

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE SUROCCIDENTE
LICENCIATURA DE CIENCIAS JURÍDICA Y SOCIALES, ABOGADO Y NOTARIO



TESIS

**“INCONGRUENCIA EN LA REDACCIÓN Y APLICACIÓN DE LA NORMATIVA
CONTENIDA EN LA LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL”**

Por

JOSUÉ OSBERTO XIVIR GUTIÉRREZ

CARNÉ 201243991

Mazatenango, Suchitepéquez, febrero de 2020.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE SUROCCIDENTE
LICENCIATURA DE CIENCIAS JURÍDICA Y SOCIALES, ABOGADO Y NOTARIO



TESIS

**“INCONGRUENCIA EN LA REDACCIÓN Y APLICACIÓN DE LA NORMATIVA
CONTENIDA EN LA LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL”**

Presentada al Honorable Consejo Directivo del Centro Universitario de Suroccidente
de la Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

JOSUÉ OSBERTO XIVIR GUTIÉRREZ

CARNÉ 201243991

Previo a conferírsele al grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Mazatenango, Suchitepéquez, febrero de 2020.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE SUROCCIDENTE

AUTORIDADES

MSc. Murphy Olimpo Paz Recinos	Rector
Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo	Secretario General

MIEMBRO DEL CONSEJO DIRECTIVO DEL CENTRO UNIVERSITARIO DE SUROCCIDENTE

Dr. Guillermo Vinicio Tello Cano	Director
----------------------------------	----------

REPRESENTANTES DOCENTES

Dr. Reynaldo Humberto Alarcón Noguera	Secretario
Lic. Luis Carlos Muñoz López	Vocal

REPRESENTANTE GRADUANDO DEL CUNSUROC

Lic. Vilser Josvin Ramírez Robles	Vocal
-----------------------------------	-------

REPRESENTANTES ESTUDIANTILES

TPA. Angélica Magaly Domínguez Curiel	Vocal
PEM y TAE Rony Roderico Alonzo Solís	Vocal

COORDINACIÓN ACADÉMICA

COORDINADOR ACADÉMICO

MSc. Héctor Rodolfo Fernández Cardona

COORDINADOR CARRERA DE LICENCIATURA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

MSc. Rafael Armando Fonseca Ralda

COORDINADOR CARRERA DE LICENCIATURA EN TRABAJO SOCIAL

Lic. Edín Aníbal Ortíz Lara

COORDINADOR DE LAS CARRERAS DE PEDAGOGÍA

Dr. René Humberto López Coti

COORDINADOR CARRERA DE INGENIERÍA EN ALIMENTOS

MSc. Víctor Manuel Nájera Toledo

COORDINADOR CARRERA DE INGENIERÍA EN AGRONOMÍA TROPICAL

MSc. Erick Alexander España Miranda

COORDINADOR CARRERA DE LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES, ABOGADO Y NOTARIO

MSc. José David Barillas Chang

COORDINADORA CARRERA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN AMBIENTAL LOCAL

MSc. Karen Rebeca Pérez Cifuentes

COORDINADOR DE ÁREA SOCIAL HUMANISTA

Lic. José Felipe Martínez Domínguez

CARRERAS FIN DE SEMANA DEL CUNSUROC

COORDINADORA DE LAS CARRERAS DE PEDAGOGÍA

MSc. Tania Elvira Marroquín Vásquez

COORDINADOR CARRERA DE PERIODISTA PROFESIONAL Y LICENCIATURA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

Lic. Heinrich Herman León

TERNA QUE PRACTICÓ EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL

Fase Privada

Lic. Byron Audias Cop Chávez	Área Civil
Licda. Mercedes Carlisle Sánchez Monzón	Área Mercantil
Lic. Gildardo Enrique Alvarado Meza	Área Notariado

Fase Pública

Lic. Gildardo Enrique Alvarado Meza	Área Laboral
Lic. Héctor Rafael Antonio González Obregón	Área Penal
Lic. Sergio Román Espinoza Antón	Área Administrativa

Asesor de Tesis

Lic. Byron Audias Cop Chávez

Asesor Metodológico

Lic. Luis Alfonso López López

Revisor de Tesis

Lic. Héctor Rafael Antonio González Obregón

DEDICATORIA

- A DIOS:** Padre todo poderoso creador del cielo y la tierra de todo lo visible e invisible, que me permite culminar una etapa importante en mi vida profesional, a él la honra y la gloria por la sabiduría, entendimiento y paciencia que solo de él viene por medio del Espíritu Santo y que a lo largo de esta carrera Jesucristo ha sido mi mayor fortaleza y que a pesar de todo él siempre ha estado conmigo.
- A VIRGEN MARÍA:** Madre de Dios Hijo y Santísima, que en este tiempo me ha acompañado y protegido, gracias por ser intercesora y por mandato del señor Jesucristo; También mi madre.
- A MIS PADRES:** Pedro Osberto Xivir Hernández y Marili Elizabeth Gutiérrez García, forjadores de buenos principios y valores, por la responsabilidad como padres al educarme como lo que ahora soy, por sus consejos, sacrificios y sobre todo el amor demostrado, para ellos: Con mucho amor.
- A MIS HERMANOS:** Pablo Samuel Xivir Gutiérrez y María de Lourdes Xivir Gutiérrez con mucho amor, cariño y afecto.
- A MIS ABUELOS:** María García Gonzales, Cristóbal de Jesús Gutiérrez Ramos (+), Pedro Xivir Chay y Emilia Hernández, por el ejemplo que han sido de trabajo, humildad y sencillez, con amor y afecto.
- A MIS TÍOS, TÍAS**
- Y PRIMOS:** Con mucho cariño y afecto. Gracias por los consejos y buenos deseos.
- A MIS AMIGOS:** Gracias por su amistad verdadera, por los consejos y la motivación brindada en este proceso.
- AL ESTADO DE**
- GUATEMALA:** Que por medio de los Centros educativos Públicos, desde la educación primaria hasta la superior, en especial a la Universidad de San Carlos de Guatemala; Me abrió las puertas y me ha permitido desarrollarme académicamente y que desde este momento estoy en deuda con él.

INDICE

Contenido	Página
RESUMEN EJECUTIVO	v
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I. ORGANISMO LEGISLATIVO	5
1.1. Definición.....	5
1.2. Integrantes.....	6
1.2.1. El pleno.....	7
1.2.2. Junta Directiva.....	8
1.2.3. Presidencia	8
1.2.4. Comisión Permanente	9
1.2.5. Comisión de Derechos Humanos	9
1.2.6. Comisiones de Trabajo	10
1.2.7. Comisiones Extraordinarias y Específicas	11
1.2.8. Junta de Jefes de bloques	12
1.3. Función	12
1.4. Proceso Legislativo	13
CAPITULO II. TÉCNICA LEGISLATIVA	17
2.1. Definición	18
2.2. Tipos de funciones	19
2.2.1. Función Política	19
2.2.2. Función Legislativa	20

2.3. Texto normativo.....	21
2.3.1. Estructura del texto normativo.....	22
2.4. Etapa de elaboración del texto normativo.....	23
2.4.1. Iniciativa de Ley.....	23
2.4.2. Presentación del proyecto de ley y del dictamen del pleno ...	24
2.4.3. Aprobación.....	26
2.4.4. Redacción final.....	26
2.4.5. Revisión.....	26
2.4.6. Reiteración.....	27
2.4.7. Numeración de los decretos.....	27
2.4.8. Sanción.....	27
2.4.9. Veto presidencial.....	27
2.4.10. Promulgación.....	27
2.4.11. Publicación.....	27
2.4.12. Vigencia.....	27
CAPITULO III. SEGURIDAD VIAL.....	29
3.1. Definición.....	30
3.2. Principios de la seguridad vial.....	31
3.2.1. Principio de responsabilidad.....	31
3.2.2. Principio de confianza en la normalidad el tráfico.....	31
3.2.3. Principio de seguridad o de la defensa o conducción defensiva.....	31

3.2.4. Principio de la conducción dirigida.....	32
3.2.5. Principio de la integridad personal.....	32
3.2.6. Principio de señalización.....	32
3.3. Aspectos de la Seguridad Vial.....	32
3.3.1. Comprensión de la seguridad vial.....	32
3.3.2. Las relaciones multisectoriales.....	33
3.4. Riesgos viales.....	33
3.4.1. Calificación de riesgos viales.....	33
3.5. Regulación Legal.....	34
3.5.1. Historia del Derecho Internacional.....	34
3.5.2. Seguridad Vial en Guatemala.....	36
CAPITULO IV. RESPONSABILIDAD DE CONDUCTORES.....	37
4.1. Definición.....	37
4.2. Elementos de la Responsabilidad de Conductores.....	39
4.3. Bien Jurídico Tutelado.....	40
4.4. Factores que generan la responsabilidad de conductores.....	40
4.5. Delito o falta.....	41
CAPITULO V. ANALISIS DE LA LEY PARA EL FORTALECIMIENTO	
DE LA SEGURIDAD VIAL.....	43

5.1. Estudio analítico de los considerandos y las normas jurídicas	
Contenidas en la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial...	44
5.2. Propuesta de redacción de considerandos y normas legales de la	
Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.....	49
VI. MARCO METODOLOGICO (Diseño de investigación).....	51
VII. CONCLUSIONES.....	71
VIII. RECOMENDACIONES.....	73
IX. BIBLIOGRAFÍA	75

RESUMEN EJECUTIVO

En la presente investigación se establecen algunas incoherencias legislativas en la Ley para el fortalecimiento de la seguridad vial, ya que Constitucionalmente es el órgano legislativo está conformado por 158 diputados electos democráticamente, de manera directa, para un período de cuatro años con posibilidad de reelección. Cuya función principal es la creación de normas que se convertirán en leyes. Toda actividad del Organismo Legislativo, debe de apegarse al control Constitucional, y realizar conforme lo establecido en la Constitución Política de la República, velando porque, en el quehacer legislativo, las normas que nazcan a la vida jurídica no violenten ningún Derecho Fundamental de los habitantes del país, por lo que es primordial que todo proceso legislativo o actividad legislativa sea apegada a la Constitución Política de la República por lo que debe de ser congruente todas las partes de la ley, tanto la parte considerativa como la parte dispositiva, para no generar vulneración en los derechos de las personas sin embargo, al leer detenidamente la ley precitada, nos damos cuenta que existe incongruencia entre la parte considerativa y parte normativa, pues en considerando dos y tres, se establece que se reconocen de utilidad pública y gozan de protección del Estado todos los servicios de transporte comercial y turístico, y que debido a los percances ocurridos en los últimos meses, ocasionados por vehículos de transporte colectivo y de carga en todo el territorio nacional, los cuales han enlutado a cientos de familias guatemaltecas, se evidencia la falta de control sobre vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de carga, por lo que se hace necesario la aprobación de leyes que contribuyan al fortalecimiento de la seguridad vial; sin embargo, en la parte normativa se establece en el objeto de esta Ley, que se tiene por objeto implementar y controlar aspectos mínimos a la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga, con la finalidad de reducir considerablemente los hechos de tránsito que se registran en el país hasta aquí estamos bien, pero al leer los artículos

10, 11, 13, 14 y 15, de la Ley precitada, nos encontramos que el legislador empieza a regular lo referente a conducir vehículos automotores en estado de ebriedad o bajo influencia de drogas tóxicas o estupefacientes, o con temeridad, impericia, imprudencia, negligencia o sin licencia, adecuando las sanciones respectivas en cada artículo citado anteriormente, pero no aclara en cada artículo a qué tipo de piloto se refiere, si es de transporte colectivo de pasajeros y de carga o a pilotos de transporte liviano, como carros o motocicletas.

He aquí la razón del problema, pues en los Juzgados de Paz que son los encargados de conocer los hechos de tránsito que caen en la esfera de los delitos, especialmente en el delito de Responsabilidad de Conductores, tanto los Agentes de la Policía Nacional Civil como los Jueces, aplican esta ley a los pilotos de todo tipo de delitos contra la responsabilidad del tránsito, sin observar la parte considerativa de la ley y el objeto de la ley el cual está estipulado en el artículo 1 del cuerpo legal precitado, el cual describe que “tiene por objeto implementar y controlar aspectos mínimos a la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y carga”, en ningún considerando ni en el objeto de la ley mencionado se establece que se debe de aplicar a pilotos de transporte liviano como vehículos pequeños y motocicletas, por lo que en la presente investigación se considera que existe una contradicción bastante grande en este aspecto.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad, los Juzgados de Paz del país, aplican la normativa contenida en la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, a todos los casos donde los pilotos manejan en estado de ebriedad o bajo influencia de drogas tóxicas o estupefacientes, independiente del tipo de consecuencia ocasionada por tal acción; sin embargo, la aplicación de la normativa contenida en la Ley precitada provoca perjuicio al patrimonio de algunos pilotos de vehículos automotores, pues de conformidad con la parte normativa de esta ley, no se debería aplicar a todos los pilotos de vehículos automotores, pues existen casos donde los pilotos por imprudencia, negligencia e impericia ocasionan daños a bienes ajenos, pero no estado de ebriedad o bajo influencia de drogas toxicas o estupefacientes.

Esto deviene de las normas contenidas en la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, la cual reformó el Código Penal, Decreto número 17-73 del Congreso de la República, donde se establece que existen sanciones para dos tipos de pilotos, definiendo claramente a los pilotos de transportes colectivos y de carga, y entendiéndose tácitamente que se refiere a los pilotos de automóviles particulares y pilotos de motocicletas; sin embargo la parte considerativa de esta Ley, establece que es única y exclusivamente para pilotos de transporte colectivo y de carga.

Ante esta discrepancia se hace necesario realizar un análisis jurídico minucioso de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial en cuanto a la congruencia que debe de existir entre la parte considerativa y la parte dispositiva (normativa) que la conforman, pues en Guatemala el procedimiento para la creación de una ley se encuentra establecido en la Constitución Política de la República y en la Ley Orgánica del Organismo Legislativo y su reglamento. De la lectura de estos cuerpos legales se pueden establecer los pasos formales que atraviesan todos los cuerpos legales o leyes que rigen el sistema legal de Guatemala. Siendo estos pasos los siguientes: a)

Iniciativa de Ley; b) Discusión; c) Aprobación; d) Sanción; e) Publicación; f) Vigencia. Radicando en la Iniciativa de Ley el punto medular de la presente investigación, pues a partir de este paso surgen los futuros problemas o ambigüedades que pudiesen tener las leyes, pues de conformidad con el artículo 109 de la Ley Orgánica del Organismo Legislativo “Toda iniciativa cuyo propósito sea la presentación de un proyecto de ley, deberá presentarse redactada en forma de decreto, separándose la parte considerativa de la dispositiva, incluyendo una cuidadosa, y completa exposición de motivos, así como los estudios técnicos y documentación que justifiquen la iniciativa...” tomando en cuenta el fragmento citado, deviene la importancia de la presente investigación; pues de conformidad con lo expuesto en el artículo relacionado, es necesario separar la parte considerativa de la ley de la parte dispositiva, en ese sentido es necesario entender que la parte considerativa constituye los argumentos concretos y precisos del contenido de la ley que se presenta, indudablemente los considerandos del primero al último deben de guardar un orden lógico, coherente con las normas que formaran el cuerpo de la ley más adelante, utilizando el método deductivo, para que el último establezca en sí que es lo que se persigue con la ley.

Algunos ponentes tratan de integrar los considerandos con lo que establece la Constitución Política de la República de Guatemala y otras leyes con las que tenga relación, para que el proyecto esté mejor fundamentado, sin embargo, a veces es suficiente con los argumentos o los dispuesto en las normas jurídicas dispuestas mencionadas.

Tomando en cuenta lo anterior, y después de leída detenidamente la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, contenida en el Decreto Número 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala, en la presente investigación se establecen algunas incoherencias legislativas en la Ley referida, toda vez que en la parte considerativa se refiere a determinados tipos de transporte con determinadas sanciones por la comisión de ciertos actos que infrinjan la

ley, y en la parte dispositiva existen normas que se refieren a otro tipo de transporte con determinadas sanciones; razón por lo que en el presente tema se establece la contradicción y lesividad para los intereses de las personas a las que se les aplica las sanciones contenidas en esta ley, pues en la práctica tribunalicia se está aplicando esta Ley a hechos que están alejados del objeto considerado en la misma, específicamente en todos los Juzgados de Paz de la República de Guatemala, pues son los órganos jurisdiccionales para conocer este tipo de delitos, por lo consiguiente, se entiende que también se aplica en el Juzgado de Paz del municipio de Retalhuleu, departamento de Retalhuleu.

Es por ello que en los diferentes capítulos que componen la investigación realizada sobre el tema, se detalla la importancia de la congruencia, que debe existir, en la parte considerativa de las leyes y las normas que componen la parte dispositiva.

CAPITULO I

ORGANISMO LEGISLATIVO

De acuerdo a lo establecido en la Constitución Política de la República, Guatemala es un Estado, libre, independiente y soberano, el cual se ha organizado para garantizarle a sus habitantes el goce de sus derechos y de sus libertades, el sistema de Gobierno es republicano, democrático y representativo. La soberanía de Guatemala, radica en el pueblo quien delega esta soberanía para su ejercicio en los Organismos Legislativo, Ejecutivo y Judicial. Como Estado soberano, el pueblo de Guatemala, divide o separa los diversos poderes con los cuales manifiesta su soberanía, y “atribuye al Organismo Legislativo la función de crear leyes...”¹. Tomando en cuenta lo anterior, resulta necesario, definir al Organismo Legislativo, la función que realiza dentro de la esfera de Gobierno del Estado de Guatemala, cómo se integra y cuál es el procedimiento que utiliza para la poner en acción la potestad legislativa de creación de normas las cuales se convertirán en leyes que se aplicarán dentro del Estado, por el Organismo Judicial.

1.1. Definición

Antes de definir lo que es el Organismo Legislativo en Guatemala, es necesario conocer como lo definen en otros países, la Asamblea Legislativa de Costa Rica, lo define así: “El Poder Legislativo es llamado el Primer Poder de la República porque en él se sintetizan las opiniones, los puntos de vista, las actitudes y las aspiraciones colectivas decantadas por el desarrollo cultural, y los intereses de los diversos sectores que integran la sociedad, ... Dicta, reforma, deroga e interpreta auténticamente las leyes que regulan la vida nacional.”² Enfocándose directamente que el poder de legislar residen en el pueblo, es el pueblo quien delega, mediante

¹ Gaceta No. 24, expediente No. 113-92. Sentencia 19-05-92

² Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. El Poder Legislativo. 2000. Págs. 9,11,13

el sufragio esa potestad en la Asamblea Legislativa, lo que convierte a este Poder en la más auténtica representación popular.

Al ser el sistema gobierno de Guatemala republicano, democrático y representativo, su soberanía radica en el pueblo quien a su vez delega en tres Organismos dicha soberanía, creando así una división de poderes, cada uno con una función principal del Estado. Esto para no concentrar el poder en un solo Organismo, y que el mismo se encuentre limitado, ya que se desarrollan las funciones de manera separada pero coordinadamente, ya que no implica una absoluta separación, sino una recíproca colaboración y fiscalización entre los organismos. Uno de estos organismos es el Legislativo, el cual es el único autorizado para decidir las políticas legislativas, es decir el único en ejercer la función de crear y reformar las leyes.

Constitucionalmente es el órgano legislativo unicameral de Guatemala. Está conformado por 158 diputados electos democráticamente, de manera directa, para un período de cuatro años con posibilidad de reelección. Cuya función principal es la creación de normas que se convertirán en leyes. La Potestad legislativa, le permite al Organismo Legislativo, hacer leyes en favor del desarrollo integral del país, así como procurar el bienestar común entre los habitantes.

Tomando en cuenta lo anterior, se puede definir al Organismo Legislativo como: “El Organismo del Estado que tiene la potestad legislativa, la cual consiste en la creación, reformar y derogación de leyes, y que corresponde con exclusividad al Congreso de la República”.

1.2.Integrantes.

De acuerdo a lo establecido en la Constitución Política de la República y la Ley Orgánica del Organismo Legislativo, el Congreso de la República se integra de la siguiente manera:

- a. Se integra con diputados electos directamente por el pueblo en sufragio universal y secreto, por el sistema de distritos electorales y lista nacional para un periodo de cuatro años, pudiendo ser reelectos.

b. Personal técnico y administrativo.

Para efectos del presente trabajo, se profundizará en la integración de los diputados dentro del Congreso de la República y sus distintos órganos:

1.2.1. El pleno.

El artículo 7 de la Ley Orgánica del Organismo Legislativo establece que: “El Pleno del Congreso de la República, como órgano máximo, constituye la autoridad superior y se integra por los diputados reunidos en número suficiente de acuerdo a lo que establece esta ley. Salvo los casos de excepción, constituye quórum para el Pleno la mitad más uno del número total de diputados que integran el Congreso de la República.”³

Cabe recordar que algunas veces no se encuentran todos los diputados presentes en el Congreso de la República durante las sesiones, por lo que para llevar a cabo las sesiones programadas es necesario recurrir a lo establecido en el artículo 70 del mismo cuerpo legal, donde se establece que “Con la presencia del Presidente, de dos Secretarios y del veinticinco por ciento del número total de diputados que integran el Congreso, se puede declarar abierta la sesión y tratar los siguientes asuntos: a) Discusión, aprobación o modificación del orden del día de la sesión que se celebre. b) Lectura y aprobación del acta de la sesión anterior. c) Conocimiento del despacho y correspondencia del Congreso, calificado por la Junta Directiva. d) Conocimiento del orden del día para la sesión inmediata siguiente. Salvo que en la misma sesión el Pleno disponga otra cosa, la agenda, debe someterse al conocimiento de los Diputados a más tardar el día anterior en que deba celebrarse la sesión correspondiente. e) Conocimiento de iniciativas de ley.”

³ Ley Orgánica del Organismo Legislativo. Guatemala.

O con lo establecido en el artículo 69 del cuerpo legal precitado: “Constituye quórum la presencia de la mitad más uno del número total de diputados que integran el Congreso de la República. Si el número de diputados fuere impar, se tomará como número total el número par inmediato siguiente más alto. El quórum será establecido por la Secretaría a través de conteo individual o de manera electrónica. Durante el desarrollo de la sesión se considerará que se encuentra integrada la Junta Directiva con la presencia del Presidente o en su ausencia, uno de los Vicepresidentes y dos Secretarios.”

Estas son las dos formas necesarias de quorum para que se conforme el pleno y poder llevar a cabo las sesiones respectivas.

1.2.2. Junta Directiva.

La Junta Directiva del Congreso de la República se integra por el Presidente, tres Vicepresidentes y cinco Secretarios. Los miembros de Junta Directiva del Congreso, desempeñan el cargo en representación de sus respectivos bloques legislativos. Los miembros de la Junta Directiva del Congreso de la República durarán un año en sus funciones y pueden ser reelectos.

1.2.3. Presidencia.

De conformidad con el artículo 17 de la Ley Orgánica del Organismo Legislativo, “el Presidente del Congreso de la República es el funcionario de más alta jerarquía del Organismo Legislativo, y como tal, ejerce la dirección, ejecución y representación de dicho Organismo. El Presidente del Congreso es a su vez Presidente del Organismo Legislativo, de la Junta Directiva, de la Comisión de Régimen Interior y de la Comisión Permanente. Le corresponden las preeminencias, consideraciones y rangos que establecen las leyes, el ceremonial diplomático y las prácticas internacionales por ser Presidente de uno de los tres Organismos del Estado.”

1.2.4. Comisión Permanente.

Antes de clausurar sus sesiones, el Pleno del Congreso procederá a integrar la Comisión Permanente del mismo, compuesta por el Presidente, tres secretarios designados por sorteo que practicará el Presidente en presencia de los secretarios que integran la Junta Directiva, salvo que los secretarios entre sí dispusieren hacer la designación de común acuerdo y tres diputados electos por el Pleno. Si por cualquier razón el Pleno no efectuare la elección, la Comisión Permanente se integrará con los tres Vicepresidentes que conforman la Junta Directiva.

Durante el receso del Pleno, la comisión permanente asumirá todas las funciones de la Junta Directiva, además ejercerá las funciones que le asignan la Constitución Política y cualquier otra ley. También le corresponde vigilar la conservación de los archivos, edificio y demás enseres o pertenencias del Congreso.

1.2.5. Comisión de Derechos Humanos.

En alusión a esta Comisión la Ley Orgánica del Organismo Legislativo en el artículo 25 establece su conformación “El Congreso de la República designará una Comisión de Derechos Humanos formada por un diputado por cada partido político representado en el correspondiente período. “

Al respecto del funcionamiento de esta Comisión la Ley de la Comisión de Derechos Humanos del Congreso de la República y del Procurador de los Derechos Humanos, establece en el artículo 1 la función primordial: “La Comisión de Derechos Humanos del Congreso de la República, en adelante denominada la Comisión, es un órgano pluralista que tiene la función de promover el estudio y actualización de la legislación sobre Derechos Humanos en el país, conociendo con especialidad: leyes, convenios, tratados, disposiciones y recomendaciones para la defensa, divulgación, promoción y

vigencia de los derechos fundamentales inherentes a la persona, su dignidad, integridad física y psíquica y el mejoramiento de la calidad de vida, así como el logro del bien común y la convivencia pacífica en Guatemala.”⁴

1.2.6. Comisiones de Trabajo.

Dentro de las distintas comisiones de los diputados en el Congreso de la República, de conformidad con la ley, están obligados a conformar distintas comisiones, estableciéndose las mismas en el artículo 27 de la Ley Orgánica del Organismo Legislativo: Para el cumplimiento de sus funciones, el Congreso de la República integrará comisiones ordinarias, extraordinarias y específicas. Las Comisiones constituyen órganos técnicos de estudio y conocimiento de los diversos asuntos que les someta a consideración el pleno del Congreso de la República o que promuevan por su propia iniciativa. Y en el artículo 28 del mismo cuerpo legal, se establece que, “Los diputados al Congreso de la República tienen la obligación de formar parte y de trabajar en un mínimo de dos y un máximo de cuatro comisiones vigentes.”

De acuerdo con el artículo 31 del cuerpo legal precitado “Las Comisiones ordinarias se integrarán anualmente al inicio de cada período.” Y que la conformación de las otras comisiones depende de la situación o fin específico que se necesite, esto de conformidad con el artículo 32 de la Ley de la materia: “Son comisiones extraordinarias aquellas creadas por una situación contingente, fin específico, concreto y para fungir un tiempo determinado. Son comisiones específicas aquellas creadas en forma temporal para tratar un tema determinado de trascendencia nacional, que finaliza cuando formulen dictamen

⁴ Ley de la Comisión de Derechos Humanos del Congreso de la República y del Procurador de los Derechos Humanos del Congreso de la República.

o informe sobre el cual haya recaído resolución del Congreso. Estas comisiones se extinguen a la finalización del trabajo asignado, y, en todo caso, al concluir el período del año legislativo en que hubieren sido creadas. Las comisiones extraordinarias y específicas se crearán por acuerdo del Pleno, a propuesta de cualquier diputado que lo solicite.”

1.2.7. Comisiones Extraordinarias y Específicas.

La conformación de las otras comisiones depende de la situación o fin específico que se necesite, esto de conformidad con el artículo 32 de la Ley de la materia: “Son comisiones extraordinarias aquellas creadas por una situación contingente, fin específico, concreto y para fungir un tiempo determinado. Son comisiones específicas aquellas creadas en forma temporal para tratar un tema determinado de trascendencia nacional, que finaliza cuando formulen dictamen o informe sobre el cual haya recaído resolución del Congreso. Estas comisiones se extinguen a la finalización del trabajo asignado, y, en todo caso, al concluir el período del año legislativo en que hubieren sido creadas. Las comisiones extraordinarias y específicas se crearán por acuerdo del Pleno, a propuesta de cualquier diputado que lo solicite.”

Las comisiones deberán presentar a consideración del Pleno del Congreso los informes o dictámenes que les sean requeridos, teniendo en cuenta que su principal objeto es ilustrar al Pleno con sus conocimientos y los estudios que hayan hecho del asunto. A su informe o dictamen, la comisión debe adjuntar el respectivo proyecto de decreto o resolución, cuando así proceda. Es decir, que cuando se analice una iniciativa de ley es necesario, adjuntar el dictamen respectivo, por lo que si no llena los requisitos o existe incongruencia entre el objeto de la iniciativa de ley y sus normas, debe de informarse al pleno para lo que fuere procedente.

1.2.8. Junta de Jefes de Bloques.

Otro órgano del Congreso de la República es la Junta de Jefes de Bloques, y para el efecto, “constituyen bloques legislativos, uno o más diputados que sean miembros de un partido político que haya alcanzado representación legislativa en las elecciones correspondientes, y que mantenga su calidad de partido político de conformidad con las leyes aplicables,” es decir, que los diputados que sean miembros y que hayan sido electos en mismo partido político constituirán lo que se conoce como bloques legislativos, y cada bloque legislativo debe de tener un Jefe y un subjefe de bloque, comunicándolo a la Junta Directiva del Congreso, el cual debe de ser electo por el resto de diputados del mismo bloque. Si por alguna razón, el jefe de bloque renuncia, fallece, fuera separado del bloque o abandone, debe dejar el puesto que hubiese alcanzado y se comunicará al Presidente de la Junta Directiva para los efectos de ley.

1.3.Función.

Entre las funciones que tiene asignado el Organismo Legislativo, la principal es la creación, emisión y formulación de normas, así como reformarlas y derogarlas, siempre y cuando se encuentren apegadas a las reglas constitucionales y orgánicas para tal efecto.

Otras funciones del Congreso de la República son la fiscalización y el control, que tiene como fin evitar la corrupción y el mal manejo de fondos públicos. Entre los mecanismos que maneja el Congreso de la República para fiscalizar y controlar, se encuentran las interpelaciones, el voto de falta de confianza a los Ministros, el análisis del informe del Presidente de la República, la investigación de los funcionarios por medio de comisiones y la aprobación presupuestaria.

1.4. Proceso legislativo

En el expediente número 258-87, de la Sentencia de fecha 1 de diciembre de 1987, la Corte de Constitucionalidad, establece que “La primera cuestión que surge... es determinar si en el sistema de Guatemala el control de constitucionalidad abarca el proceso de formación de la ley. La solución se encuentra en el texto constitucional que sostiene el principio de primacía y el de que todos los poderes públicos están sometidos a la norma fundamental y fundamentadora de todo el orden jurídico. De manera que no quedan sometidos al control de Constitucionalidad solamente las normas de rango legal objetivadas externamente, sino también los procesos legislativos (‘Interna Corporis’) que deban ajustarse a las formas que la constitución prescribe. ...”⁵

Es decir que toda actividad del Organismo Legislativo, debe de apegarse al control Constitucional, y realizar conforme lo establecido en la Constitución Política de la República, velando porque, en el quehacer legislativo, las normas que nazcan a la vida jurídica no violenten ningún Derecho Fundamental de los habitantes del país, por lo que es primordial que todo proceso legislativo o actividad legislativa sea apegada a la Constitución Política de la República.

También la Corte de Constitucionalidad, en la sentencia de fecha 14 de agosto de 2012 dentro del expediente número 2729-2011, como ente rector y guardián de la Constitución Política de la República ha establecido que “...las leyes que se emitan con el objeto de regular determinada conducta en una sociedad, deben reflejar una base razonable en su emisión. Al realizar su labor legislativa, el legislador ordinario no [puede] obviar ciertas

⁵ Expediente no. 258-87. Sentencia: 1 de diciembre de 1987. Corte de Constitucionalidad. Guatemala.

reglas no escritas pero de elemental observancia, tales como la de que nadie está obligado a lo imposible, y de que nadie está obligado [a] realizar actos que conduzcan a resultados absurdos, prohibidos o irreales. De esa cuenta, el ejercicio responsable de la potestad legislativa comporta la observancia de reglas de logicidad, razonabilidad y proporcionalidad. ... los parámetros de razonabilidad y proporcionalidad de una norma pueden determinarse, de manera general, si se evidencia sin mayor esfuerzo interpretativo la concurrencia de una relación adecuada entre el fin que se pretende por medio de la emisión de una norma y los medios contemplados en ella para conseguir tal fin. Si no se observa aquella relación y los resultados interpretativos únicamente conducirían a conclusiones carentes de razón suficiente, se estaría ante una violación de la garantía antes indicada [la garantía que propugna porque las leyes que se emitan con el objeto de regular determinada conducta en una sociedad, deben reflejar una base razonable en su emisión].”⁶

Garantizando con ello, que toda norma jurídica, toda ley que vaya a nacer a la vida jurídica debe de ser lógica, carente de resultados absurdos, ilógicos e incongruentes, por lo que el Organismo Legislativo debe de tener cuidado de que las leyes que se emitan con el objeto de regular determinada conducta en una sociedad, deben reflejar una base razonable en su emisión, debe de ser congruente todas las partes de la ley, tanto la parte considerativa como la parte dispositiva, para no generar vulneración en los derechos de las personas, pues toda ley debe de reflejar una base razonable en su emisión.

Sería prudente que la población tuviese conocimiento a priori de las leyes que están por aprobarse y en cierta medida manifestarse, como bien lo establece la Corte de

⁶ Expediente 2729-2011. Sentencia: 14 de agosto de 2012. Corte de Constitucionalidad. Guatemala.

Constitucionalidad en la sentencia de fecha 28 de febrero de 2013 dentro del expediente número 1008-2012 “... conforme la Norma Suprema, para la función legislativa el Congreso de la República representa la opinión de los ciudadanos del país y ..., por principio, se supone que debe garantizar a los habitantes el goce de sus derechos y libertades. Entendiendo el carácter de la democracia representativa, las leyes son emitidas por mandato popular, de ahí que, dada su generalidad, no exista en el procedimiento que la Constitución marca para la Formación y Sanción de la Ley, la obligación de consulta previa. ...”⁷ por lo que se supone, por mandato constitucional que el Congreso de la República debe garantizar a los habitantes el goce de los derechos y libertades fundamentales a través de la creación de leyes (penales) que coadyuven a aminorar las acciones de los individuos que rayan en la comisión de delitos, pero sin perjudicar al resto de la población, tomando en cuenta que nuestro derecho penal es un derecho de acto y no de actor. Pues hacia el ramo penal que se dirige la presente investigación; y que es un deber del Organismo Legislativo crear las leyes necesarias para seguridad de la población.

⁷ Expediente 1008-2012. Sentencia: 28 de febrero de 2013. Corte de Constitucionalidad. Guatemala

CAPITULO II

TÉCNICA LEGISLATIVA

Habiendo analizado la conformación del Organismo Legislativa y habiendo establecido que una de las funciones principales de éste, es la creación, reforma y derogación de leyes, es necesario que analicemos los aspectos relevantes a tomar en cuenta para la creación de leyes y la forma legal de redactarlas, y con ello evitar la vulneración de derechos constitucionales de los ciudadanos guatemaltecos.

Entendiéndose la técnica legislativa como los pasos que deben de atravesar las leyes para poder ser aprobadas y luego aplicadas en el sistema de justicia guatemalteca, resulta indispensable que se lleve a cabo un análisis concienzudo de los pasos a seguir, pues, tomando en cuenta que algunos diputados que integran el Congreso de la República no tienen el grado académico necesario para la creación de leyes, contratan asesores para esta actividad legislativa, y la mayoría no analizan si la ley en cuestión violenta los derechos fundamentales reconocidos en la Constitución Política de la República, pues “las leyes que se emiten con el objeto de regular determinada conducta en una sociedad, deben reflejar una base razonable en su emisión”,⁸ de otra forma estarían vulnerando los Derechos Constitucionales, y las leyes se volverían inconstitucionales; y en lugar de beneficiar y proveer una solución a la problemática planteada, complicaría más la situación social.

Una técnica legislativa admirable requiere que se tenga un conocimiento amplio del ámbito institucional, información variada y procedimientos y fórmulas estandarizadas que puedan aplicarse a la elaboración de las leyes. Por ello es preciso adentrarse, entre otras cosas, en el

⁸ Expediente 2729-2011. Op cit. Guatemala

conocimiento de la institución legislativa la profesionalización de quienes intervienen en el quehacer legislativo y en el desarrollo de la Técnica Legislativa abarcando el enfoque político y el legislativo.

2.1. Definición.

La técnica legislativa tiene como “objeto de estudio el conocimiento de los pasos que se adoptan para la elaboración y adecuada redacción de las leyes en general y de las disposiciones normativas particulares, así como para sus reformas o enmiendas.”⁹

Para Alberto Castells,¹⁰ la Técnica Legislativa es “como el arte y la destreza necesarias para llegar a una correcta y eficaz elaboración de la ley.”

De lo anterior se deduce que no se trata únicamente de regular una conducta de la sociedad, sino que se debe de tener el conocimiento de cada uno de los pasos que marca la ley para elaborar y adecuar las normas que conformaran el cuerpo legal, primero a la Constitución Política de la República y posteriormente a las demás leyes, esto para no crear un conflicto de leyes y por consiguiente un conflicto de normas, para elaborar una ley que coadyuve a la solución de la problemática planteada.

Para Fernando Caetano,¹¹ “La expresión técnica legislativa adolece de una ambigüedad muy común en todo el campo del derecho, pues con una misma denominación se designa tanto el orden normativo como el campo disciplinario que lo estudia. En nuestro caso, la

⁹ Berlin Valenzuela, Francisco. Diccionario Universal de términos parlamentarios. Editorial Porrúa. México. 1998. Págs. 720 – 722.

¹⁰ Castells, Alberto. Estudios de Técnica Legislativa: Panorama. Sin editorial. Argentina. 1997.

¹¹ Caetano, Fernando. Guía sobre la Técnica Legislativa. Editorial Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. Uruguay. 2009. Pág. 59

expresión designa tanto el conjunto de reglas que componen la técnica legislativa como la disciplina que la estudia.

En el primer sentido, la expresión técnica legislativa designa un conjunto de reglas que buscan mejorar la función legislativa o -como suelen decir los autores- mejorar la calidad de la legislación. Se trata de reglas técnicas, esto es, formas racionales de optimizar la producción de algo; pueden estar consagradas positivamente, pero en principio son reglas dictadas por la lógica y el sentido común, es decir, a la racionalidad. De ahí que más adelante sea necesario tratar sucintamente la cuestión de la racionalidad normativa.

En el segundo sentido, como disciplina académica, la técnica legislativa es un campo interdisciplinario, que se vale de los resultados de diversas disciplinas: la teoría del derecho, el derecho constitucional, la ciencia política, la sociología, la lingüística, la economía, etcétera.”

2.2. Tipos de funciones

2.2.1. Función política.

La función política de la Técnica Legislativa, radica en el momento en que el legislador que está planteando o promoviendo alguna iniciativa de ley en cuestión, debe de pasar la Iniciativa de Ley a la Comisión de Legislación y Puntos Constitucionales para su corrección, pues de acuerdo, el Diputado Fernando Linares Beltranena, la premisa en la comisión es analizar las iniciativas de ley, basados en la Constitución Política de la República y cuidando que no sean redundantes, para su presentación en el pleno para su aprobación, si tuviese errores deberá volver a la comisión encargada y se subsanaran los errores, pues legislar es emprender un largo camino intelectual que parte de la identificación de una demanda social. Esta puede originarse en una situación de descontento, rabia, preocupación o esperanza de las personas y exige para su satisfacción

la sanción de una ley o la modificación o derogación de normas preexistentes. En el presente caso, la cantidad de accidentes de tránsito que se han suscitado son demasiados, pues los pilotos de vehículos de carga o transporte de pasajeros, conducen a excesiva velocidad y en estado de ebriedad, o como la ley describe, bajo la influencia de bebidas alcohólicas, provocando caos y muerte por donde se conducen, ante esta situación, en su momento, el pueblo de Guatemala empezó a reclamar del Estado la protección en contra de este tipo de flagelo que se había desatado; a lo que el Estado de Guatemala, responde a través del Organismo Legislativo con la creación de la Ley para el Fortalecimiento de la Protección Vial Decreto número 45-2016 del Congreso de la República; esta Ley principia como iniciativa y recorre todo el camino legislativo que necesita para nacer a la vida jurídica.

Una vez presentado la iniciativa de ley al pleno, atraviesa las distintas etapas contenidas en la Ley Orgánica del Organismo Legislativo para la toma de decisiones, y es aquí donde entran en juego los acuerdos políticos de los distintos Diputados al Congreso de la República para cabildear la aprobación de la ley. Es en este momento en el que entra la función política de la Técnica legislativa, pues es necesario cabildear con diputados de las distintas bancadas sobre el beneficio que obtendría la población al momento de aprobarse determinada ley.

2.2.2. Función Legislativa.

La técnica legislativa tiene inmersa una función legislativa, en la cual el legislador tiene la obligación de crear un texto normativo que refleje con precisión, claridad y simplicidad la voluntad política que se le transmite. Esta función debe atender las cuestiones técnicas que hacen a la redacción, estructura y la lógica interna de sus normas, pero, además, debe analizar la constitucionalidad de la propuesta y su correspondencia

con el ordenamiento jurídico vigente, por lo tanto, es necesario que se analice la norma constitucional y estar seguro que no se está violentando un Derecho Fundamental. Aquí nace la certeza jurídica de las leyes, pues debe de existir y hacerse extensiva la seguridad jurídica que proporcionan las leyes, de tal forma que la seguridad jurídica no se vea afectada por una mala redacción legislativa, ni por la falta de coherencia entre sus normas, o la falta de coherencia entre las partes de una ley, tal como la contradicción entre una norma ordinaria y la norma constitucional, pues se estaría ante una inconstitucionalidad si así fuere, además no de existir incoherencia de la parte considerativa con la parte dispositiva de alguna ley para no entrapar los procesos judiciales que se ventilen en los órganos jurisdiccionales competentes que se fundamenten en esta ley. Lo cual viene a acrecentar la incertidumbre jurídica, pues se beneficia a un grupo de personas, pero se afecta a otro; y esto no porque no se debió realizar la ley sino porque no se tomó en cuenta la población contra la cual va dirigida la ley, entrapando con ello la resolución de los conflictos judiciales que existen en los órganos jurisdiccionales.

2.3. Texto normativo.

El texto normativo es aquel documento que conforma la iniciativa de ley o la propia ley, pues contiene normas legales, que han sido desarrollados por los legisladores con el objeto de normar un aspecto conductual de la sociedad. Cabe recordar que la voluntad política se ve reflejada en los textos normativos elaborados, en el caso de Guatemala, por el Congreso de la República de Guatemala, pues contienen las normas legales que regulan determinada acción, tomando en cuenta que algunas tienen una especialidad.

Cabe resaltar que en todo texto normativo existen dos aspectos relevantes a tomar en cuenta, en cuanto a su redacción, el contenido y la forma.

Desde el punto de vista de la Técnica Legislativa, el contenido es aquel conjunto de ideas que sólo tomamos a través de la forma, es decir de manera organizada y contiene un lenguaje característico y que usa ciertas expresiones. Cuando esta organización adquiere ese conjunto de ideas se conforma el contenido, y, le da vida a lo que se conoce como “estructura del texto normativo”, y por el lenguaje característico que se utiliza se le llama “estilo”. Cuando estos dos elementos: estructura y estilo se unen, se accede de una forma profunda al contenido del texto, entendiendo de tal forma el contexto del texto, o sea, el entorno que rodeaba el acto que se pretendía regular con la ley que se ha creado. Estos dos elementos que permiten dividir los textos o leyes en partes, considerandos, títulos, capítulos, secciones, artículos; de tal forma que para comprender el texto es necesario aceptar que la forma es el único camino de acceso al contenido.

2.3.1. Estructura del texto normativo: La estructura del texto normativo se fundamenta en el orden y distribución de las partes que componen las nuevas reglas de derecho que se pretenden establecer, en otras palabras, estamos hablando de la realización del borrador de algún proyecto legislativo, esto con el objeto de establecer los alcances del contenido de la ley. De acuerdo a Beatriz Grosso:¹²

- a. El texto debe ser introducido por un título general, abarcando el objeto de la ley.
- b. De ser necesarias las definiciones, ellas deben situarse entre las disposiciones preliminares de la ley, antes de ella o en un anexo. Si sólo corresponden a algunas normas pueden ubicarse en el inicio de la parte, sección o capítulo que contiene las normas a las que se aplican.

¹² Grosso, Beatriz. Técnica Legislativa. Universidad Nacional de Córdoba. Argentina 1986. pág. 12.

- c. Las normas deben organizarse temáticamente.
- d. Si la ley determina la creación de órganos, estos deben ubicarse antes del procedimiento que se les establezca y éste último debe ser descripto cronológicamente.
- e. En un mismo texto normativo pueden efectuarse remisiones internas, siendo deseable que ellas se realicen respecto de artículos anteriores porque el lector ya las conoce.
- f. El texto debe ordenarse sistemáticamente.
- g. Si el texto contiene disposiciones para diferentes sujetos o grupos de sujetos, debe disponerse de secciones propias para cada uno de ellos.
- h. Todas sus partes exigen denominación propia.
- i. Sus artículos deben epigrafiarse (colocarles títulos).
- j. Deben citarse expresamente todas las normas que se derogan o modifican.
- k. En los casos en que se pretende reformar o sustituir normas insertas en un cuerpo legal conocido, tradicional y de frecuente aplicación, como los códigos o leyes fundamentales, es preferible conservar la estructura original de dicho texto normativo.

2.4.Etapa de elaboración del texto normativo.

Para la elaboración de un texto normativo, como todo texto tradicional, tiene que llevarse a cabo de una manera rigurosa y detallada, para lo cual debe cumplir con varias etapas para que cumpla con los efectos y la función para la cual fue creada, en Guatemala, de acuerdo a la Ley Orgánica del Organismo Legislativo, y para el efecto se describen de forma literal lo siguiente:

- 2.4.1. **Iniciativa de Ley.** Es el proyecto de ley que se somete a consideración del Congreso de la República y deberá presentarse redactada en forma de decreto, separándose la parte

considerativa de la dispositiva, incluyendo una cuidadosa y completa exposición de motivos, así como los estudios técnicos y documentación que la justifiquen. Debe de hacerse por escrito, en hojas numeradas y rubricadas por uno o varios de los ponentes, y en forma digital, para que inmediatamente después que el Pleno tome conocimiento de la iniciativa por la lectura de la exposición de motivos, se ponga en disponibilidad de todos los diputados al Congreso de la República por los medios electrónicos existentes, para su información y consulta. El soporte que contenga el formato digital deberá contener etiquetas con la firma de uno o varios de los ponentes y será introducido al sistema electrónico bajo la responsabilidad de la Dirección Legislativa.

Para la formación de las leyes tienen iniciativa de ley: a) Los diputados al Congreso de la República, considerados individual o colectivamente; b) El Organismo Ejecutivo; c) La Corte Suprema de Justicia (en pleno, es decir conformado por los 13 magistrados que la integran); d) La Universidad de San Carlos de Guatemala; y, e) El Tribunal Supremo Electoral.

2.4.2. Presentación del proyecto de ley y del dictamen del pleno. Los integrantes de las comisiones, al momento de estudiar un proyecto de decreto, podrán proponer enmiendas a su contenido, parcial o totalmente, en cuyo caso tendrán que conceder audiencia al ponente de la iniciativa de ley o al diputado que represente a varios ponentes, para discutir dichas enmiendas. Las enmiendas aprobadas por los integrantes de la Comisión podrán ser incorporadas al emitirse el dictamen o bien presentarse en la discusión por artículos del proyecto. Finalizado el trámite en la Comisión, los proyectos se entregarán a la Dirección Legislativa, en soporte papel y formato digital, para su registro y difusión. El proyecto de ley se pondrá a discusión conjuntamente con el dictamen emitido por la comisión de que se trate. Durante la discusión en primero, segundo y tercer debate, se

omitirá dar lectura al proyecto de ley, dando lectura únicamente al dictamen durante el primer debate. El dictamen de Comisión sólo podrá obviarse mediante el voto favorable de las dos terceras partes del número total de diputados que integran el Congreso. La dispensa de dictamen no implica la declaratoria de urgencia nacional, la que deberá solicitarse en forma específica, conforme lo establece el artículo 113 de la Ley Orgánica del Organismo Legislativo. El debate sobre el proyecto de ley y dictamen se efectuará en tres sesiones diferentes celebradas en distintos días y no podrá votarse hasta que se tenga por suficientemente discutido en su tercer debate. Se exceptúan aquellos casos en que el Congreso declare el proyecto de urgencia nacional. El voto favorable al proyecto obliga a que se continúe con la discusión de la ley por artículos, y el voto en contra desechará el proyecto de ley. Si el dictamen fuere desfavorable se pondrá a discusión en una sola lectura y la votación resolverá lo procedente.

La declaratoria de urgencia nacional se debe solicitar mediante moción privilegiada, caso en el cual no será necesario el dictamen de Comisión. La moción privilegiada será privilegiada en su discusión, pero sin limitar el número de oradores que participen en ella. Para la aprobación de la declaratoria de urgencia nacional, será necesario el voto afirmativo de no menos de las dos terceras partes del total de diputados que integran el Congreso.

El diputado que hubiera presentado una iniciativa de ley, podrá desistir de ella manifestándolo al pleno del Congreso.

Concluida la votación de las enmiendas y salvo que hubiere sido aprobada una por supresión total, seguirá la discusión del artículo tal y como quedó después de las enmiendas acordadas. Después de suficiente discusión se pasará a votar sobre el artículo enmendado y la votación será únicamente sobre su aceptación o rechazo.

- 2.4.3. Aprobación. La aprobación se refiere a la votación que realiza el Pleno del Congreso de la República posteriormente a la discusión de un proyecto de ley. Como regla general la Constitución Política de la República de Guatemala, establece que las resoluciones del Congreso de la República se tomaran por el voto favorable de la mayoría de los diputados que integran el pleno; sin embargo, esta mayoría en el caso de un procedimiento legislativo puede ser mayoría absoluta, mayoría simple o mayoría calificada, cuando la ley así lo establezca.
- 2.4.4. Redacción Final. Una vez aprobado el proyecto de ley por artículos se leerá en la misma sesión o a más tardar durante las tres próximas sesiones. Los Diputados podrán hacer objeciones y observaciones a la redacción, pero no será procedente presentar enmiendas que modifiquen el sentido de lo aprobado por el pleno del Congreso. Agotada la discusión se entrará a votar sobre la redacción final y en esta forma quedará aprobado el texto. Los decretos declarados de urgencia nacional serán leídos en redacción final en la misma sesión. Posteriormente, la Junta Directiva del Congreso deberá ordenar que se examine y corrija en su estilo, exclusivamente. Antes de enviar el decreto aprobado al Organismo Ejecutivo para su sanción y publicación, la Presidencia del Congreso entregará copia a todos los diputados y si no recibiere observación dentro de los cinco días siguientes, se entenderá que no hay objeción y lo enviará al Ejecutivo. Para el caso de los decretos que fueren declarados de urgencia nacional, se entregará copia a los diputados para recibir observaciones, por un plazo de dos días.
- 2.4.5. Revisión. Hasta el momento de haberse agotado la discusión para redacción final de determinado texto, quince o más Diputados podrán mocionar por escrito solicitando la revisión de lo aprobado para que vuelva a discutirse. Esta moción será privilegiada se entrará a discutir de una vez al ser presentada. Si el Pleno la acepta, se señalará día para

la nueva discusión de lo aprobado. Igual procedimiento se seguirá para la redacción final de resoluciones, acuerdos y otros actos del Congreso que no tengan fuerza de ley.

- 2.4.6. Reiteración. Cuando algún proyecto no hubiere sido aprobado su autor no podrá volver a presentarlo, ni aun en diferente forma, a menos que obtengan para ello permiso expreso del Pleno o si hubiere transcurrido un año.
- 2.4.7. Numeración de los decretos. Los decretos contendrán una numeración correlativa, seguida de un guion y los números del año en que hayan sido aprobados. La numeración correlativa es anual y se inicia con el número uno.
- 2.4.8. Sanción. Se refiere a la acción de aceptación que hace el Organismo Ejecutivo de un decreto que ha sido previamente aprobado por el Congreso de la República, por considerar que dicho decreto si se adapta a las necesidades del país.
- 2.4.9. Veto Presidencial. Es una potestad que se ha conferido al Presidente de la República, a través de la cual puede rechazar una ley previamente sancionada por el Congreso de la República. Al recibir el Congreso un Decreto vetado por el Presidente de la República, la Junta Directiva lo deberá poner en conocimiento del Pleno en la siguiente sesión.
- 2.4.10. Promulgación: La promulgación es la declaración que se hace en virtud de que una ley debe considerarse de observancia obligatoria en el territorio nacional.
- 2.4.11. Publicación: Es el acto solemne a través del cual el Organismo Ejecutivo ordena que se dé a conocer a la población una ley que ha sido creada por el Congreso de la República en el diario oficial, o sea, el Diario de Centro América.
- 2.4.12. Vigencia: La vigencia es el momento en que una ley se convierte de observancia obligatoria para todos los habitantes de la república. La ley deberá de contener el artículo que indique en qué fecha la misma empezará a tener aplicación.

CAPITULO III

SEGURIDAD VIAL

La vida es el derecho más importante para los seres humanos, la protección a la vida no solo trata de impedir la muerte de una persona, sino abarca las distintas formas de garantizar la seguridad de las personas en las tareas cotidianas de una sociedad. El derecho a la vida está plasmado en el artículo 3º. de la Declaración Universal de los Derechos Humanos: "Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona", en el artículo 3 de la Constitución Política de la República "El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de la persona." En ese sentido, el Gobierno de cualquier país es el responsable de formular políticas públicas que garanticen el derecho a la vida. La seguridad vial, como es y debe ser Política de Estado, representa la necesidad de modificar aquellos comportamientos y conductas presentes en la movilidad en la vía pública, puesto que, si hay un lugar en el que la sociedad debe participar activamente y con responsabilidad, es precisamente en el de la seguridad vial. Las muertes por accidentes de tránsito en Guatemala son la segunda causa de muerte violenta, convirtiéndonos en el cuarto peor país en siniestros viales en Latinoamérica, con un promedio de ocho víctimas mortales diarias; un problema de Salud Pública, pues además de los fallecidos y lesionados hay guatemaltecos que sufren consecuencias para toda su vida, impactando incluso en los bolsillos de las familias. Además, el costo que representa para el Sistema de Salud Pública, debido a que según estimaciones regionales más del 50 por ciento del presupuesto de los hospitales, se destina para atención y recuperación de lesionados por causas de siniestros viales, que además de saturar hospitales, congestiona la vía pública, al INACIF y al Sistema de Justicia, de tal cuenta que la intervención del Estado, es por demás urgente.

En el año 1996 el Congreso de la República de Guatemala, por interés social y del bien común, considerando garantizar el control del tránsito y la seguridad de las personas, por el crecimiento de la población, número de vehículos, el uso excesivo y descontrolado de la vía pública; decretó la Ley de Tránsito, la que en su Artículo 4 establece: que es competencia del Ministerio de Gobernación a través del Departamento de Transito, el ejercicio y aplicación de la misma ley, con el objetivo de contener los siniestros viales en el territorio nacional, ha fortalecido a las instituciones encargadas de impartir justicia en Guatemala, mediante la creación de leyes; con ello también ha fortalecido al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil y demás entes que se encargan de velar por la seguridad vial en las carreteras, tratando que no sigan ocurriendo constantemente los accidentes de tránsito.

3.1. Definición:

Conjunto de acciones preventivas que garanticen la protección de la vida y la integridad de los usuarios de la vía pública.¹³

Se entiende por seguridad vial todos aquellos actos preventivos que se realizan antes de que los hechos sucedan, cuyo objetivo es garantizarles a todas las personas que transitan en espacios públicos por donde circulan e interactúan vehículos y personas, la vida y la integridad personal.

“Un conjunto de condiciones que abarcan múltiples factores (institucionales, legales, normativos, de infraestructura, factor humano, vehículo y asistencia de servicios de

¹³ Departamento de Tránsito. Policía Nacional Civil. Boletín Estadístico. Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito. Guatemala. 2017. Pág. 31

emergencia y médicos), que permiten que el transporte terrestre se realice con el mínimo riesgo de sufrir un accidente y, en caso de que este se produzca, con las menores consecuencias posibles”.¹⁴

3.2. Principios de la seguridad vial.

Estos principios fundamentales, son los siguientes:

- 3.2.1. El principio de la responsabilidad. Este principio se basa en el cumplimiento, por parte del conductor, de la normativa existente, evitando ser un peligro u obstáculo para los demás usuarios de la vía, con un comportamiento adecuado en cada momento, asumiendo las consecuencias de sus propios actos.
- 3.2.2. El principio de confianza en la normalidad del tráfico. De acuerdo con este principio, también denominado de “expectativa adecuada” todo partícipe en la circulación que se comporte correctamente tiene derecho a esperar que los demás usuarios de la vía cumplirán las normas que regulan el tráfico y se comporten también de forma correcta. El principio de confianza está basado, por consiguiente, en el cumplimiento estricto, por parte de todos los usuarios, de las normas que regulan la circulación.
- 3.2.3. El principio de la seguridad o de la defensa o “conducción defensiva”. Aunque el derecho de la circulación descansa, por regla general, en un principio de confianza ajustado a la normalidad del tráfico, este principio puede ceder, en casos determinados y excepcionales, al llamado principio de defensa o de conducción defensiva. Hay supuestos en los que se admite como previsible la reacción anormal de determinados

¹⁴ Observatorio iberoamericano de seguridad vial. Argentina, marzo 2012. Pág. 109.

sujetos del tráfico y su repentino e impensado cambio de actitud, por lo que hay que contar con su muy probable proceder contrario a las normas que regulan la circulación.

3.2.4. El principio de la conducción dirigida. De acuerdo con este principio, el conductor debe ser, en todo momento, dueño del movimiento del vehículo y, además, debe adoptar las precauciones necesarias, según las circunstancias concretas del tráfico, para evitar posibles y previsibles riesgos derivados de comportamientos anómalos ajenos.

3.2.5. El principio de la integridad personal. Nadie está obligado a comprometer su integridad corporal cuando realiza un acto lícito, en el que emplea la normal diligencia que su actividad exige.

3.2.6. El principio de señalización. La norma general del tráfico es que la circulación se efectúa por la derecha, en la que no existe obstáculo de ninguna clase. Por consiguiente, en aras de la seguridad de la circulación, todo lo que suponga una anomalía de esta regla debe ser y estar convenientemente señalizado.

3.3. Aspectos de la Seguridad Vial. Cuando se hace referencia a la seguridad vial y a su inclusión dentro de una sociedad, destaca el hecho de que existen tres aspectos que son importantes de mencionar y, sobre todo, de tener en mente puesto que a lo largo de la exposición situacional permitirán comprender el porqué del impacto negativo de los accidentes de tránsito:

3.3.1. Comprensión de la seguridad vial. La comprensión de la seguridad vial en el ámbito nacional representa un reto, pues es determinante definir que difiere diametralmente con la educación vial, la administración del tránsito, la administración del espacio público, los planes de ordenamiento territorial y demás disciplinas de administración pública relacionadas.

3.3.2. Las relaciones multisectoriales. El hecho de que exista un sistema de seguridad vial significa que la estructura nacional de gobierno debe ser la parte que instaura, define, dirige, norma, ejecuta y supervisa de forma garante ese sistema de seguridad vial, ahora bien, para que un aparato de gobierno pueda desarrollar esta función es necesario que su estructura organizacional pública esté involucrada a nivel nacional, lo que en términos jerárquicos y democráticos implica que los primeros que deberían estar involucrados son los tres poderes del Estado.

3.4. Riesgos Viales.

Toda actividad humana concurre ineludiblemente en tres factores inseparables, el medio ambiente, la máquina y el hombre. Para el caso propio de los riesgos viales, nos ocupan estos mismos factores, siendo la máquina el medio de transporte que se utiliza para realizar los desplazamientos. Se definirán como riesgos viales todos los posibles factores tanto ambientales, de los vehículos y comportamiento humanos que puedan generar daños, tanto materiales como personales, a los diferentes actores de la vía.

3.4.1. Calificación de Riesgos Viales. Los riesgos viales se clasificarán de la siguiente manera:

- Riesgos por la máquina. Es imprescindible que cada actor de la vía sea consciente del estado del vehículo en el cual se moviliza ya que de su buen estado depende no solo su seguridad sino la de los demás, debido a la constante interacción en el medio.
- Riesgos por hábito o comportamiento humano. Cada conductor o peatón va adquiriendo una serie de conductas que pueden ser beneficiosas o perjudiciales para su seguridad:
 - Exceso de velocidad. El aumento de la velocidad promedio está directamente relacionado tanto con la probabilidad de que ocurra un accidente como con la gravedad de las consecuencias del mismo.

- La conducción bajo los efectos del alcohol. Conducir bajo los efectos del alcohol aumenta tanto el riesgo de accidente como las probabilidades de consecuencias mortales o traumatismos graves.
- Uso del casco en motocicletas. Conducir motocicletas sin el casco, aumenta los riesgos de muerte al sufrir un accidente de tránsito, en consecuencia, el uso de caso ha contribuido en la reducción de los traumatismos craneales graves.
- Cinturones de seguridad. El uso del cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte entre los pasajeros de los asientos delanteros de un vehículo.
- Sistemas de retención infantil. Los niños que viajan sin sujeción en un automóvil corren mayor riesgo de traumatismo y muerte en caso de accidente.
- Riesgos por infraestructura. Este tipo de riesgo se presenta en la mayoría de ocasiones por deficiencias en la infraestructura vial, las cuales son ocasionadas por falta de mantenimiento, malos diseños, o condiciones que no fueron contempladas en la etapa de construcción de las carreteras.

3.5.Regulación legal.

El hombre se ha desplazado de forma continuada de un lugar a otro. En principio los movimientos eran meramente locales, solo existía el contacto con los habitantes de su propio núcleo urbano. Sin embargo, poco a poco, y por una necesidad de subsistencia, el hombre comenzó a relacionarse con las ciudades más próximas a la suya.

3.5.1. Historia del Derecho Internacional. Como la seguridad vial ha sido y es de suma importancia para los Estados, es necesario conocer que instrumentos legales ha creado el ser humano para controlar el uso de los vehículos en ambientes abiertos, donde existe el riesgo de que alguien pueda perder la vida producto de la negligencia, impericia e imprudencia de pilotos que no toman conciencia del peligro que conlleva conducir en

ciertas y bajo ciertas condiciones. Y para el efecto a continuación se detallan los primeros instrumentos legales a nivel internacional.

- En 1909 se detallaron en Convención Internacional, de fecha 11 de octubre, las primeras normas relativas a la circulación internacional de automóviles. Sobre todo, merece la pena destacar la creación de un “Certificado Internacional de Carreteras” que permite el libre acceso a la circulación en los restantes Estados miembros contratantes. La firmaron, en París, 16 países, entre los cuales se encontraban Alemania, Bélgica, Canadá, España, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña e Italia.
- El Convenio Internacional relativo a la Circulación de Automóviles, de 11 de octubre de 1911, por el que se armonizaron las normas y señales emergentes.
- En 1926 se firmaron, en París, Francia el Convenio relativo a la Circulación Vial Internacional en el Mundo y el Convenio Internacional relativo a la Circulación del Automóvil, conocidos como los Convenios de París.
- En 1949, una Convención sobre la circulación por carretera, de mayores ambiciones, fue firmada en Ginebra, Suiza con el patrocinio de las Naciones Unidas, desarrollaba reglas de circulación vial, así como condiciones técnicas de equipamiento de automóviles y de remolques en circulación internacional.
- Fue en 1968 cuando se firmaron en Viena, Austria, en concreto el 8 de noviembre, dos Convenciones, la Convención sobre la Circulación Vial y la Convención sobre la Señalización Vial. Países dentro de los cuales Guatemala figura como signatario.
- Manual Centroamericano de Normas Ambientales para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de Carreteras. Noviembre 2002.

- Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito. Dic. de 2000.
- Armonización de Normas y Legislaciones Nacionales relacionadas con el Transporte Terrestre. Diagnóstico y Propuestas Finales del Transporte Regional de Pasajeros y Carga. Septiembre 2005.
- Año 2006 “Declaración de San José”, San José, Costa Rica.
- Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno realizada en San Salvador en octubre del 2008, se recogió el mandato de realizar un Encuentro Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial “Protegiendo Vidas”.

3.5.2. Seguridad Vial en Guatemala.

Después de analizada la legislación guatemalteca, es penoso decir que no existe una sola definición de Seguridad Vial en alguna norma de las leyes y reglamentos de tránsito vigentes. Existen algunos conceptos generales que van asociados a la seguridad vial que hemos investigado hasta el momento, sin embargo, me atrevería a decir que dichos conceptos no tienen compromiso alguno con los convenios internacionales en materia de seguridad vial que se mencionan en este capítulo, mucho menos con los principios de la seguridad vial.

En Guatemala existen normas que regulan el tránsito vehicular y también existen normas que regulan la seguridad vial, de tal forma que podemos afirmar en forma contundente, que las mismas tienen como valor exclusivo la protección de la vida y la integridad física de los individuos. El respeto que se produzca de dichas normas tiene incidencia directa en la producción de conflictos de intereses en la vía pública y por ende en la existencia o no de siniestralidad vial.

CAPTULO IV

RESPONSABILIDAD DE CONDUCTORES

Como se analizó en el capítulo precedente existen tres factores (humano, ambiental y vehicular) importantísimos a tomar en cuenta al momento de la conducción de vehículos automotores, pues de ello depende, en un porcentaje elevado la Responsabilidad de los conductores de vehículos automotores.

En este punto se enfoca detenidamente la formación teórica y práctica de los conductores de vehículos automotores, ya que ello contribuye con la construcción de hábitos seguros que posibiliten una mejora social del tránsito. En este sentido es indispensable analizar las distintas características y situaciones que se pueden presentar durante la conducción, así como quienes son los sujetos que tienen responsabilidad en cualquier incidente donde se involucre un vehículo automotor, así como los bienes jurídicos que se lesionan producto de la irresponsabilidad de los conductores, y lo que es relevante para la presente investigación la responsabilidad jurídica de los involucrados.

Por lo que para el efecto es necesario enfocar primeramente, la responsabilidad de conductores, desde el punto de vista social, para posteriormente enfocar la responsabilidad de conductores desde el punto de jurídico y su regulación legal.

4.1. Definición.

El principio de intervención mínima obliga al Estado a sólo perseguir aquellas acciones concretas que impidan la normal convivencia social. Por ello, sólo se juzgará a las personas por hechos concretos que lesionen o pongan en peligro bienes jurídicos. El respeto a este principio lleva a lo que la doctrina ha denominado derecho penal de hecho. Este principio lleva implícita la responsabilidad de las personas por las acciones que realizan, de todo tipo.

La responsabilidad del conductor, comienza desde el momento del traslado de personas, animales o cosas, a través de un vehículo automotor. Pues el conductor es la persona que maneja el mecanismo de dirección o va a los mandos.

Cabe recordar que la responsabilidad es “la virtud o disposición habitual de asumir las consecuencias de las propias decisiones, respondiendo de ellas ante alguien. Responsabilidad es la capacidad de dar respuesta de los propios actos.”¹⁵

Para que exista responsabilidad deben darse, cuando menos dos requisitos, el primero y pilar de la responsabilidad es la libertad, pues si no existe libertad no puede existir responsabilidad, y el segundo sería es la regla, norma u orden, pues al no existir la regla, norma u orden, no puede existir responsabilidad, recordemos que en la Constitución Política de la República de Guatemala, se encuentra establecido en el artículo 5 que “toda persona tiene derecho a hacer lo que la ley no prohíbe; no está obligada a acatar órdenes que no estén basadas en ley y emitidas conforme a ella. Tampoco podrá ser perseguida ni molestada por sus opiniones o por actos que no impliquen infracción a la misma.” En esta norma legal está inmersa la responsabilidad de los actos, y el conducir un vehículo automotor es un acto regulado por normas administrativas y legales.

Por lo anterior podemos concluir que, Responsabilidad de Conductores, en su amplio sentido es: “La virtud o disposición habitual de asumir las consecuencias de las propias decisiones, respondiendo de ellas ante alguien, de conducir un vehículo automotor”, es decir, que se tiene la disposición de asumir las consecuencias de conducir un vehículo automotor, ante las autoridades competentes, por los resultados que de ello surgieren.

¹⁵ Fundación Canfranc. Valores. Editorial La Caixa. España. 2012. Pág. 2

Desde el punto de vista legal se puede establecer que se ocupa de la conducta ilícita de quien conduce un vehículo automotor en estado de ebriedad y de otras formas, siempre de forma imprudente.

4.2.Elementos de la Responsabilidad de conductores

La acción de responsabilidad de conductores se encuentra regulada dentro los delitos contra la seguridad del tránsito del Código Penal, por lo que viene a constituirse como un delito propiamente el cual tiene una pena principal como la multa y una pena accesoria como la privación de la licencia de conducir por el tiempo que estime el juzgador.

Entre los elementos de la acción del delito de responsabilidad de conductores, podemos encontrar al sujeto activo de la acción quien es conductor o piloto del vehículo que se encuentra involucrado en un hecho de tránsito, o bien, el propietario del vehículo que se encuentra involucrado en el hecho de tránsito. También está el sujeto pasivo de la acción quien sería la persona que resulte con lesiones o sus bienes resulten con daños. En algunos hechos de tránsito, cuando existen dos vehículos involucrados, resultan siendo sujeto activo como sujeto pasivo al mismo individuo, a continuación se describen los elementos del delito de responsabilidad de conductores:

- a. Se requiere un resultado material, manejar o conducir el vehículo automotor bajo influencia de bebidas alcohólicas (estado de ebriedad), fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes; o, manejar o conducir un vehículo con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, de tal forma que ponga en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas, o no poseyere o portare la respectiva licencia de conducir.

- b. El acto inicial debe ser lícito.
- c. Se requiere una determinada conducta por el agente.

4.3. Bien jurídico tutelado:

El bien jurídico tutelado es la seguridad del tránsito. Entendiéndose por seguridad del tránsito, la interacción de las personas, vehículos, vías y entorno (incluidos factores climáticos) en la vía pública.

4.4. Factores que generan la responsabilidad de conductores.

Podemos empezar manifestando que entre los factores administrativos que pueden generar responsabilidad a los conductores, están:

- Percepción. A través de los sentidos percibe toda la información que el entorno le proporciona:
 - De la vía: Estado y características, señalización, situación y velocidad de los demás usuarios, condiciones climatológicas en cada momento, etc.
 - Del vehículo que conduce: Potencia, velocidad, tamaño, capacidad de frenado, etc.
 - De sí mismo: Seguridad en la conducción, estado físico o psíquico..
- Previsión. Una vez que el conductor ha procesado toda la información que ha recibido, prevé lo que va a pasar.
- Decisión. Una vez que ha previsto las consecuencias, decide la actuación que va adoptar.
- Acción. Es la última fase de la conducta del conductor, que sucede cuando éste hace lo que ha decidido. La conducción es una tarea muy compleja en la que intervienen

múltiples factores, que exige al conductor tener una serie de capacidades y condiciones físicas que le garanticen una seguridad vial adecuada.

De conformidad con el artículo 157 y 158 del Código Penal, los cuales fueron reformados por el artículo 15 de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, los factores que contribuyen a generar responsabilidad penal en los conductores son los siguientes:

- a. Conducir un vehículo automotor en estado de ebriedad
- b. Conducir un vehículo automotor bajo influencia de drogas tóxicas o estupefacientes.
- c. Conducir un vehículo automotor con temeridad o impericia manifiesta
- d. Conducir un vehículo automotor en forma imprudente o negligente poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes.
- e. Conducir un vehículo automotor causando intranquilidad o zozobra públicas.
- f. Conducir un vehículo automotor cuando no se posea o se porte la respectiva licencia de conducir, bajo las condiciones pertinentes al tipo de vehículo que conduce.

4.5. Delito o falta.

Las faltas cumplen con todos los mismos requisitos que un delito (tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad). La única diferencia es que la propia ley decide tipificarla como falta, en lugar de hacerlo como delito, atendiendo a su menor gravedad.

Como bien aclaran de León Velasco, Héctor, y, de Mata Vela José, en su libro Derecho Penal Guatemalteco, la clasificación de las infracciones a la ley penal son de tipo doctrinario, y definen esas infracciones de la siguiente forma: “Los delitos o crímenes son infracciones graves a la ley penal, mientras que las faltas o contravenciones son

infracciones leves a la ley penal.”¹⁶ Partiendo de esta definición, se entiende que la única diferencia acertada y aceptada por los juriconsultos guatemaltecos, es la gravedad y la naturaleza de las penas que se imponen a cada uno, si la gravedad de la acción es mucha y tiene pena de prisión y de multa se califica como delito y si la gravedad de la acción es mínima, se califica como falta. La Responsabilidad de conductores está regulado en el Código Penal como delito, y, de conformidad con el artículo 44 del citado cuerpo legal es competencia del Juez de Paz conocer de los delitos contra la seguridad del tránsito, conforme el procedimiento específico del juicio por faltas que establece el Código Procesal Penal en el artículo 488. Por lo que, al momento de que alguna persona incurre en la comisión de esta acción delictiva debe de ser puesto a disposición de Juez competente, se le hace saber el motivo de la detención, se escucha a la autoridad que hace la denuncia e inmediatamente al imputado y si al momento de hacersele saber no acepta la culpabilidad, se convoca juicio oral y público.

¹⁶ De León Velasco, Héctor Anibal y De Mata Vela, José Francisco. Derecho Penal Guatemalteco. Editorial Estudiantil Fenix. Guatemala. 2005. Pág. 211

CAPITULO V

ANALISIS DE LA LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL

Una definición que prevalece hasta nuestros fue dada hace mucho tiempo por el célebre orador y legislador romano Marco Tulio Cicerón, quien refiriéndose a la Ley Natural manifestó que “la verdadera ley es la justa razón concordante con la naturaleza, de alcance mundial, permanente y duradera. No sabemos oponernos ni alterar tal ley, no podemos abolirla ni librarnos de sus obligaciones mediante cualquier cuerpo legislativo y no necesitamos buscar a nadie que no seamos nosotros mismos para que nos la interprete. La ley no difiere para Roma y Atenas, para el presente y el futuro, sino que será eterna e inmutable, válida para todas las naturalezas y todos los tiempos. El que la desobedece se niega a sí mismo y a su propia naturaleza.¹⁷ Dando a entender con este pensamiento que existe una ley natural que permanece en la naturaleza del ser humano, sin embargo, muchas veces es necesario complementar las leyes naturales, por lo que se crean conjuntos de normas que forman la ley positiva las que complementan la ley natural. Aquí nos referimos al conjunto de preceptos o normas dictadas por autoridad competente, para regular una conducta que ha estado ocasionando perjuicio a la sociedad. Tal el caso de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, objeto de la presente investigación.

Tomando en cuenta, lo anterior, cabe resaltar que “el principio de Exclusividad Judicial establece que corresponde únicamente a los tribunales de justicia la potestad de juzgar y promover la ejecución de lo juzgado”¹⁸, lo cual también está establecido en el artículo 203 de la

¹⁷ Caldwell, Taylor. La Columna de Hierro. Editorial Maeva. España. 2013. Pág. 130.

¹⁸ Alvizurez Ruano, Waldo Josué. Certeza Jurídica de la Pena en los Juzgados de Paz Penal de la República de Guatemala. Revista Jurídica, Organismo Judicial. 2011. Pág. 1

Constitución Política de la Republica; por lo que en el presente capítulo analizaremos la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, la cual fue aprobada por el Congreso de la República previo a cumplir con todos los pasos establecidos en la Ley Orgánica del Organismo Legislativo, en el año 2016, y que actualmente es una norma vigente, esto debido a que en el año 2016 se registraron 679 percances, con saldo de 174 muertos.

5.1. Estudio analítico de los considerandos y las normas jurídicas contenidas en la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.

La Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Decreto número 46-2016, fue aprobada por el Congreso de la República, en el mes de septiembre del año dos mil dieciséis, producto del clamor del pueblo guatemalteco, pues en ese entonces habían ocurrido varios accidentes de tránsito protagonizados por vehículos de transporte de pasajeros y habían ocasionado muchas muertes, ante esta situación el Congreso de la República aprueba esta ley con el objeto de regular la velocidad excesiva de los transportes pesados y de carga, y los transportes de pasajeros, pues en los resultados de las investigaciones realizadas por el Ministerio Público se informó que la velocidad había sido el factor determinante para la colisión, esto aunado a otros factores, sin embargo, fue considerado el más preocupante.

En el afán de coadyuvar a evitar estos percances se emite la Ley de Fortalecimiento de la Seguridad Vial, la cual atravesó todos los pasos descritos en el Capítulo II de la presente investigación, sin embargo, al leer detenidamente la ley precitada, nos damos cuenta que existe incongruencia entre la parte considerativa y parte normativa, pues en considerando dos y tres, se establece que se reconocen de utilidad pública y gozan de protección del Estado todos los servicios de transporte comercial y turístico, y que debido a los percances ocurridos en los últimos meses, ocasionados por vehículos de transporte

colectivo y de carga en todo el territorio nacional, los cuales han enlutado a cientos de familias guatemaltecas, se evidencia la falta de control sobre vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de carga, por lo que se hace necesario la aprobación de leyes que contribuyan al fortalecimiento de la seguridad vial; sin embargo, en la parte normativa se establece en el objeto de esta Ley, que se tiene por objeto implementar y controlar aspectos mínimos a la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga, con la finalidad de reducir considerablemente los hechos de tránsito que se registran en el país hasta aquí estamos bien, pero al leer los artículos 10, 11, 13, 14, 15, de Ley precitada, nos encontramos que el legislador empieza a regular lo referente a conducir vehículos automotores en estado de ebriedad o bajo influencia de drogas tóxicas o estupefacientes, o con temeridad, impericia, imprudencia, negligencia o sin licencia, adecuando las sanciones respectivas en cada artículo citado anteriormente, pero no aclara en cada artículo a qué tipo de piloto se refiere, si es de transporte colectivo de pasajeros y de carga o a pilotos de transporte liviano, como carros o motocicletas.

He aquí la razón del problema, pues en los Juzgados de Paz que son los encargados de conocer los hechos de tránsito que caen en la esfera de los delitos, especialmente en el delito de Responsabilidad de Conductores, tanto los Agentes de la Policía Nacional Civil como los Jueces, aplican esta ley a los pilotos de todo tipo de delitos contra la responsabilidad del tránsito, sin observar la parte considerativa de la ley y el objeto de la ley el cual está estipulado en el artículo 1 del cuerpo legal precitado, el cual describe que “tiene por objeto implementar y controlar aspectos mínimos a la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y carga”, en ningún considerando ni en el objeto de la ley mencionado se establece que se debe de aplicar a

pilotos de transporte liviano como vehículos pequeños y motocicletas, por lo que el autor de la presente ley considera que existe una contradicción bastante grande en este aspecto. El primer considerando de la ley analizada en este apartado describe: “Que de conformidad con lo que establece la Constitución Política de la República de Guatemala, el Estado garantiza y protege la vida humana, así como la seguridad de las personas, debiendo contar para ello con un conjunto de leyes coherentes que garanticen la seguridad y estabilidad.”

En este considerando se denota la preocupación del Estado por garantizar y proporcionar seguridad a las personas y para el efecto manifiesta que cuenta con varias leyes que contribuyan a ello, dando a entender que si no las tienen las aprueban, hasta lograr el objetivo.

En el segundo considerando, se describe “Que de conformidad con lo que establece la Constitución Política de la República, se reconocen de utilidad pública, y por tanto gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, lo que implica la necesidad del Estado de tomar las medidas que propicien el fortalecimiento de actividades económicas en beneficio de la colectividad.”

El Congreso de la República menciona que los servicios de transporte comercial y turístico se reconocen de utilidad para toda la población y gozan de la protección que el Estado le proporciona, y que esta protección lleva inmersa la necesidad de tomar las medidas necesarias por parte del Estado para el fortalecimiento de las actividades a las cuales se dedican.

Que, debido a los percances ocurridos en los últimos meses, ocasionados por vehículos de transporte colectivo y de carga en todo el territorio nacional, los cuales han enlutado a cientos de familias guatemaltecas, se evidencia la falta de control sobre vehículos de

transporte colectivo de pasajeros y de carga, por lo que se hace necesaria la aprobación de leyes que contribuyan al fortalecimiento de la seguridad vial.

El tercer considerando describe, que debido a los últimos hechos de tránsito sucedidos, o sea en el año 2016, fue determinante la elaboración de una herramienta legal que desincentivara a los pilotos de transporte colectivo y de carga para que tomaran sus precauciones cuando anduviesen manejando en las distintas carreteras del país, en el mes febrero del año 2016, el medio de comunicación escrito Prensa Libre¹⁹ realiza un reportaje sobre 6 años atrás y el presente, en ese entonces, y manifiesta “Durante los últimos seis años, 10 mil 375 personas han muerto en accidentes de tránsito en Guatemala, lo que representa el 21 por ciento del índice de decesos violentos en el país, de una cifra de 59 mil 73, según el Observatorio Nacional de Tránsito; sin embargo, la dimensión de esos números no se compara con las secuelas físicas y emocionales que dejan esas tragedias en parientes y sobrevivientes.” Estas cifras eran alarmantes, no se diga los testimonios de los sobrevivientes de estas tragedias. Es en el año 2016 que se incrementan los hechos de tránsito con resultados trágicos para los guatemaltecos y entre los factores que los ocasionan se describen en esta publicación “Santos señaló que el 2016 comenzó con un alza del 40% en el número de víctimas mortales en comparación con el 2015, que registró seis mil 476 decesos. Hasta la tercera semana de febrero último se reportaron 174 muertos y 749 heridos, producto de 679 accidentes.” “Los accidentes ocurren porque los pilotos hablan por teléfono celular o chatean mientras conducen, no respetan las señales de tránsito, consumen bebidas alcohólicas, manejan a excesiva velocidad y sobrecargan picops y autobuses”, señaló Santos.

¹⁹ Quisque, Oscar. 2016.29.02. Accidentes de tránsito en Guatemala han dejado más de 10,000 muertos. Prensa Libre. Pág. 5

Esto obliga al Congreso de la República a la elaboración de una ley que regulará la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga, con el objeto de reducir considerablemente los hechos de tránsito, sin embargo, en el trámite de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, dentro del quehacer legislativo, se olvidan de la técnica jurídica, que es importantísima para darle sentido a la norma escrita, pues si no existe congruencia entre la parte considerativa y la parte normativa, se generan violaciones a los derechos de los guatemaltecos. Pues, la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, no tiene congruencia entre la parte considerativa y la parte normativa que la integran, se deja un vacío o laguna legal al no establecer taxativamente que esta ley también es aplicable a los pilotos que conducen vehículos livianos y motocicletas, sin embargo, en los Juzgado de Paz se les aplica esta ley a tales pilotos, toda vez que esta Ley reforma los artículos 127, 150, 157 del Código Penal, creando con ello una confusión penal, lo cual resulta en una clara violación a los principios de legalidad establecidos en la Constitución Política de la República de Guatemala.

Entendiéndose que lo que el legislador quiso realizar con esta nueva Ley, fue golpear el bolsillo de los pilotos guatemaltecos que conducen en estado de ebriedad y bajo efectos de estupefacientes, que aunque existen otras causas por las cuales se puede aplicar esta Ley, en los Juzgados solamente en esas se enfocan porque las demás no se pueden probar.

PROPUESTA:

5.2.Propuesta de redacción de considerandos y normas legales de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.

Tomando en cuenta lo expresado en el numeral precedente, resulta necesario que se realice una propuesta de cómo deberían de quedar la redacción de los considerando y el artículo 1 de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.

DECRETO NÚMERO 45-2016

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con lo que establece la Constitución Política de la República de Guatemala, el Estado garantiza y protege la vida humana, así como la seguridad de las personas, debiendo contar para ello con un conjunto de leyes coherentes que garanticen la seguridad y estabilidad.

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con lo que establece la Constitución Política de la República, se reconocen de utilidad pública, y por tanto gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, lo que implica la necesidad del Estado de tomar las medidas que propicien el fortalecimiento de actividades económicas en beneficio de la colectividad.

CONSIDERANDO:

Que, debido a los percances ocurridos en los últimos meses, ocasionados por vehículos de transporte colectivo y de carga, y, los vehículos livianos así como las motocicletas, en todo el territorio nacional, los cuales han enlutado a cientos de familias guatemaltecas, se evidencia la falta de control sobre vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de carga,

por lo que se hace necesaria la aprobación de leyes que contribuyan al fortalecimiento de la seguridad vial.

POR TANTO:

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 171 literal a) de la Constitución Política de la República de Guatemala,

La siguiente:

DECRETA:

LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL

ARTICULO 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto implementar y controlar aspectos relativos a la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga, y, de vehículos livianos así como de motocicletas, con la finalidad de reducir considerablemente los hechos de tránsito que se registran en el país.

Al realizar esta redacción las demás normas estarían acertadas en su redacción como en su aplicación y se evitarían la violación del principio de Legalidad constitucional en los procesos respectivos.

PASE AL ORGANISMO EJECUTIVO PARA SU PUBLICACION Y CUMPLIMIENTO.

DADO EN EL PALACIO DEL ORGANISMO LEGISLATIVO EN LA CIUDAD DE GUATEMALA, A LOS XXX DI ES DE DOS MIL DIECINUEVE.

MARCO METODOLOGICO

En nuestro país, el procedimiento para la creación de una ley se encuentra establecido en la Constitución Política de la República y en la Ley Orgánica del Organismo Legislativo y su reglamento. De la lectura de estos cuerpos legales se pueden establecer los pasos formales que atraviesan todos los cuerpos legales que rigen el sistema legal de Guatemala. Siendo estos pasos los siguientes: a) Iniciativa de Ley; b) Discusión; c) Aprobación; d) Sanción; e) Publicación; f) Vigencia.

De estos pasos es necesario analizar detenidamente, la parte concerniente a la Iniciativa de Ley, pues desde este punto surgen los futuros problemas o ambigüedades que pudiesen tener las leyes, pues de conformidad con el artículo 109 de la Ley Orgánica del Organismo Legislativo “Toda iniciativa cuyo propósito sea la presentación de un proyecto de ley, deberá presentarse redactada en forma de decreto, separándose la parte considerativa de la dispositiva, incluyendo una cuidadosa, y completa exposición de motivos, así como los estudios técnicos y documentación que justifiquen la iniciativa...” de este fragmento del artículo precitado deviene el punto central de la presente investigación; pues de conformidad con lo expuesto en el artículo relacionado es necesario separar la parte considerativa de la ley de la parte dispositiva, en ese sentido es necesario entender que la parte considerativa constituye los argumentos concretos y precisos del contenido de la ley que se presenta, indudablemente los considerandos del primero al último deben de guardar un orden lógico, utilizando el método deductivo, para que el último establezca en sí que es lo que se persigue con la ley. Algunos ponentes tratan de integrar los considerandos con lo que establece la Constitución Política de la República de Guatemala y otras leyes con las que tenga relación, para que el proyecto esté mejor fundamentado, sin

embargo, a veces es suficiente con los argumentos o los dispuesto en las normas jurídicas dispuestas mencionadas.

Tomando en cuenta lo anterior, y después de leída detenidamente la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, contenida en el Decreto Número 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala, en la presente investigación podrían establecerse algunas incoherencias legislativas en la Ley referida, toda vez que en la parte considerativa se refiere a determinados tipos de transporte con determinadas sanciones por la comisión de ciertos actos que infrinjan la ley, y en la parte dispositiva existen normas que se refieren a otro tipo de transporte con determinadas sanciones; razón por lo que en la presente investigación se encamina a poder establecer contradictoria y lesiva para los intereses de las personas a las que se les aplica las sanciones contenidas en esta ley, pues en la práctica tribunalicia se está aplicando esta Ley a hechos que están alejados del objeto considerado en la misma, específicamente en todos los Juzgados de Paz de la República de Guatemala, pues son los órganos jurisdiccionales para conocer este tipo de delitos, por lo consiguiente, se entiende que también se aplica en el Juzgado de Paz del municipio de Retalhuleu, departamento de Retalhuleu.

Por lo que resulta necesario realizar un análisis investigativo de la incongruencia en la redacción y aplicación de la normativa contenida en la Ley para el fortalecimiento de la seguridad vial, partiendo de la base de la importancia de legislar en favor de los habitantes de Guatemala con el objeto de proteger la vida, la libertad y los bienes de las personas y el principio de Legalidad contenido en la Constitución Política de la República de Guatemala; buscando con ello evitar la confusión generada por la aplicación de la normativa contenida en la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial a casos en los que no se han tomado en cuenta en la parte considerativa en la Ley citada.

En tal virtud, resulta procedente plantearse las siguientes interrogantes: ¿Existe confusión legal en la redacción y aplicación de las normas contenida en la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial? ¿Cuántas normas jurídicas de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial deben estar legisladas en leyes como el Código Penal, Ley y Reglamento de Tránsito y otras leyes que regulan el Tránsito? ¿Debería de ampliarse la parte considerativa de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial para no crear confusión legal en su aplicación?

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA.

Para los conoedores del Derecho, es sabido, que de conformidad con el artículo 109 de la Ley Orgánica del Organismo Legislativo “Toda iniciativa cuyo propósito sea la presentación de un proyecto de ley, deberá presentarse redactada en forma de decreto, separándose la parte considerativa de la dispositiva, incluyendo una cuidadosa, y completa exposición de motivos, así como los estudios técnicos y documentación que justifiquen la iniciativa...” de este fragmento del artículo precitado deviene el punto central de la presente investigación, pues si bien es cierto, el tema objeto de esta investigación, no se basa en una iniciativa de Ley, sino se basa en una Ley vigente, quiere decir que ya pasó por todos los filtros legales para convertirse en Ley; sin embargo, al analizar detenidamente la Ley para el fortalecimiento de la Seguridad Vial, es perceptible que no existe congruencia entre la parte considerativa y la parte dispositiva de esta Ley.

Pues en la actualidad, los Juzgados de Paz del país, aplican la normativa contenida en la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, a todos los casos donde los pilotos manejan en estado de ebriedad o bajo influencia de drogas tóxicas o estupefacientes, independiente del tipo de consecuencia ocasionada por tal acción.

De la lectura de las normas contenidas en la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, se establece que existen sanciones para dos tipos de pilotos, definiendo claramente a los pilotos de transportes colectivos y de carga, y entendiéndose tácitamente que se refiere a los pilotos de automóviles particulares y pilotos de motocicletas; sin embargo la parte considerativa de esta Ley, establece que es única y exclusivamente para pilotos de transporte colectivo y de carga.

Por lo que se hace necesario realizar un estudio jurídico del ámbito de aplicación de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, evitando con ello una confusión jurídica o malestar en la población por la aplicación de la referida Ley.

DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.

En la presente investigación Las delimitaciones que se tomarán en cuenta para la investigación son la espacial, la temporal y la teórica.

Delimitación Espacial: Este aspecto se refiere a que la aplicación práctica de la investigación se realizará en el Juzgado de Paz del municipio y departamento de Retalhuleu.

Delimitación Temporal: Este aspecto se refiere al periodo de tiempo que durará la presente investigación, por lo que resulta procedente establecer que la presente investigación tendrá una duración de siete meses, contados desde el mes de junio al mes de diciembre de dos mil dieciocho.

Delimitación Teórica: Este aspecto se refiere a la fuente de información teórica que se utilizará para la presente investigación, por lo que necesario resulta establecer que la fuente es la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, y, Expedientes de Responsabilidad de Conductores del Juzgado de Paz del municipio y departamento de Retalhuleu.

OBJETIVOS

OBJETIVOS GENERALES

Establecer la no concatenación entre la parte considerativa y las normas legales de Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

Establecer los beneficios legales que produciría una buena relación entre la parte considerativa y la parte normativa de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.

Determinar el perjuicio que ocasiona la falta de concatenación entre la parte considerativa y la parte normativa de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.

HIPOTESIS

La falta de congruencia entre la parte considerativa y la parte normativa de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial vulnera el principio de Legalidad e Igualdad constitucional.

○ OPERACIONALIZACIÓN DE LA HIPOTESIS

<p>Variable dependiente (efecto): Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.</p>	<p>Variable independiente (causa): Falta de congruencia entre la parte considerativa y normas de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.</p>
<p>INDICADORES Y PREGUNTAS</p>	<p>INDICADORES Y PREGUNTAS</p>
<p>INDICADOR: La aplicación de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.</p> <p>Pregunta ¿Cuál es el espíritu de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial?</p>	<p>INDICADOR: El poco conocimiento de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.</p> <p>Pregunta. ¿Desconocimiento de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial?</p>
<p>INDICADOR: Falta de profesionales en Derecho para redacción de leyes en el Congreso de la República de Guatemala.</p> <p>Pregunta: ¿Existe personal especializado en Derecho para promover leyes para el Fortalecimiento de la</p>	<p>INDICADOR: Falta de una iniciativa de ley congruente para regular la Seguridad Vial.</p> <p>Pregunta: ¿analizan los legisladores del Congreso de la República de Guatemala para crear las leyes sobre seguridad vial</p>

Seguridad Vial en el Congreso de la República de Guatemala?	y que tengan congruencia entre sí cada una de sus partes?
INDICADOR: No existen acuerdos entre legisladores para crear leyes. Pregunta: ¿Se crean las leyes de seguridad vial de acuerdo al momento político que viven el país?	INDICADOR: No se valora la Seguridad Vial a nivel nacional como debería de hacerse. Pregunta: ¿Con que frecuencia se elaboran leyes sobre la seguridad vial?
INDICADOR: Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial vulnera derechos constitucionales. Pregunta: ¿Se violenta el derecho de igualdad y legalidad en la aplicación de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial en los Tribunales respectivos por hechos de tránsito?	INDICADOR: Los considerandos de las leyes deben de contener congruencia con las normas contenidas en cada una de ellas. Pregunta ¿Por qué la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial no tiene congruencia entre sus considerandos y las normas contenidas en la misma?

UNIDAD DE ANÁLISIS.

Como unidades de análisis de la presente investigación, se pretende realizar un estudio en los siguientes elementos:

5. Diputados al Congreso de la República.
 - 5.1. Comisión de Legislación y Puntos Constitucionales.
6. Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.
 - 6.1. La parte considerativa y normas.

MARCO TEÓRICO

Aleksander Castillo,²⁰ Diputado del Congreso de la República de Guatemala, en su propuesta legislativa resalta que “Una de las obligaciones fundamentales del Estado de Guatemala lo constituye el derecho a la vida, mismo que se encuentra consagrado en el artículo 3 de la Constitución Política de la República de Guatemala, concatenado al mismo preámbulo de la carta Magna que afirma la primacía de la persona humana como sujeto y fin del orden social, por lo que es menester del Estado garantizar la vida y seguridad de todos los guatemaltecos. De acuerdo a las últimas estadísticas de la Organización Mundial de la Salud, y la Organización Panamericana de la Salud, que ponen a Centroamérica dentro de los diez principales países en donde ocurren muertes por hecho de tránsito, provocados principalmente por el consumo de alcohol y drogas. Así mismo autoridades del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, aseguran que las muertes por hechos de tránsito constituye la cuarta causa de muerte en el país. En virtud de lo anterior y de acuerdo a las cifras de las instituciones tanto de seguridad como de salud, se considera indispensable reformar algunos preceptos legales con la finalidad de prevenir y disminuir hechos de tránsito en donde el principal motivo lo constituyen las bebidas alcohólicas y que atentan contra la vida, la salud y la seguridad de los guatemaltecos.”

Miguel Carbonell, en su obra Elementos de la Técnica Legislativa²¹, define la técnica legislativa como el arte de redactar los preceptos jurídicos de forma bien estructurada, que cumpla con el principio de seguridad jurídica y los principios general del derecho.”

²⁰ Castillo, Aleksander. Iniciativa de Ley número 4937 al Congreso de la República de Guatemala. pág. 2

²¹ Carbonell, Miguel. Elementos de la Técnica Legislativa. Pág. 11

Mónica Fortín²², en su tesis de grado *El proceso de formación de la ley en Guatemala y su influencia en la inconstitucionalidad*, establece que el preámbulo de la ley, es parte importante y fundamental para la vigencia de una ley, estableciendo de esta forma sus conclusiones: Después de haber efectuado una investigación intensa sobre el tema que versará la iniciativa de ley, el preámbulo de la ley comprende los considerandos, nombre de la ley y el fundamento constitucional y legal que tiene el Congreso para emitir leyes.

La parte considerativa, constituye los argumentos concretos y precisos del contenido de la ley que se presenta. Indudablemente los considerandos del primero al último deben guardar un orden lógico, utilizando el método deductivo, para que el último establezca en sí que es lo que se persigue con la ley. Algunos ponentes tratan de integrar los considerandos con lo que establecen los cuerpos constitucionales y legales, para que el proyecto esté mejor fundamentado, pero es suficiente con los argumentos o lo dispuesto en las normas jurídicas respectivas, sin indicar el número de artículo comentado.

Tajadura Tejada²³, explica la relación que debe de existir entre las normas propiamente establecidas en la Ley y el preámbulo o como los conocemos en Guatemala, considerandos, de la siguiente forma: “Definir un preámbulo como el texto introductorio que precede al articulado de la ley y que presentándola expone las razones por las cuales el autor de la norma, es decir, el organismo legislativo, interviene como tal así como los objetivos que con su actuación persigue. El preámbulo se configura así como un elemento que pone de manifiesto la continuidad de todo orden jurídico al conectar el pasado –la situación de partida que motiva la puesta en marcha del

²² Fortín, Mónica. Tesis de pregrado “El proceso de formación de la ley en Guatemala y su influencia en la inconstitucionalidad”. Pág. 38.

²³ Tajadura, Javier. *Sobre los Preámbulos*. Pág. 180.

procedimiento legislativo- con el futuro, –la exposición de los fines a alcanzar–, descripción de la situación a la que se aspira llegar–.

A la hora de buscar en los textos introductorios criterios para la interpretación de los preceptos dudosos del texto de la ley con el que guardan relación, hay que destacar la mayor relevancia que presentan los considerandos en las leyes. Y ello porque la voluntad del legislador puede ser inferida directamente de los considerandos. Las exposiciones de motivos son historia mientras que el preámbulo es siempre el presente actualizado.

BOSQUEJO PRELIMINAR.

ORGANISMO LEGISLATIVO

Definición

Integrantes

Función

Comisiones

Proceso legislativo

TÉCNICA LEGISLATIVA.

Definición

Tipos de funciones

Función política

Función legislativa

Texto normativo

SEGURIDAD VIAL

Definición

Clases

Objeto

Funciones

Herramientas de la seguridad vial

Regulación legal

RESPONSABILIDAD DE CONDUCTORES

Definición

Sujetos

Bien jurídico tutelado

Principios fundamentales que deben seguir los conductores en la vía pública

Factores que generan la responsabilidad de conductores

Delito o falta

ANÁLISIS DE LA LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL.

Estudio analítico de los considerandos y las normas jurídicas contenidas en la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.

Propuesta de redacción de considerandos normas legales de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.

MARCO METODOLÓGICO.

INDUCTIVO: Ir de lo fácil a lo difícil es la característica principal de este método, pues a través de él se presentan casos, situaciones o ejemplos, orientados a que se descubra la teoría, concepto o principio que lo rige.

De tal forma que a través de él se compruebe que la contradicción que existe en los considerandos de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial vulnera garantías constitucionales.

DEDUCTIVO: A través de un estudio concienzudo, determinante y analítico se podrá concluir adecuadamente si existe incongruencia entre la redacción de los considerandos y normas que se encuentran contenidas en la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.

ANALÍTICO: Este método se caracteriza por dividir un todo en partes para una mejor investigación. En otras palabras, es analizar un fenómeno, situación o problema, dividiéndole en varias subtemas para entenderlo mejor, en el presente caso es analizar el contexto de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, para entender claramente el texto contenida en los considerandos y normas de la ley precitada.

SINTÉTICO: Al contrario al método que antecede este método se caracteriza por unir el significado de las partes de un todo para su mejor comprensión y elaboración de conclusiones científicas. En el presente caso, este método se aplicará en sintetizar el espíritu de la ley y la concatenación que existe en sí misma, de tal forma que se pueda determinar claramente la armonía interna de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.

TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN:

DOCUMENTAL: Como técnica de investigación esta técnica es de suma importancia toda vez que en la presente investigación se recopilará información, la cual se realizará desde el momento de creación de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial hasta las sentencias dictadas en los delitos de responsabilidad de conductores al amparo de las normas contenidas en la ley precitada.

BIBLIOGRÁFICA: Para efectos de investigación del presente tema, es necesario consultar libros, sentencias, leyes, revistas, folletos, diccionarios, enciclopedias, periódicos, en general todo medio escrito, para determinar si existe incongruencia entre la redacción y aplicación de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.

CRONOGRAMA.

TEMA	ACTIVIDADES	TIEMPO/MES							
		JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	
PLANIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	Elección del Tema								
	Presentación y Aprobación del Tema								
	Presentación y Revisión del Plan de Investigación								
	Corrección del Plan de Investigación								
	Aprobación del anteproyecto								

<p style="text-align: center;">DESARROLLO DE LOS CAPÍTULOS DEL MARCO TEÓRICO</p>	<p>Seleccionar y recopilar el material bibliográfico y documental. Elaboración el archivo bibliográfico. Análisis, síntesis y abstracción de documentos, leyes y reglamentos Redacción del Tema Presentación de la investigación al asesor Revisión de la Información</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

	Corrección de la Investigación Elaboración del Proyecto Segunda Revisión							
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES								
FASE DE ASESORÍA								
FASE DE REVISIÓN								
IMPRESIÓN DE TESIS								

BIBLIOGRAFÍA PRELIMINAR.

Carbonell, Miguel. Elementos de la Técnica Legislativa. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2000.

Castillo, Aleksander. Iniciativa de Ley número 4937 al Congreso de la República de Guatemala.

Fortín, Mónica. Tesis de pregrado “El proceso de formación de la ley en Guatemala y su influencia en la inconstitucionalidad”. Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala. 2006.

MORGAN SANABRIA, Rolando. Planeación del Proceso de Investigación Científica para Elaborar Tesis de Grado. Impresiones Ramírez. Guatemala. 2009.

MUÑOZ RAZO, Carlos. Como elaborar y asesorar una investigación de Tesis. Editorial Parson Pretice. Hall México. 1988.

PILONA ORTÍZ, Gabriel Alfredo. Guía sobre Métodos y Técnicas de Investigación Documental y de Campo. Litografía CIMGRA. Centro de Impresiones Gráficas. Guatemala. 2008.

Tajadura, Javier. Revista Mexicana de Derecho Constitucional. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2017.

LEYES.

Constitución Política de la República de Guatemala.

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

Código Penal. Decreto número 51-92 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley de Fortalecimiento a la Protección Vial. Decreto 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala.

CONCLUSIONES

1. La aprobación de una ley debe de cumplir con todos los pasos establecidos en la Ley Orgánica del Organismo Legislativo, para evitar ser declarada inconstitucional, por afectar derechos inherentes a los guatemaltecos.
2. Los legisladores encargados de la redacción de las normas jurídicas tienen conocimientos extensos sobre Técnica Legislativa, la cual les permite redactar leyes coherentes entre sí, e inconstitucionales, y que por sobre todo se enfoquen en el asunto para el cual fueron creadas evitando las ambigüedades.
3. La Seguridad es un principio establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala, y la misma abarca la seguridad vial, refiriéndose con ello a la seguridad del tránsito, por lo que el mismo Estado se organiza para garantizar dicha seguridad a los habitantes de Guatemala que se conducen en la vía pública, ya sea, en vía vehículos automotores así como a los peatones.
4. La Responsabilidad es un valor inherente a la naturaleza del ser humano, pues por naturaleza el ser humano responde por sus actos en todo ámbito de la vida, en el presente caso, la responsabilidad que tienen los conductores en la vía pública; tomando en cuenta que esta conducta está regulada en una norma penal, conlleva consecuencias jurídicas el actuar de los conductores de vehículos automotores por lo que resulta procedente la observancia de este acto.
5. El objeto de La Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, es regular la implementación y control de aspectos mínimos de la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de personas y de carga, con la finalidad de reducir los hechos de tránsito suscitados en el país, producto del estado físico en el que conduzcan los pilotos de este tipo de

transporte, sin embargo, en su aplicación se aplica también a pilotos de transporte liviano y motocicletas, violentando con ello el principio de legalidad constitucional.

RECOMENDACIONES

1. Los Diputados que conforman la Comisión de Legislación y Puntos Constitucionales del Congreso de la República deben de leer detenidamente cada una de las leyes que vayan a ser presentadas al pleno para su aprobación y evitar aprobar leyes violatorias de los principios constitucionales.
2. Los Diputados que conforman la Comisión de Legislación y Puntos Constitucionales del Congreso de la República, que no tengan el conocimiento legal suficiente, que sea asesorado por expertos en la materia, para evitar presentar leyes, cuyas normas se contradigan entre sí, o que la parte considerativa no tenga relación con la parte normativa.
3. La seguridad vial es un derecho constitucional, por lo que el Estado debe promover leyes que protegen a las personas, promoviendo las acciones que tiendan a hacer que se tome conciencia de la problemática que genera el conducir un vehículo en estado de ebriedad o bajo efectos de estupefacientes, pero que sea de manera constante.
4. Los pilotos de vehículos automotores, tanto de transporte de pasajeros como de carga, así como vehículos livianos y motocicletas, deben de ser responsables de sus actos, pues está regulado en el Código Penal que el delito de responsabilidad de conductores cuya sanción es fuerte económicamente.
5. La Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, debe de ser corregida y modificarse en el sentido de que se establezca claramente que también se aplica a los pilotos de transportes livianos y motocicletas, pues, las normas contenidas en la misma, modificaron artículos del Código Penal y se están aplicando en los Juzgados de Paz de la República de Guatemala.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- Alvizurez Ruano, W. J. (2010-2011) Certeza Jurídica de la Pena en los Juzgados de Paz Penal. Guatemala. *Revista Jurídica Organismo Judicial*. (327). Recuperado ww2.oj.gob.gt/es/QueEsOJ/EstructuraOJ/UnidadesAdministrativas/CentroAnálisisDocumentaciónJudicial/cds/CDs%20revista%20Juridica/Revista%20Juridica%2010-11/artículos/03_CertezaJuridica.pdf
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (19 de mayo de 1992) *Sentencia No. 113-92*. Gaceta No. 24 El Poder Legislativo.
- Berlin Valenzuela, F. (1998). *Diccionario Universal de términos parlamentarios*. México: Editorial Porrúa.
- Caldwell, T. (2013) *La Columna de Hierro*. España: Editorial Maeva.
- Castells, A. (1997). *Estudios de Técnica Legislativa*. Argentina: Panorama.
- Caetano, F. (2009). *Guía sobre la Técnica Legislativa*. Uruguay: Editorial Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.
- Congreso de la República de Guatemala. (1986) *Ley de la Comisión de Derechos Humanos del Congreso de la República y del Procurador de los Derechos Humano*. [Decreto 54-86.] Librería jurídica.
- Congreso de la República de Guatemala. (1994) *Ley Orgánica del Organismo Legislativo*. [Decreto 63-94.] Librería jurídica.
- Corte de Constitucionalidad de Guatemala. (1 de diciembre de 1987) *Sentencia No. 258-87*. [Magistrados de la Corte de Constitucionalidad.]
- Corte de Constitucionalidad de Guatemala. (28 de febrero de 2013). *Sentencia No. 1008-2012*. [Magistrados de la Corte de Constitucionalidad.]

Corte de Constitucionalidad de Guatemala (14 de agosto de 2012) *Sentencia No. 2729-2011*.
[Magistrados de la Corte de Constitucionalidad.]

Corte de Constitucionalidad de Guatemala. (14 de septiembre de 2012). *Sentencia No. 2729-2011*.
[Magistrados de la Corte de Constitucionalidad.]

De León Velasco, H. A. & De Mata Vela, J. F. (2005). *Derecho Penal Guatemalteco*. Guatemala:
Editorial Estudiantil Fénix.

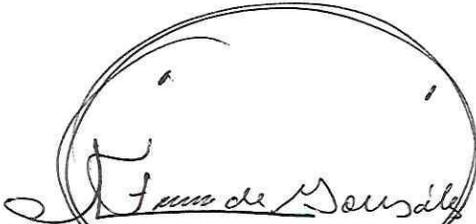
Departamento de Tránsito. P.N.C. (2017) *Boletín Estadístico*. Guatemala: Observatorio Nacional de
Seguridad del Tránsito.

Fundación Canfranc. (2012) *Valores*. España: Editorial La Caixa.

Grosso, B. (1986). *Técnica Legislativa*. Argentina: Universidad Nacional de Córdoba.

Observatorio Iberoamericano de seguridad vial (2012). Argentina.

Quisqué, O. (29 de febrero de 2016) Accidentes de tránsito en Guatemala han dejado más de 10,000
muertos. *Prensa Libre* de Guatemala. Recuperado.
<http://www.prensalibre.com/ciudades/accidentes-de-transito-guatemala-ultimos-anos/>


Vo.Bo. Licda. Ana Teresa Cap Yes de González
Bibliotecaria CUNSUROC



Mazatenango 26 de Agosto de 2019

Licenciado:

José David Barillas Chang

Coordinador de la Carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales

Abogado y Notario

Universidad de San Carlos de Guatemala

Centro Universitario de Suroccidente

Mazatenango, Suchitepéquez

Respetable Licenciado, tengo a bien dirigirme a su persona con el objeto de informarle que como asesor de tesis del Estudiante Josué Osberto Xivir Gutiérrez y según resolución de fecha 2 de Abril del año 2019 emitido por el coordinador de la carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales Abogado y Notario, se aprobó en forma definitiva con el nombre de "INCONGRUENCIA EN LA REDACCIÓN Y APLICACIÓN DE LA NORMATIVA CONTENIDA EN LA LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL"

Luego de haber efectuado la revisión correspondiente, el Estudiante JOSUE OSBERTO XIVIR GUTIERREZ ha tenido a bien cumplir con las modificaciones y sugerencias realizadas a su informe final; encontrándose las conclusiones de dicha investigación acorde a los objetivos planteados. Por lo que manifiesto que el trabajo de tesis del referido estudiante, llena los requisitos que establece el reglamento para la elaboración de tesis de la carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales Abogado y Notario y del examen Publico, por lo que considero que tiene los elementos necesarios para su aprobación.

En virtud de lo anterior emito DICTAMEN FAVORABLE al trabajo de tesis del estudiante JOSUÉ OSBERTO XIVIR GUTIÉRREZ

Sin otro particular, de usted deferentemente


Licenciado: Bayron Audías Cop Chávez
Asesor de Tesis.



Mazatenango, Suchitepéquez 24 de octubre de 2019

Lic. José David Barillas Chang
Coordinador
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales. "Abogacía y Notariado"
CUNSUROC

Respetable Licenciado Barillas:

Atentamente le comunico que el estudiante **JOSUÉ OSBERTO XIVIR GUTIÉRREZ** a quien se le autorizó preliminarmente el punto de tesis **"INCONGRUENCIA EN LA REDACCIÓN Y APLICACIÓN DE LA NORMATIVA CONTENIDA EN LA LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL"** ha cumplido con la elaboración del diseño de investigación, por tanto puede continuar con el proceso correspondiente en la elaboración de su trabajo.

Deferentemente



Lic. Luis Alfonso López López

Coordinación de la Carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales
Abogacía y Notario
Universidad de San Carlos de Guatemala
Centro Universitario de Suroccidente
Mazatenango, Suchitepéquez

Respetable Licenciado (a) tengo a bien dirigirme a su persona con el objeto de informarle que según resolución de fecha veintinueve de octubre de dos mil diecinueve fui designado como REVISOR de tesis del Estudiante Josué Osberto Xivir Gutiérrez; tesis denominada con el título “INCONGRUENCIA EN LA REDACCIÓN Y APLICACIÓN DE LA NORMATIVA CONTENIDA EN LA LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL”

Luego de haber efectuado la revisión correspondiente, el Estudiante JOSUE OSBERTO XIVIR GUTIERREZ ha tenido a bien cumplir con las modificaciones y sugerencias realizadas a su informe final; encontrándose las conclusiones de dicha investigación acorde a los objetivos planteados. Por lo que manifiesto que el trabajo de tesis del referido estudiante, cumple con el contenido técnico y científico, con la metodología y técnicas de investigación y redacción, con la contribución científica y bibliografía y demás requisitos que establece el reglamento para la elaboración de tesis de la carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales Abogado y Notario y del examen Publico, por lo que considero que tiene los elementos necesarios para su aprobación.

En virtud de lo anterior emito DICTAMEN FAVORABLE al trabajo de tesis del estudiante JOSUÉ OSBERTO XIVIR GUTIÉRREZ denominado “INCONGRUENCIA EN LA REDACCIÓN Y APLICACIÓN DE LA NORMATIVA CONTENIDA EN LA LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL”

Sin otro particular de usted deferentemente,

Licenciado: Héctor Rafael Antonio González Obregón

Revisor de Tesis.

LICENCIADO
Héctor Rafael Antonio González Obregón
ABOGADO Y NOTARIO



A.P .TES.04-2019

COORDINACION DE LA CARRERA DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES, ABOGADO Y NOTARIO. DEL CENTRO UNIVERSITARIO DEL SUR OCCIDENTE. MAZATENANGO, SUCHITEPEQUEZ, DOCE DE FEBRERO DEL AÑO DOS MIL VEINTE.

Con fundamento en la literal g) del artículo 10 del Normativo de la carrera de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Abogado y Notario del Centro Universitario del Sur-Occidente, habiéndose rendido el Dictamen Favorable del revisor Licenciado Héctor Rafael González Obregón del trabajo de tesis del Bachiller **JOSUÉ OSBERTO XIVIR GUTIÉRREZ**, titulado **“INCONGRUENCIA EN LA REDACCIÓN Y APLICACIÓN DE LA NORMATIVA CONTENIDA EN LA LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL”**, REMÍTASE a la Dirección del Centro Universitario del Sur Occidente para la emisión de la orden de impresión correspondiente.

Atentamente,

M Sc. José David Barillas Chang.
Coordinador
Carrera Licenciatura en Ciencias jurídicas y Sociales,
Abogacía y Notariado

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”

Universidad de San Carlos de Guatemala
Centro Universitario del Sur Occidente
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
ABOGACÍA Y NOTARIO



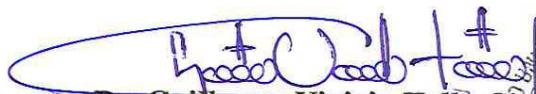
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DEL SUR OCCIDENTE
MAZATENANGO, SUCHITEPEQUEZ
DIRECCIÓN DEL CENTRO UNIVERSITARIO

CUNSUROC/USAC-I-04-2020

DIRECCIÓN DEL CENTRO UNIVERSITARIO DEL SUROCCIDENTE,
Mazatenango, Suchitepéquez, veintisiete de febrero de dos mil veinte. _____

Encontrándose agregados al expediente los dictámenes del asesor y revisor, SE AUTORIZA LA IMPRESIÓN DEL TRABAJO DE GRADUACIÓN TITULADO: "INCONGRUENCIA EN LA REDACCIÓN Y APLICACIÓN DE LA NORMATIVA CONTENIDA EN LA LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL" del estudiante: **Josué Osberto Xivir Gutiérrez**, carné No. **201243991 CUI: 2151 72914 1019** de la carrera Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Abogacía y Notariado.

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


~~Dr. Guillermo Vinicio Tello Caro~~
Director



/gris