existe el derecho de responsabilizar al conductor, en contra posición un cuarenta y dos establece que no toda vez que el peatón tiene área segura y no la utiliza.

3.1.9 Pregunta Número Ocho: ¿Considera usted que se garantiza el debido proceso y el derecho de defensa, permitiendo a la persona implicada en un hecho de tránsito presentar pruebas para establecer que el peatón no usaba zona segura y así estar él exento de responsabilidad?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	71	89
2	No	9	11
	Totales	80	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a los señores abogados de la ciudad de Quetzaltenango.



Interpretación:

Del resultado en este cuestionamiento a los Señores Abogados la mayoría estableció que si debe de existir pruebas que permitan al juzgador establecer si existe o no responsabilidad al conductor implicado en un hecho de transito cuando exista zona segura.

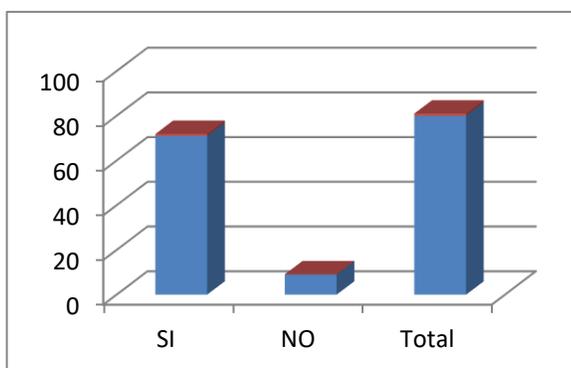
3.2 Encuesta a agentes de la policía nacional civil de la ciudad de Quetzaltenango:

Tabulación análisis e interpretación y discusión de resultados, obtenidos en el Trabajo e Investigación denominado: Análisis Jurídico De Los Limites De La Responsabilidad Contenido En El Artículo 13 De La Ley De Tránsito (Estudio A Realizarse En Quetzaltenango. Boleta presentada y resuelta por Abogados de Quetzaltenango, según la muestra representativa y confiable.

3.2.1 Pregunta Número Uno: ¿Conoce usted el artículo 13 del Decreto 132-96 de la Ley de Tránsito que establece lo siguiente, un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zonas de seguridad, el conductor estará exento de toda responsabilidad, siempre y cuando estuviere conduciendo conforme las leyes aplicables?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	28	70
2	No	12	30
	Totales	40	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a agentes policía nacional civil de la ciudad de Quetzaltenango.



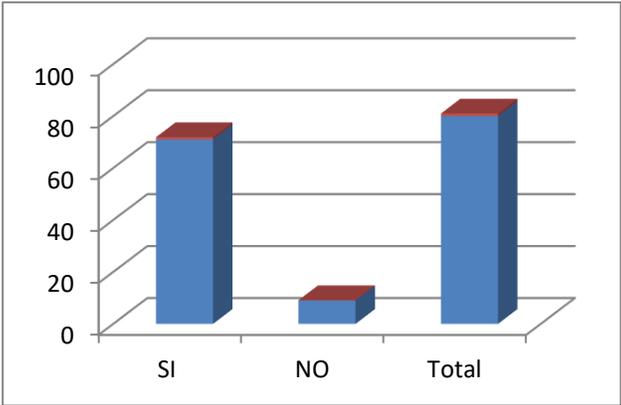
Interpretación:

De las respuestas brindadas por los Señores Agentes de la Policía Nacional Civil de la Ciudad de Quetzaltenango, al ser cuestionados sobre si Conocen lo que establece el artículo 13 del Decreto 132-96 de la Ley de Tránsito el cual regula que si un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zonas de seguridad, el conductor estará exento de toda responsabilidad, siempre y cuando estuviere conduciendo conforme las leyes aplicables, el setenta por ciento, respondió en forma positiva, es satisfactorio obtener ese resultado en virtud de que se trata de Agentes de la Policía Nacional Civil en el ejercicio de la profesión. Lo que determina el conocimiento legal sobre la Ley de Tránsito.

3.2.2 Pregunta Numero Dos ¿Considera usted que las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar, en la oportunidad forma y modo que normen los reglamentos?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	34	90
2	No	6	10
	Totales	40	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a agentes policía nacional civil de la ciudad de Quetzaltenango.



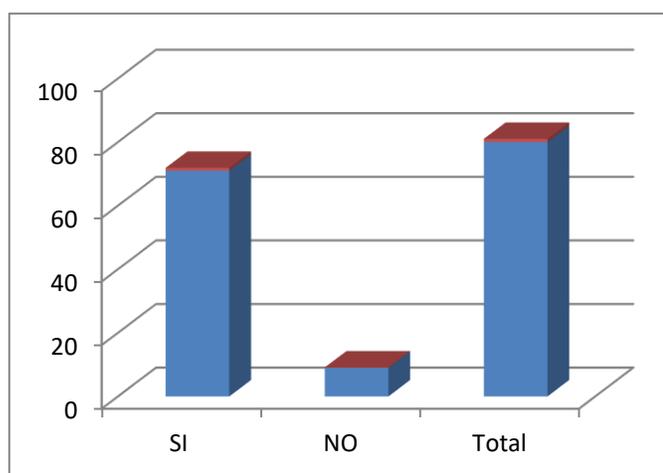
Interpretación:

De las respuestas brindadas por los Señores Agentes de la Policía Nacional Civil de la Ciudad de Quetzaltenango, al ser cuestionados sobre si las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar, en la oportunidad forma y modo que normen los reglamentos. El noventa por ciento afirmó en forma positiva. Lo que determina el conocimiento legal sobre la prioridad de personas ante vehículos para circular en las vías públicas.

3.2.3 Pregunta Número Tres: ¿Estima usted procedente el derecho al conductor de eximirse de responsabilidad al atropellar a una persona, en área donde exista zona segura como pasarela y el peatón no la use?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	29	72
2	No	11	28
	Totales	40	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a agentes policía nacional civil de la ciudad de Quetzaltenango.



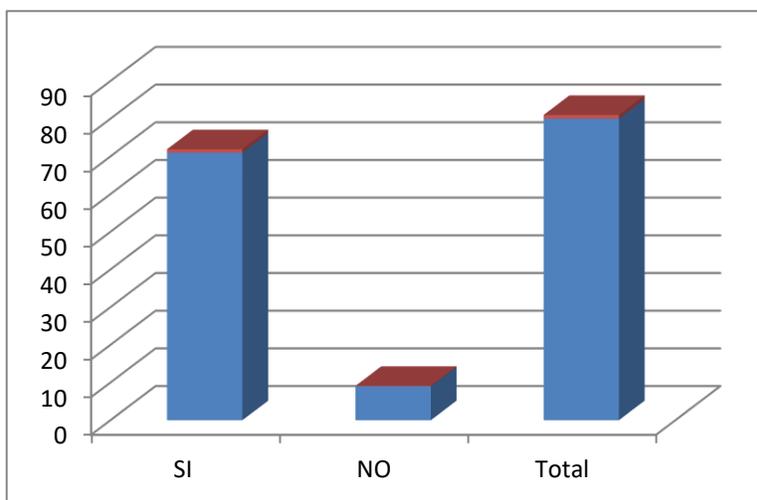
Interpretación:

El resultado de la opinión dado por los encuestados en este cuestionamiento, el setenta y dos por ciento estableció afirmó que efectivamente puede eximirse de responsabilidad al conductor que atropelle a una persona, en área donde exista zona segura como pasarela y el peatón no la use.

3.2.4 Pregunta Número Cuatro: ¿Considera usted que debe ser procesado el conductor que atropelle a una persona, cuando exista debidamente señalizada área segura para que el peatón transite y este no la utilice?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	26	65
2	No	14	35
	Totales	40	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a agentes policía nacional civil de la ciudad de Quetzaltenango.



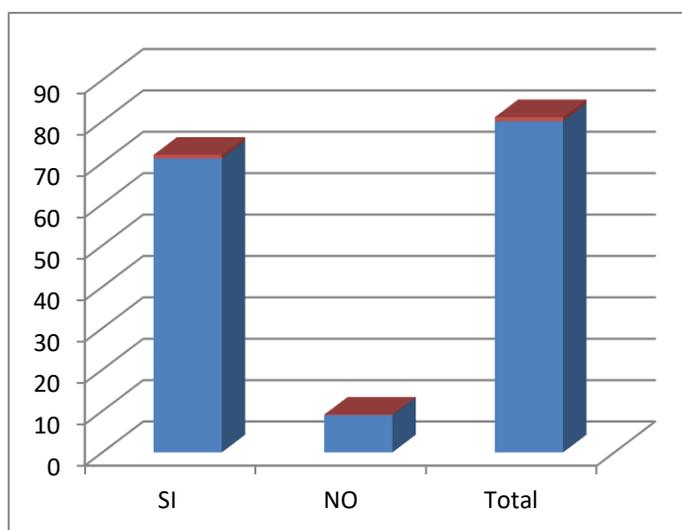
Interpretación:

En este cuestionamiento realizado los Agentes de la Policía Nacional Civil, manifestaron que debe existir un proceso para el conductor que atropelle a una persona, puesto que es el juez quien da la eximente.

3.2.5 Pregunta Número Cinco: ¿Tiene conocimiento usted que distancia de un área señalada como segura, del área límite para que el conductor esté exento de responsabilidad en caso de accidente que resulte en el daño de un peatón?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	18	45
2	No	22	55
	Totales	40	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a agentes policía nacional civil de la ciudad de Quetzaltenango.



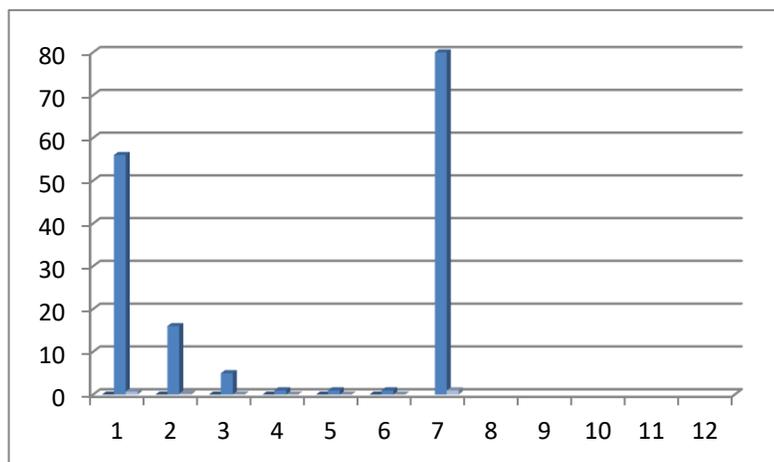
Interpretación:

En este cuestionamiento realizado los Agentes de la Policía Nacional Civil, es notorio el poco conocimiento que tienen los agentes en cuanto a la distancia que debe considerarse como zona segura.

3.2.6 Pregunta Número Cinco (Interrogante): Al ser preguntados de ¿Cuál? de su respuesta en la pregunta número cinco, estos son los resultados:

No.	Respuestas	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	100 metros	4	10
2	2 metros	2	5
3	2 metros paso de cebra	2	5
4	100 metros pasarela	1	3
5	50 metros	1	3
6	10 metros	1	3
7	Cruce peatonal	1	3
8	3 metros	1	3
9	100 a 200 metros	1	3
10	Al tener señales limita al conductor	1	3
11	Sin Respuesta	25	59
	Totales	40	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a agentes policía nacional civil de la ciudad de Quetzaltenango.



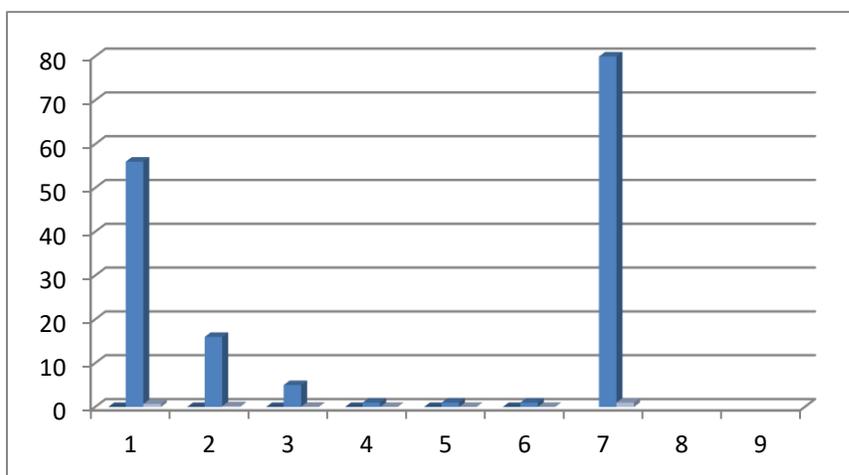
Interpretación:

Se obtuvieron de parte de Agentes de la Policía Nacional Civil, en su mayoría manifestaron ignorar distancias para establecer un área segura, así también el diez por ciento estableció cien metros y la mayoría ignora los límites reales y legales.

3.2.7 Pregunta Número Seis: ¿Qué zonas seguras de tránsito para personas conoce usted?

No.	Respuestas	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Pasarelas	14	35
2	Paso de cebra, Paso peatonal	14	35
3	Parque central zona 1 Quetzaltenango	2	5
4	Señales de tránsito	1	3
5	Semáforo	1	3
6	Zonas de hospitales	1	3
7	Zona de escuela	1	3
8	Sin Respuesta	6	13
	Totales	40	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a agentes policía nacional civil de la ciudad de Quetzaltenango.



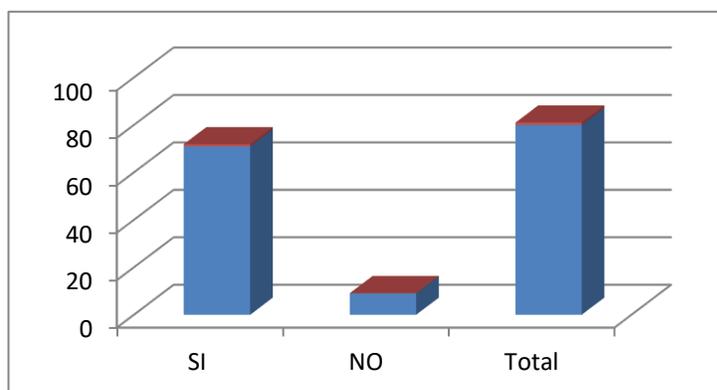
Interpretación:

En este cuestionamiento realizado los Agentes de la Policía Nacional Civil, manifestaron un treinta y cinco por ciento que la pasarela es una zona segura, así también un treinta y cinco por ciento establece que el paso de cebra es zona segura, manifestando el resto respuestas no acordes a la pregunta, de tal manera podemos establecer que el cincuenta por ciento de agentes de la policía nacional civil no tienen conocimientos adecuados al trabajo que desempeñan en cuanto a la ley de Tránsito

3.2.8 Pregunta Número Siete: ¿Considera usted que existiendo una zona segura debidamente señalizada y delimitada de paso, el peatón tiene derecho a responsabilizar de un delito en caso de un accidente al conductor de un vehículo, cuando el peatón no utilice dicha zona segura?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	20	50
2	No	20	50
	Totales	80	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a agentes policía nacional civil de la ciudad de Quetzaltenango.



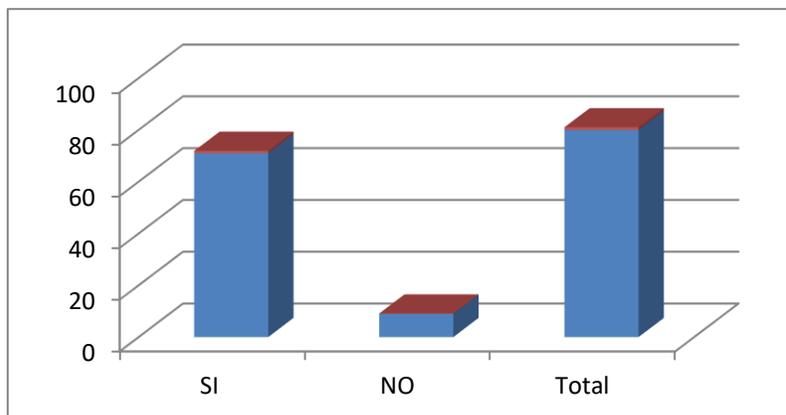
Interpretación:

En las encuestas a los Agentes de la Policía Nacional Civil, el cincuenta por ciento establece que no en contraposición del cincuenta por ciento que establece que sí.

3.2.9 Pregunta Número Ocho: ¿Considera usted que se garantiza el debido proceso y el derecho de defensa, permitiendo a la persona implicada en un hecho de tránsito presentar pruebas para establecer que el peatón no usaba zona segura y así estar él exento de responsabilidad?

No.	Respuestas:	Número de Encuestados	Porcentajes %
1	Si	35	88
2	No	5	12
	Totales	40	100

Fuente: Boleta de encuesta pasada a agentes policía nacional civil de la ciudad de Quetzaltenango.



Interpretación:

Del resultado en este cuestionamiento a los Señores Agentes de la Policía Nacional Civil estableció que si se garantiza el debido proceso y el derecho de defensa, al permitir que la persona que pudiera resultar afectada, pueda presentarse ante el órgano contralor y presentar pruebas.

3.3 Análisis del Trabajo de Campo

Al estatuir el análisis del trabajo de campo a través de las encuestas formulada, dirigida a Abogados y Policía Nacional Civil de que ¿existe responsabilidad del conductor de un vehículo cuando atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zona segura? A lo que la mayoría contesto, el conductor se exime de toda responsabilidad cuando conduzca de conformidad con la ley Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República y su Reglamento, al concluir con mi propio análisis y punto de vista basados en hechos reales, a través de historia, jurisprudencia, revistas, libros y leyes, en Guatemala principalmente en Quetzaltenango.

El conductor se exime de responsabilidad a través de un debido proceso demostrado ante la autoridad competente, determinando qué tipo de zona segura existía en el lugar del hecho y, que si el conductor conducía de conformidad con las leyes, la reacción tomada por el conductor al momento de ocasionar el accidente de tránsito, tales como llamar a una ambulancia, pedir otro tipo de auxilio, contribuir con todo o parte de los gastos médicos, una contribución económica o cualquier otro tipo de acuerdo que puedan llegar con la víctima, le contribuiría a demostrar al conductor de que no tenía la intención de causarle daño contra la vida del peatón ante la autoridad competente.

Así también como documento en orden, tales como licencia de conducir, tarjeta de circulación o fotocopia autenticada de la tarjeta de circulación, placa o placas y calcomanía de circulación vigente, estos documentos serán aportados por el conductor al momento que conduzca un vehículo automotor, y ser presenta al ser requerido por la autoridad en el momento del hecho de tránsito, el vehículo debe de estar en ópticas condiciones de funcionamiento.

Y otro de los temas abarcar, de que el conductor no vaya bajo los efectos de alcohol y influencia de drogas, estupefaciente o sustancia psicotrópicas, si esta prueba resulta negativa, sin más trámites, se devolverá los documentos, el vehículo podrá circular libremente.

También la autoridad correspondiente fijará, empleando las señalizaciones necesarias, las limitaciones de velocidad específicas que corresponda a las características del tramo de la vía, cumpliendo con la señalización genéricas, tales como velocidades máximas en área urbana, velocidades en área extraurbana y velocidades mínimas, que ninguna conducta del conductor no esté contrario a la leyes para estar exento a toda responsabilidad al atropellar a una persona a en la vía pública, caso contrario el conductor será responsable con pena de prisión, dependiendo cual sea el hecho delictivo.

Conclusiones

Después del análisis completo, detallado e interpretación doctrinaria, y en confrontación del estudio realizado, que permite establecer y determinar mediante encuestas realizada a profesionales del derecho, agentes de la Policía Nacional Civil del municipio de Quetzaltenango llevo a las siguientes conclusiones.

1. Del estudio realizado se estableció que el conductor se exime de toda responsabilidad cuando atropelle a una persona, en donde existan zonas seguras de tránsito, siempre y cuando el conductor estuviere conduciendo conforme el lugar, en la oportunidad, modo, forma y dentro de la velocidad establecida en la ley.
2. Al acaecer un hecho de tránsito el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito a través de sus agentes encargados de tránsito coordinara con los agentes de la policía nacional civil, para poner a disposición del juez respectivo los datos, documentos, vehículo y personas implicadas en el hecho de tránsito, si fuere el caso, para determinar si el conductor tiene o no responsabilidad y si se ha cometido o no un delito culposo.
3. Que de la presente investigación se establece de acuerdo con las encuestas dirigida a distintos profesionales del derecho, Juez de tránsito y policía nacional civil, que una zona segura de tránsito, específicamente en una pasarela es de cien metros, sin embargo, no se puedo encontrar un fundamento legal que sustente ese extremo que maneje en la práctica.
4. La ley de tránsito establece que las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, siempre que ejercite su derecho por el lugar, en la oportunidad, forma y modo que normen los reglamentos ante cualquier medio de

transporte terrestre, acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o las destinadas a actividades especiales.

5. Que el artículo 13 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República, en el caso de que un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zona de seguridad, el conductor estará exento de toda responsabilidad, posteriormente de que se presten todos los medios de prueba dentro de un proceso penal de ser necesario debiéndose obtener en consecuencia sentencia absolutoria emitida por el Órgano Jurisdiccional competente.
6. No obstante, existen las dominadas “zonas seguras” en el Reglamento de la Ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo Número 273-98 del Congreso de la República, se pudo constatar que en la práctica resulta muy difícil eximir a un conductor de responsabilidad cuando atropelle a una persona, aunque este hecho haya acaecido en una zona segura.

Recomendaciones

1. Se recomienda al conducir un vehículo que transite en la vía pública observar todos los requisitos que establece la Ley de Transito Decreto Número 132-96 del Congreso de la República, tales como la licencia de conducir vigente, que este en sus capacidades civiles, mentales, volitivas, en el modo y forma que establece la ley, para poder así tener la posibilidad de eximir al conductor de responsabilidad en el caso de que atropelle a una persona en donde exista zona segura para el peatón.
2. Que una vez determinada las circunstancias del hecho de tránsito, y de ser procedente se le restituyan los derechos de los que goza el conductor y se exima de toda responsabilidad al establecerse que en el lugar existía zona segura para el peatón.
3. Señalizar las zonas seguras en una forma que sea visible, implementando programas y proyectos en el municipio de Quetzaltenango de educación vial, cuyos elementos se incorporan a los planes educativos, así como a los de capacitación estudiantil.
4. Hacer campañas de concientización para que tanto los peatones y los conductores conozcan acerca de las zonas seguras, promoviendo una mejor cultura vial en el municipio de Quetzaltenango
5. Que se promueva la observancia y la aplicación del límite de la responsabilidad contenida en el artículo 13 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República, relativo a la eximente que debe de tener el conductor de un vehículo que atropelle a una persona cuando exista una zona segura.
6. Que se promueva la aplicación ante los órganos jurisdiccionales competentes del eximente contenido en el artículo 13 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República, a efectos de hacer valer los derechos y obligaciones de los conductores y peatones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Libros

- Eugenio, C. C. (s.f.). Causas de Extincion de la Responsabilidad penal.
- Academia, R. (1996). Diccionario de la lengua española. Guatemala: Educativa.
- Cabanellas, G. (1995). Diccionario Juridico de Ciencias Juridicas, políticas y Sociales.
- Calderon Morales, H. (2005). Ejercicio de la competencia administrativa. Guatemala: Fenix.
- Garcia Maynez, E. (1990). Introduccion al estudio del derecho. Argentina.
- Jimenéz, D. A. (1997). Consecuencia de la Causalidad Material.
- Melendreras Villacorto, R. A. (2012). La educacion vial como medio para atorgar y garantizar la seguridad vial a los vecinos de la ciudad de Guatemala. Guatemala.
- Ossorio, M. (2007). Diccionario de Ciencias Juridicas, Politicas y Sociales. Guatemala: Heliasta.
- Pol Betanchourth, L. Y. (2007). Analisis Juridico y Doctrinal del Articulo 17 de la Ley de Tansito Decreto 132-96. Guatemala.

Leyes

- Codigo Penal. (1973). Codigo Penal Decreto17-73. Guatemala.
- Codigo procesal Civil y Mercantil. (1963). Codigo procesal Civil y Mercantil Decreto Ley 107. Guatemala.
- Constitución Política de la República de Guatemala. (1985). Constitución Política de la República de Guatemala. Guatemala.
- Ley de Probidad y Responsabilidades de Funcionarios y Empleados Publicos. (2002). Ley de Probidad y Responsabilidades de Funcionarios y Empleados Publicos Decreto 89-2002. Guatemala.
- Ley de Tansito. (1996). Ley de Transito Decreto 132-96. Guatemala.
- Municipal, C. (2002). Codigo Municipal. Guatemala.

Informes

- Prensalibre. (1 de abril de 2016). <http://www.prensalibre.com/>. Recuperado el 3 de mayo de 2018, de <http://www.prensalibre.com/>: <http://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/bullying-afecta-mas-a-estudiantes-de-primaria>
- Cien. (2015). Educacion vial para Primaria. Revista. Guatemala.

E-grafía

Se consultaron las siguientes páginas de internet:

- Guatemala, H. d. (2015). Historia de la ciudad en Guatemala. Obtenido de <http://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/09/historia-delautomovil-en-guatemala.html> : <http://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/09/historia-delautomovil-en-guatemala.html>
- Juridico, A. (2015). Google.com. Obtenido de Analisis comparativo de la normativa vigente en materia de transito: <http://odd.ucr.ac.cr/sites/default/files/comportamiento-motocicletas/analisis-comparativo-legislacion-detransito-y-seguridad-vial-para-motocicletas-odd-ucr.pdf>

Anexo

UNIVERSIDAD MESOAMERICANA SEDE QUETZALTENANGO

FACULTAD DE DERECHO

BOLETA DE ENCUESTA DE TRABAJO DE CAMPO DE TESIS DE LA

LICENCIATURA DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

DIRIGIDA ABOGADOS DE QUETZALTENANGO

RESPONSABLE: **ELMER JEREMIAS PEREZ MEJIA**

CIUDAD DE QUETZALTENANGO.



Los datos vertidos en la presente Boleta de Opinión serán utilizados exclusivamente para el estudio académico sobre el tema: **ANALISIS JURIDICO DE LOS LIMITES DE LA RESPONSABILIDAD CONTENIDO EN EL ARTICULO 13 DE LA LEY DE TRANSITO** (Estudio a Realizarse en el municipio y departamento de Quetzaltenango), los cuales serán confidenciales.

Agradeciendo su colaboración.

1. ¿Conoce usted el artículo 13 del Decreto 132-96 de la Ley de Tránsito que establece lo siguiente, un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zonas de seguridad, el conductor estará exento de toda responsabilidad, siempre y cuando estuviere conduciendo conforme las leyes aplicables?

SI _____

NO _____

2. ¿Considera usted que las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar, en la oportunidad forma y modo que normen los reglamentos?

SI _____

NO _____

3. ¿Estima usted procedente el derecho al conductor de eximirse de responsabilidad al atropellar a una persona, en área donde exista zona segura como pasarela y el peatón no la use?

Si _____

NO _____

4. ¿Considera usted que debe ser procesado el conductor que atropelle a una persona, cuando exista debidamente señalizada área segura para que el peatón transite y este no la utilice?

Si_____

No_____

5. ¿Tiene conocimiento usted qué distancia de un área señalada como segura, del área límite para que el conductor este exentó de responsabilidad en caso de accidente que resulte en el daño de un peatón?

SI_____

NO_____ ¿Cuál?_____

6. ¿Qué zonas seguras de tránsito para personas conoce usted?

7. ¿Considera usted que existiendo una zona segura debidamente señalizada y delimitada de paso, el peatón tiene derecho a responsabilizar de un delito en caso de un accidente al conductor de un vehículo, cuando el peatón no utilice dicha zona segura?

SI_____

NO_____

8. ¿Considera usted que se garantiza el debido proceso y el derecho de defensa, permitiendo a la persona implicada en un hecho de tránsito presentar pruebas para establecer que el peatón no usaba zona segura y así estar el exento de responsabilidad?

SI_____

NO_____

UNIVERSIDAD MESOAMERICANA SEDE QUETZALTENANGO

FACULTAD DE DERECHO

BOLETA DE ENCUESTA DE TRABAJO DE CAMPO DE TESIS DE LA

LICENCIATURA DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

DIRIGIDA POLICIA NACIONAL CIVIL

RESPONSABLE: **ELMER JEREMIAS PEREZ MEJIA**

CIUDAD DE QUETZALTENANGO.



Los datos vertidos en la presente Boleta de Opinión serán utilizados exclusivamente para el estudio académico sobre el tema: **ANALISIS JURIDICO DE LOS LIMITES DE LA RESPONSABILIDAD CONTENIDO EN EL ARTICULO 13 DE LA LEY DE TRANSITO** (Estudio a Realizarse en el municipio y departamento de Quetzaltenango), los cuales serán confidenciales.

Agradeciendo su colaboración.

1. ¿Conoce usted el artículo 13 del Decreto 132-96 de la Ley de Tránsito que establece lo siguiente, un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zonas de seguridad, el conductor estará exento de toda responsabilidad, siempre y cuando estuviere conduciendo conforme las leyes aplicables?

SI _____

NO _____

2. ¿Considera usted que las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar, en la oportunidad forma y modo que normen los reglamentos?

SI _____

NO _____

3. ¿Estima usted procedente el derecho al conductor de eximirse de responsabilidad al atropellar a una persona, en área donde exista zona segura como pasarela y el peatón no la use?

Si _____

NO _____

4. ¿Considera usted que debe ser procesado el conductor que atropelle a una persona, cuando exista debidamente señalizada área segura para que el peatón transite y este no la utilice?

Si_____

No_____

5. ¿Tiene conocimiento usted qué distancia de un área señalada como segura, del área límite para que el conductor este exentó de responsabilidad en caso de accidente que resulte en el daño de un peatón?

SI_____

NO_____ ¿Cuál?_____

6. ¿Qué zonas seguras de tránsito para personas conoce usted?

7. ¿Considera usted que existiendo una zona segura debidamente señalizada y delimitada de paso, el peatón tiene derecho a responsabilizar de un delito en caso de un accidente al conductor de un vehículo, cuando el peatón no utilice dicha zona segura?

SI_____

NO_____

8. ¿Considera usted que se garantiza el debido proceso y el derecho de defensa, permitiendo a la persona implicada en un hecho de tránsito presentar pruebas para establecer que el peatón no usaba zona segura y así estar el exento de responsabilidad?

SI_____

NO_____

Cronograma

	Agosto 2019	Agosto 2019	Septiembre 2019	Octubre 2019	Noviembre 2019	Enero 2020
Aprobación Del punto	X					
Notificación De la aprobación		X				
Nombramiento de Metodólogo y Asesor	X					
Aprobación del diseño de Investigación			X			
Desarrollo del Marco Teórico				X		
Aprobación del Marco Teórico					X	
Trabajo de Campo					X	
Aprobación del trabajo de campo					X	
Informe Final de la Investigación						X
Presentación de tesis						X
Aprobación de tesis						X