

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



**JAVIER ADONÁI GODÍNEZ SAGASTUME**

GUATEMALA, JUNIO DE 2012

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

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL ACUERDO GUBERNATIVO 265-2001 RELATIVO AL  
SEGURO OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO DE PERSONAS**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**JAVIER ADONÁI GODÍNEZ SAGASTUME**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Guatemala, junio de 2012

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA  
DE LA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
DE LA  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO: Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana  
VOCAL I: Lic. Avidán Ortiz Orellana  
VOCAL II: Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi  
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz  
VOCAL IV: Br. Modesto José Eduardo Salazar Dieguez  
VOCAL V: Br. Pablo José Calderón Gálvez  
SECRETARIO: Lic. Marco Vinicio Villatoro López

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



**BUFETE CORPORATIVO ABOGADOS, AUDITORES Y  
CONTADORES**

**LICENCIADO EDDY AUGUSTO AGUILAR MUÑOZ**

**ABOGADO Y NOTARIO**

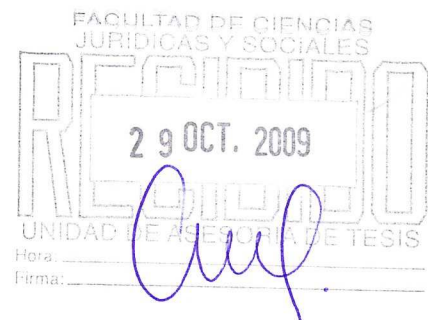
11 calle 4-52 zona 1, Edificio Asturias Oficina 4, Primer Nivel, Ciudad, Guatemala.  
PBX: (502) 2232-3916

Guatemala 30 de septiembre de 2009.

Licenciado

**Carlos Manuel Castro Monroy**

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



Licenciado Castro Monroy:

De la manera más atenta me dirijo a usted, para hacer de su conocimiento que conforme a resolución de ese Decanato, y en atención a la providencia a través de la cual se me nombra como asesor de tesis. Asesoré el trabajo de tesis del Bachiller **JAVIER ADONÁI GODÍNEZ SAGASTUME**, quien se identifica con el número de carné estudiantil **199916834**.

A dicho estudiante se le brindó la asesoría que se requiere para realizar este tipo de investigación y luego de numerosas sesiones de arduo trabajo se obtuvo la versión final que presenta, titulada **“ANÁLISIS JURÍDICO DEL ACUERDO GUBERNATIVO 265-2001 RELATIVO AL SEGURO OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO DE PERSONAS”**. Procedí conforme al requerimiento indicado, estableciendo que la presente investigación se dirige a analizar y señalar la necesidad de crear y legislar dentro del marco legal **“UN MÉTODO COERCITIVO Y PRÁCTICO PARA EL CUMPLIMIENTO DEL ACUERDO GUBERNATIVO 265-2001 RELATIVO AL SEGURO OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO DE PERSONAS”**.

El estudiante realizó un completo análisis documental y jurídico en materia de transporte extraurbano, abordando los temas de la administración pública de transporte extraurbano de personas, el contrato de seguro extraurbano de personas, la iniciación, suspensión y terminación de la póliza de seguro, el seguro, coaseguro y reaseguro, como también accidentes de tránsito sucedidos que han quedado en la impunidad debido a la falta del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas. Planteando en consecuencia, un marco doctrinario, jurídico-legal, para la aceptación de este último tipo de institución indicada, para ser regulada dentro de la legislación guatemalteca atendiendo el marco legal de derecho comparado, según la experiencia de la legislación española, argentina, mexicana y venezolana.





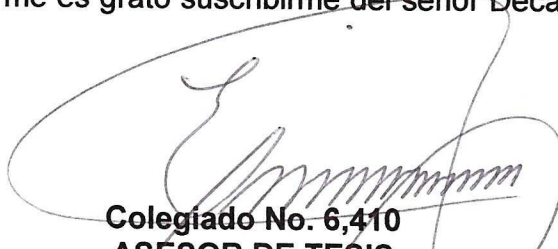
En el lapso de la asesoría, así como en el desarrollo del trabajo de tesis, el estudiante manifestó sus propias capacidades de investigación, utilizando técnicas y métodos diversos tales como científico, deductivo, analítico y sintético. Además puso en práctica, técnicas de investigación bibliográfica, biográfica, documental, de campo, histórica y experimental, que demuestran que se realizó la recolección de información acorde al tema. La cual puede servir de base para otros trabajos de investigación en la rama del derecho, razones de peso por las que considero que el presente trabajo constituye un valioso aporte a nuestra sociedad y a la comunidad jurídica, esto debido a su estudio analítico que se ha sostenido en el tema mencionado con antelación.

El estudiante aceptó todas las sugerencias realizadas durante el desarrollo de la elaboración de la tesis y aportó al trabajo sus propias opiniones y criterios fundamentales, los cuales enriquecen dicho trabajo. Sin embargo, pueden ser compartidos y sujetos a polémica, ya que de cualquier forma se encuentran adecuada y sobradamente fundamentados, puesto que son planteamientos serios y ordenados que demuestran un buen manejo de criterio jurídico sobre la materia tratada.

Con respecto a las conclusiones y recomendaciones, en mi opinión personal, son acordes al tema investigado y un aporte significativo que nuestros legisladores pueden tomar en cuenta para la ejecución de un hipotético proyecto de creación de una institución estatal, o bien de una norma coercitiva que garantice el cumplimiento del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas.

En cumplimiento a la responsabilidad encomendada y actuando con apego a las normas que rigen para este tipo de actuaciones, **específicamente en el artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público; CONSIDERO** que el ponente realizó un acucioso estudio sobre el cumplimiento, y la obligatoriedad de la referida disposición legal. Y que el sustentante utilizó las técnicas investigativas, redacción y bibliografía adecuadas, cumpliendo con los cambios que le fueron puntualizados en los distintos capítulos que comprenden el presente informe, y formulando las conclusiones y recomendaciones coherentes con la problemática objeto de dicha investigación. Por lo que resulta procedente emitir **DICTAMEN FAVORABLE** aprobando el trabajo asesorado. En tal virtud, considero que el mencionado trabajo llena todos los requisitos para ser expuesto ante el Tribunal examinador, ya que está contenido en la reglamentación que para tales efectos debe cumplirse.

Sin otro particular, me es grato suscribirme del señor Decano como su deferente servidor.

  
**Colegiado No. 6,410**  
**ASESOR DE TESIS**  
*Lic. Eddy Augusto Aguilar Muñoz*  
ABOGADO Y NOTARIO



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, treinta de octubre de dos mil nueve.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) SANDRA LUCRECIA DÍAZ RODAS, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante JAVIER ADONAI GODÍNEZ SAGASTUME, Intitulado: "ANÁLISIS JURÍDICO DEL ACUERDO GUBERNATIVO 265-2001 RELATIVO AL SEGURO OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO DE PERSONAS".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".

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

cc.Unidad de Tesis  
CMCM/nnmr.





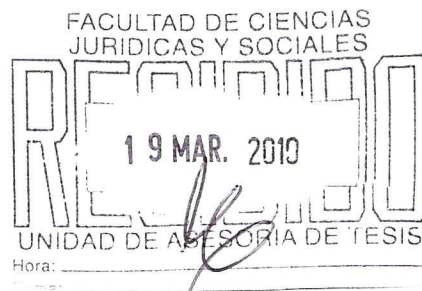


Guatemala 15 de febrero de 2010.

Licenciado:

**Marco Tulio Castillo Lutín**

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



Licenciado Castillo Lutín:

De conformidad con el nombramiento emitido, procedí a revisar el trabajo de tesis del Bachiller **JAVIER ADONÁI GODÍNEZ SAGASTUME**, quien se identifica con el número de carné estudiantil **199916834**, trabajo titulado **“ANÁLISIS JURÍDICO DEL ACUERDO GUBERNATIVO 265-2001 RELATIVO AL SEGURO OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO DE PERSONAS”**.

El estudiante realizó un íntegro análisis documental y jurídico en materia de transporte extraurbano, abordando los temas de la administración pública de transporte extraurbano de personas, el contrato de seguro extraurbano de personas, la iniciación, suspensión y terminación de la póliza de seguro, el seguro, coaseguro y reaseguro, como también accidentes de tránsito sucedidos que han quedado en la impunidad debido a la falta del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas. Planteando en consecuencia, un marco doctrinario, jurídico-legal, para la aceptación de este último tipo de institución indicada, para ser regulada dentro de la legislación guatemalteca.

Para éste informe se emplearon: el método deductivo, con el objeto de hacer un estudio completo de los distintos temas que se abordan, con el propósito de lograr una explicación amplia y un entendimiento perfecto del tema central. También se utilizó el método analítico, para sacar deducciones respecto al Reglamento que obliga a los transportistas a contratar los servicios del seguro de transporte extraurbano, para verificar qué condiciones se están pactando en favor del usuario del transporte. Asimismo, fue de gran ayuda el método sintético en la realización de las conclusiones, y en el desarrollo de cada uno de los capítulos, el método inductivo, partiendo de aspectos particulares para llegar a tener un conocimiento amplio del tema que se desarrolla.

SANDRA LUCRECIA DIAZ RODAS

ABOGADO Y NOTARIO

4ª. AVENIDA 11-23, ZONA 10,

PBX (502) 2332-2463 FAX (502) 2362-8140



En el lapso de la revisión, el estudiante manifestó sus propias capacidades de redacción e investigación, utilizando técnicas y métodos diversos. Además puso en práctica, técnicas de investigación bibliográfica, biográfica, documental, de campo, histórica y experimental, que demuestran que se realizó la recolección de información acorde al tema. La cual puede servir de base para otros trabajos de investigación en la rama del derecho, razones por las que considero que el presente trabajo constituye un significativo aporte a la comunidad jurídica, esto debido a su estudio analítico que se ha sostenido en el tema mencionado.

Las conclusiones y recomendaciones, en mi opinión muy personal, concuerdan con el tema investigado y pueden servir a nuestros legisladores para tomar en cuenta la ejecución de un proyecto hipotético de creación de una institución estatal, o bien de una norma coercitiva que garantice el cumplimiento del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas.

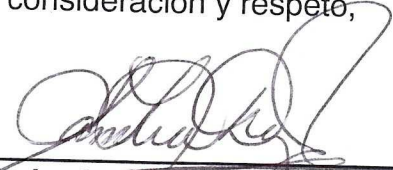
Con respecto a la bibliografía utilizada en este trabajo de tesis, podremos observar que se utilizó partiendo como base la legislación guatemalteca vigente, asimismo también doctrinas de excelentes juristas reconocidos a nivel nacional como internacionalmente, lo cual unido es una extraordinaria fuente de información real y no ficticia, que se acomoda a nuestra realidad y a los tiempos que actualmente vivimos.

En cumplimiento a la responsabilidad encomendada y actuando con apego a las normas que rigen para este tipo de actuaciones, específicamente en el **artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público; CONSIDERO:** que el ponente realizó un acucioso estudio sobre el cumplimiento y la obligatoriedad de la referida disposición legal, y que el sustentante utilizó las técnicas investigativas, redacción y bibliografía adecuadas, cumpliendo con los cambios que le fueron puntualizados en los distintos capítulos que comprenden el presente informe, y formulando las conclusiones y recomendaciones coherentes con la problemática objeto de dicha investigación.

Por las razones antes indicadas, emito **DICTAMEN FAVORABLE**, para que se prosiga con el trámite de rigor correspondiente.

Con muestras de mi consideración y respeto,

f.

  
Lídda. Sandra Lucrecia Díaz Rodas  
Colegiado No. 4,179  
REVISORA DE TESIS

SANDRA LUCRECIA DIAZ RODAS  
ABOGADO Y NOTARIO





DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.  
Guatemala, once de mayo de dos mil doce.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de  
el estudiante JAVIER ADONAI GODINEZ SAGASTUME titulado ANÁLISIS  
JURÍDICO DEL ACUERDO GUBERNATIVO 265-2001 RELATIVO AL SEGURO  
OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO DE PERSONAS. Artículos:  
31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en la Facultad de  
Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

LEGM/iyrc



## DEDICATORIA

- A DIOS PADRE Y A DIOS MADRE: Por su amor y sabiduría, protección, iluminación y guía, estando hacia la divinidad absoluta, eternamente agradecido.
- A MI PAPA: Víctor Manuel Godínez Rodríguez, por ser un padre, un papá, un hermano, un amigo, pero sobre todo por su máximo apoyo incondicional que siempre me ha brindado en todas las ocasiones de la vida, te amo.
- A MI ESPOSA: Carla Guadalupe Monterroso Monzón, con todo mi cariño y entrega, por su amor, comprensión, ayuda, motivación y esfuerzo, para obtener este y otros triunfos, y formar mi nueva feliz y futura familia, te amo.
- AL HONORABLE E ILUSTRE: Señor Guillermo León Quintero González, por ser un ejemplo y mi ejemplo de vida a seguir, muchas gracias por todo.
- A TODA MI FAMILIA: Por tenerla, por estar a mi lado y pertenecer a ella.
- A LOS PROFESIONALES: Licda. Sandra Lucrecia Díaz Rodas, Lic. Eddy Augusto Aguilar Muñoz, a todos mis catedráticos universitarios y profesionales del derecho por su tiempo y colaboración a mi formación académica.
- A TODAS MIS AMISTADES: Por brindarme su compañerismo, entusiasmo, motivación, afecto y por los buenos momentos, especialmente a: Pablo Alberto Domingo Jiménez, Mario Krishan Barrera Illescas, Juan Mario Bosch Gálvez, Mara Daniela Pérez Estrada, Irma Estela Guzmán, Alberto José Ovalle Herrera, David Israel de la Cruz, Brenda Judith Guzmán Coronado, Onan Isai Ajanel Noriega, Leticia Santos Argueta, Wilmer Estuardo Cruz, David Barrientos, Julio Saul Cardona, Bered Jedalias Morales, Evelyn Marysol Melini Muralles, Andrés Girón Gándara, Julio Rivera.
- AL ALMA MATER: Gloriosa y Tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, como también a la Facultad de de Ciencias Jurídicas y Sociales.
- A USTED Y A TODOS: “Con sumo gusto y desbordante placer”.

## ÍNDICE

	Pág.
Introducción .....	i

### CAPÍTULO I

1. Servicio público de transporte extraurbano .....	1
1.1. Transporte terrestre en Guatemala .....	1
1.2. Definiciones .....	1
1.3. Porteadores .....	1
1.4. Clases de transporte .....	2
1.4.1. Transporte individual .....	2
1.4.2. Transporte colectivo .....	2
1.4.3. Transporte privado .....	2
1.4.4. Transporte público .....	2
1.4.5. Transporte urbano .....	3
1.4.6. Transporte extraurbano .....	3
1.4.7. Transporte terrestre .....	4
1.4.8. Transporte aéreo .....	4
1.4.9. Transporte acuático .....	4
1.5. Clases de servicio de transporte .....	5
1.5.1. Servicio de primera categoría .....	5
1.5.2. Servicio de segunda categoría .....	5
1.5.3. De línea corta .....	6
1.5.4. Servicio directo .....	6
1.5.5. Servicio exclusivo para trabajadores agrícolas e industriales	7
1.5.6. Servicio exclusivo de turismo .....	7
1.5.7. Servicio internacional .....	8
1.5.8. Servicios especiales .....	8
1.6. Contrato de transporte .....	8



	<b>Pág.</b>
1.6.1. Caracteres .....	9
1.6.2. Clases de contrato de transporte .....	9

## **CAPÍTULO II**

2. Dirección general de transporte .....	13
2.1. Creación .....	13
2.2. Organización .....	13
2.3. Funciones .....	14
2.4. Objetivo .....	15
2.5. Legislación del sector transporte .....	16
2.6. Estructura administrativa de la dirección general de transporte .....	16
2.6.1. Dirección .....	16
2.6.2. Subdirección .....	16
2.6.3. Oficina de programación .....	17
2.6.4. Oficina de presupuesto y contabilidad .....	18
2.6.5. Secretaría general .....	18
2.6.6. Departamento de análisis económico y jurídico .....	20
2.6.7. Departamento de control .....	20
2.7. Autorización de licencia de transporte .....	21
2.7.1. Trámite para la obtención de licencia de transporte .....	22
2.8. Programa de transporte seguro .....	22
2.9. Accidente de tránsito .....	23
2.10. Características de un accidente de tránsito .....	23
2.11. Causas de los accidentes viales .....	24
2.12. Listado de rutas peligrosas .....	24
2.12.1. Puntos críticos en el occidente .....	24
2.12.2. Puntos críticos en el sur .....	25

	<b>Pág.</b>
2.12.3. Puntos críticos en el sur oriente .....	25
2.12.4. Puntos críticos en el nor oriente .....	25
2.12.5. Puntos críticos en la región norte .....	26
2.12.6. Puntos críticos en la capital y sus municipios .....	26

### **CAPÍTULO III**

3. El contrato de seguro .....	27
3.1. Origen .....	27
3.2. Fundamentos técnicos del seguro .....	29
3.3. Definiciones .....	30
3.4. Naturaleza jurídica .....	31
3.4.1. Otras teorías .....	32
3.5. Características del contrato de seguro .....	34
3.6. Elementos personales .....	37
3.7. El interés asegurable .....	42
3.8. La prima .....	43
3.9. La póliza .....	46
3.9.1. Fundamentos de la póliza .....	48
3.9.2. Clases de póliza .....	49
3.9.3. Reposición de la póliza .....	50
3.10. Efectos del contrato de seguro .....	51
3.10.1. Obligaciones del asegurado .....	51
3.10.2. Derechos del asegurado .....	54
3.10.3. Obligaciones del asegurador .....	55
3.10.4. Derechos del asegurador .....	56
3.10.5. Obligación recíproca de las partes .....	57
3.11. Nulidad, rescisión y reducción .....	57

	<b>Pág.</b>
3.11.1. Nulidad .....	57
3.11.2. Rescisión .....	58
3.11.3. Reducción .....	62
3.12. Figuras relacionadas con el contrato de seguro .....	63
3.12.1. Reaseguro .....	63
3.12.2. Coaseguro .....	65
3.12.3. Infraseguro .....	66
3.12.4. Sobreseguro .....	67
3.13. Profesión de fe de los productores de seguros .....	68
3.14. Código universal de ética profesional de los productores de seguros y reaseguros .....	69
3.14.1. Principios generales .....	69

#### **CAPÍTULO IV**

4. Contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas	73
4.1. Creación del reglamento para la contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas .....	73
4.2. Obligatoriedad .....	74
4.3. Comisión de apoyo y seguimiento a la implementación y vigencia del seguro obligatorio del transporte extraurbano de personas .....	75
4.4. Indemnización en caso de muerte .....	75
4.5. Indemnización en caso de desmembración .....	76
4.6. Responsabilidad en que incurren pilotos del transporte extraurbano .	77
4.6.1. Responsabilidad civil .....	79
4.6.2. Responsabilidad penal .....	80
4.7. Necesidad de ampliar la vigencia mínima de la póliza de seguro obligatorio de transporte extraurbano de personas .....	80



	<b>Pág.</b>
4.7.1. Relatos de víctimas de accidente El Chilero .....	86
4.7.2. Inspectores a cargo del transporte extraurbano .....	89
4.7.3. Indemnización que recibieron las víctimas de accidente El Chilero .....	90
4.7.4. Propuestas para darle solución a la problemática del transporte extraurbano de pasajeros .....	91
CONCLUSIONES .....	95
RECOMENDACIONES .....	97
ANEXOS .....	99
BIBLIOGRAFÍA .....	107

## INTRODUCCIÓN

Dentro del presente trabajo de investigación, se planteó la hipótesis que la Dirección General de Transportes -D.G.T.- no cuenta con el personal necesario para inspeccionar que los buses de transporte extraurbano cumplan con portar la póliza de seguro obligatorio vigente, no se utilizan medidas de coerción por la misma Dirección que obligue a los portadores o transportistas a renovar periódicamente el servicio de seguro obligatorio, razones por las cuales se hace necesario ampliar la vigencia mínima de la póliza de seguro obligatorio de transporte extraurbano de personas a un año prorrogable por períodos iguales y la obligación de presentarla anualmente a la D.G.T. como condicionante para continuar brindando el servicio a los usuarios.

El objetivo general dentro de esta tesis, es establecer la necesidad de ampliar la vigencia mínima de la póliza de seguro obligatorio de transporte extraurbano de personas a un año prorrogable por períodos iguales; asimismo, dentro de los objetivos específicos están: determinar las consecuencias económicas y sociales, de las que son víctimas las personas que sufren estos accidentes; establecer la necesidad de contar con personal que inspeccione las diferentes rutas del país, en cumplimiento de mantener vigente este contrato de seguro obligatorio y dar a conocer los beneficios que conlleva obligar directamente al transportista a contraer el seguro obligatorio, previo a obtener la autorización de la licencia de transporte extraurbano por un período mínimo de un año. Para éste informe se emplearon: el método deductivo, con el objeto de hacer un estudio completo de los distintos temas que se abordan, con el propósito de lograr una explicación amplia y un entendimiento perfecto del tema central. También se utilizó

el método analítico, para sacar deducciones respecto al Reglamento que obliga a los transportistas a contratar los servicios del seguro de transporte extraurbano, para verificar qué condiciones se están pactando en favor del usuario del transporte. Asimismo, fue de gran ayuda el método sintético en la realización de las conclusiones, y en el desarrollo de cada uno de los capítulos, el método inductivo, partiendo de aspectos particulares para llegar a tener un conocimiento amplio del tema que se desarrolla.

Esta investigación consta de cuatro capítulos. El primero contiene el servicio público de transporte extraurbano, las clases de transporte y los tipos de servicio que se prestan en los diferentes transportes; el segundo se refiere a la Dirección General de Transporte, su creación, organización, objetivos y funciones; asimismo, la legislación que regula al sector transporte, su estructura administrativa, el trámite que debe llevarse a cabo para la obtención de licencias y puntos críticos en el territorio nacional, en donde suelen y pueden ocurrir la mayoría de accidentes. en el tercero se desarrolla lo referente al contrato de seguro, su origen, fundamentos, así como características, también contiene lo relacionado a la prima, la póliza y los derechos y obligaciones del asegurado y asegurador; y, finalmente, el cuarto capítulo trata la contratación del seguro obligatorio de transporte extraurbano de personas, el reglamento para la contratación del seguro, los tipos de indemnización, la responsabilidad en la que incurren los pilotos que ocasionan un accidente, también relatos de víctimas de un accidente de tránsito, así como la indemnización que recibieron y las secuelas de la tragedia; además, se incluyeron soluciones a la problemática del transporte extraurbano, para que sea más seguro, eficiente y de beneficio, en caso sean víctimas de algún accidente.



## **CAPÍTULO I**

### **1. Servicio público de transporte extraurbano**

#### **1.1. Transporte terrestre en Guatemala**

El transporte en Guatemala, es un servicio público de primer orden para el desenvolvimiento de la vida económica del país, además de ser aquel medio de transporte que se moviliza únicamente sobre tierra: trenes, buses, automóviles, camionetas, camiones, etc.

#### **1.2. Definiciones**

Transporte: es el medio adecuado para trasladar de un lugar a otro, cosas o personas, sea individual o colectivo, terrestre, aéreo o acuático, privado o público.

#### **1.3. Porteadores**

Se entiende por “porteador” a la persona individual o jurídica, propietaria de vehículos automotores, autorizada para dedicarse al transporte público de pasajeros por carretera, de conformidad con las normas contenidas en Ley de Transportes, Decreto 253 del Congreso de la República y el Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, Acuerdo Gubernativo número

## **1.4. Clases de Transporte**

### **1.4.1. Transporte individual**

Es aquel medio de transporte tirado o guiado por una sola persona para beneficio individual, tal el caso de una carreta de mano, un caballo guiado por un jinete, una bicicleta, una motobicicleta, etc.

### **1.4.2. Transporte colectivo**

Es aquel medio de transporte destinado a transportar a muchas personas o cosas de un lugar a otro, tal el caso de los trenes, camionetas, camiones, barcos, aviones, etc. Es trasladar en forma pasiva cosas o personas.

### **1.4.3. Transporte privado**

Es aquel medio de transporte utilizado para uso exclusivo de personas individuales y colectivas, para sus propias familias o para los fines de cada institución y uso particular.

### **1.4.4. Transporte público**

Es aquel medio de transporte destinado para el servicio público, el cual además de ser

colectivo es pagado, tal es el caso de del servicio urbano de camionetas para la ciudad de Guatemala, o bien el servicio de transportes extraurbanos.

Es público porque puede ser utilizado por cuantas personas lo necesiten y porque el Estado por medio de sus instituciones regulan tales servicios, imponiendo horarios de salidas, tarifas de pasaje, impuestos especiales y concede autorización de las rutas y además hay vigilancia del Estado para el cumplimiento de la obligación contraída, cualquier incumplimiento de la concesión puede dar motivo para cancelarla.

Así mismo las Municipalidades autorizan este tipo de transporte por medio de concesiones siendo el caso del servicio de autobuses urbanos.

#### **1.4.5. Transporte urbano**

Es aquel transporte destinado a satisfacer las necesidades públicas de una ciudad, llevando pasajeros de un punto a otro, cubriendo determinado itinerario, jornada y horario, cedida a base de una concesión y por un cobro preestablecido.

#### **1.4.6. Transporte Extraurbano**

Es aquel transporte que moviliza pasaje y carga de una ciudad a otra, enlazando pueblos, aldeas, caseríos, etc.

“Se entiende por servicio de transporte extraurbano de pasajeros el que se efectúa:

- De una cabecera municipal a otra;

- De una cabecera municipal a cualquier lugar de otro municipio o viceversa;
- De un lugar de un municipio a cualquier lugar de otro municipio
- De una cabecera municipal o de algún lugar municipal a cualquier punto situado fuera del territorio nacional y viceversa”<sup>1</sup>.

#### **1.4.7. Transporte terrestre**

Es aquel medio de transporte que se moviliza únicamente sobre tierra: trenes, buses, automóviles, camionetas, camiones, carretas, etc. La vía comúnmente utilizada es la carretera, sea de terracería o asfaltada y las líneas férreas.

#### **1.4.8. Transporte aéreo**

Es aquel que utiliza el espacio aéreo: y el aeropuerto para embarque y desembarque de personas y carga; vuela de una ciudad a otra y de país a país, y se sujeta a leyes especiales.

#### **1.4.9. Transporte acuático**

Es aquel que se desplaza en las aguas; sean de ríos, lagos o mares, pueden ser canoas, lanchas, barcos submarinos, etc. Naciendo las denominaciones de transporte fluvial si es en un río, lacustre si es en un lago y marino si es en el mar. Es el sistema

---

<sup>1</sup>Reglamento del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera. Art. 2.

de transporte más antiguo que se conoce y el más seguro, así como el que da cabida a mayores volúmenes de carga y pasajeros.

## **1.5. Clases de servicio de transporte**

En el servicio de transporte de personas, se establecen las siguientes clases:

### **1.5.1. Servicio de primera categoría**

Las características de estos servicios son:

- Se presta directamente entre los puntos terminales.
- Los vehículos tienen mayor comodidad y confort; asientos numerados y reclinables; y, son autobuses tipo pullman, con motor trasero y suspensión de aire, con porta equipaje ubicado dentro del cuerpo del autobús.

### **1.5.2. Servicio de segunda categoría**

Las características de estos servicios son:

- Los vehículos efectúan paradas en puntos intermedios de su ruta, poseen asientos colectivos con respaldos bajos no reclinables y el porta equipaje se ubica en la parrilla sobre el techo del vehículo, protegido con una loma.



- Las cualidades de comodidad de los vehículos están catalogadas a un nivel intermedio, porque poseen suspensión dura que los habilita para todo tipo de camino.

### **1.5.3. De línea corta**

- Es el que se presta en una ruta con unidades con características de primera o segunda categorías, cuyo trayecto no excede de treinta kilómetros (30 kms);
- Puede prestarse también con vehículos que carezcan de porta-equipaje o parrilla, pero en este caso su servicio sólo puede prestarse a pasajeros, sin que se permita el transporte de carga de los pasajeros; y.
- Los vehículos transportan únicamente pasajeros sentados, de acuerdo a su capacidad.

En los servicios de primera y segunda categoría, los usuarios tienen derecho a transportar veinticinco libras de equipaje sin costo alguno.

### **1.5.4. Servicio directo**

Es el que se presta con vehículos similares a los de primera o segunda categorías; sin paradas intermedias para recoger pasajeros, únicamente se permiten paradas de descanso para el piloto y los pasajeros en puntos determinados y autorizados por la dirección.

Si las unidades cuentan con características y comodidades adicionales a los de primera categoría, se podrá cobrar hasta un veinticinco por ciento más de la tarifa autorizada para ese servicio.

#### **1.5.5. Servicio exclusivo para trabajadores agrícolas o industriales**

Se entiende por servicio exclusivo para trabajadores agrícolas, el transporte de personas, con destino o retorno de las diferentes zonas agrícolas de la República; y, por servicio exclusivo para trabajadores industriales, el transporte de personas con destino o retorno de los centros industriales de la República; dicho transporte debe ser realizado por porteadores autorizados cuando los servicios se efectúan fuera del perímetro urbano.

El transporte de trabajadores agrícolas o industriales solo podrá efectuarse en vehículos adecuados, considerándose como tales; autobuses y microbuses que presten el máximo de seguridad y comodidad.

#### **1.5.6. Servicio exclusivo de turismo**

Se entiende por servicio exclusivo de turismo, el que se presta hacia puntos de interés turístico, considerándose como tales los que determine el Instituto Guatemalteco de Turismo.

En este servicio queda comprendido el transporte de personas fuera del territorio nacional con fines turísticos.

#### **1.5.7. Servicio internacional**

Se entiende por servicio internacional, el que se presta de cualquier lugar de la República a otro fuera de ella o viceversa.

Este servicio no podrá abordar pasajeros ni recoger carga de los puntos intermedios de la ruta.

#### **1.5.8. Servicios especiales**

Son los que se prestan para servicios temporales o viajes expresos, únicamente en autobuses autorizados para el transporte extraurbano.

### **1.6. Contrato de transporte**

Antes de entrar en vigencia el actual código de comercio de Guatemala, el contrato de transporte se encontraba regulado por el código civil. Pero, con base en las orientaciones de la doctrina y tomando en cuenta que es un negocio que se desenvuelve con las características más significativas del tráfico comercial, actos en masa y precedidos de una organización empresarial, se optó por trasladar su régimen normativo al libro V del código de comercio en donde se tipifican una serie de contratos considerados como de naturaleza mercantil. Es necesario apuntar que en el código

civil, el contrato de transporte contaba con menos artículos que los que se asigna el de comercio; por otro lado, en este el capítulo que lo describe consta de dos secciones:

a.) La primera, que se refiere a las disposiciones generales del contrato de transporte, y.

b.) La segunda, que desarrolla el transporte de personas.

El transporte como actividad que facilita el desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro, da origen al contrato que estudiamos el que también se encuentra normado por leyes y reglamentos de carácter administrativo que tienden a garantizar los requisitos que deben concurrir en la prestación del servicio. Por estas razones, el transporte, como actividad mercantil, no funciona al arbitrio de los comerciantes; se sujeta a leyes y reglamento dictados por el estado, lo cual incide en el campo contractual.

Conforme esta norma podemos decir que es un contrato por el cual una persona llamada "porteador", se obliga, por un precio, a conducir personas o cosas de un lugar a otro. Este concepto es aplicable al contrato de transporte terrestre, al aéreo o al que tenga el como vía de comunicación. Ya que el régimen jurídico del negocio es genérico.

### **1.6.1. Caracteres**

a.) Consensual

b.) Bilateral

- c.) Oneroso
- d.) Principal y
- e.) Conmutativo.

### **1.6.2. Clases de contrato de transporte**

El contrato de transporte se clasifica atendiendo diversos aspectos. Si se toma en cuenta el espacio en que se va a llevar a cabo la actividad de transportación, se hablaría de contrato terrestre, aéreo, marítimo y fluvial. Pero, consideremos que este punto de vista clasifica la actividad y no al contrato en sí. Si el porteador actúa solo o utiliza los servicios de terceros para el cumplimiento de su obligación, se clasifica el contrato en unitario y acumulativo. Esta última clasificación, que podría encontrar su asidero en los Artículos 796 y 797 del Código de Comercio, tampoco la consideramos aplicable a nuestro medio, ya que las normas citadas se refieren a la responsabilidad del portador cuando el servicio no lo proporciona en forma estrictamente personal. En Guatemala sólo es favorable hablar de dos clases de transporte:

- a) Contrato de Transporte de Personas; y
- b) Contrato de Transporte de Cosas.

El porteador puede en ambos casos ser una o varias personas; y el servicio puede presentarse por aire, tierra o agua.



- **Transporte de personas**

Podemos deducir que el contrato de transporte de personas tiene por fin conducir al sujeto de un lugar a otro, esta persona recibe el calificativo de " pasajero". Algunos elementos de esta modalidad son:

Elemento del Contrato: Los elementos del contrato de personas los dividimos en personales, reales y formales.

a) Personales: Son el portador y el pasajero. El portador es la persona individual o jurídica que contrae la obligación de conducir al pasajero de un lugar a otro. Para que el porteador pueda prestar el servicio necesita autorización previa, derecho de línea en la dirección general de Transporte, perteneciente al Ministerio de Economía, cuando se trata de transporte extraurbano; o de las autoridades municipales, cuando se trate de transporte urbano. Con relación a este último el Código municipal establece que el transporte urbano es un servicio público que las municipalidades puedan prestar discretamente. En cuanto al elemento personal, el "pasajero", su interés radica en que se le conduzca de un lugar a otro.

b) Reales: En el contrato de transporte el elemento real es el valor o precio del pasaje que el porteador tiene derecho a cobrar y el pasajero obligación de pagar. Este precio o pasaje se encuentra determinado en interés público y no puede ser alterado sin autorización previa de las dependencias administrativas que correspondan. Si la transportación no obedece a la explotación de una línea autorizada por ser negocios ocasionales, este precio va a resultar de un convenio entre las partes contratantes. Este

elemento debemos considerarlo circunstancial, porque el pasajero puede no llevar equipaje o bien la naturaleza del servicio no lo permite.

c) Formales: Es cuando el contrato mercantil puede probar en forma muy flexible, el transporte se encuentra sujeto a la formalidad del boleto o billete que el portador está obligado a entregar al pasajero, como prueba del contrato celebrado. Los requisitos mínimos de los boletos son: Nombre de la empresa, fecha del viaje, equipaje que se lleva, precio del equipaje, origen y destino de la transportación, fecha del servicio y otros. Podemos decir que el boleto o billete prueba la existencia de un contrato de transporte, así como todos los derechos y obligaciones que genera la relación jurídica, tanto para el portador como para el pasajero.

## **CAPÍTULO II**

### **2. Dirección general de transporte**

#### **2.1. Creación**

La Dirección General de Transportes es una dependencia adscrita inicialmente al Ministerio de Economía, y cuyo reglamento interno fue creado según Acuerdo Gubernativo número 24-75 de fecha seis de octubre de 1975; posteriormente esta Dirección fue trasladada mediante Decreto Ley 19-83 del 22 de marzo de 1983 al Ministerio de Transportes y Obras Públicas, denominado en la actualidad como Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

#### **2.2. Organización**

La Dirección General de Transporte se encuentra organizada según su reglamento interno en los siguientes órganos administrativos:

- Dirección
- Subdirección
- Oficina de programación
- Oficina de presupuesto y contabilidad
- Secretaría general

- Departamento de análisis económico y jurídico
- Departamento de control
- Comité de coordinación
- Consejo consultivo<sup>2</sup>

### 2.3. Funciones

El Organismo Ejecutivo es el ente encargado de administrar al Estado actuando dentro del marco de la ley, delega autoridad a los Ministerios y estos a su vez delegan funciones a las correspondientes direcciones, por consiguiente el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda delega a la Dirección General de Transportes las siguientes funciones:

- a. Asistir al Ministerio en la formulación de la política de desarrollo de transporte terrestre extraurbano;
- b. Dirigir, organizar, coordinar y controlar las actividades de la dependencia de la dirección;
- c. Cooperar con la oficina de programación sectorial del ministerio, en la elaboración de los programas y proyectos del transporte extraurbano;
- d. Realizar estudios sobre tarifas, fletes, itinerarios y otros aspectos económicos del transporte terrestre extraurbano;
- e. Aprobar las tarifas de pasajeros y de carga del transporte extraurbano, tanto nacional como internacional;

---

<sup>2</sup> Artículo 2 **Acuerdo Gubernativo número 24-75** Ministerio de Economía 6 de octubre 1975.

- f. Proponer proyectos y reformas de leyes y reglamentos necesarios para la prestación del servicio público del transporte extraurbano;
- g. Autorizar las frecuencias, horarios e itinerarios para el transporte terrestre de pasajeros y de carga, y modificarlos cuando las necesidades del servicio lo requieran;
- h. Mantener una estrecha relación y coordinación con los organismos nacionales e internacionales involucrados en el transporte terrestre y tránsito;
- i. Fomentar en coordinación con las autoridades municipales el establecimiento de terminales de transporte extraurbano y asesorarlos en su organización y funcionamiento;
- j. Autorizar licencias de transportes extraurbanos conforme a las normas establecidas;
- k. Autorizar licencias para servicios especiales de transporte extraurbano de pasajeros;
- l. Velar por el fiel cumplimiento de las leyes y reglamentos del transporte extraurbano;
- m. Supervisar la prestación de los servicios de transporte terrestre extraurbano;
- n. Elaborar estadísticas de transporte terrestre extraurbano en coordinación con la Dirección General de Estadística; y
- o. Representar al ministerio del ramo ante los organismos y comisiones relacionadas con el transporte extraurbano cuando la autoridad lo disponga.

#### **2.4. Objetivo**

El objetivo fundamental de la Dirección General de Transportes es el registro, control y regulación de los servicios públicos de transporte por carretera, extraurbano e internacional.

## **2.5. Legislación del sector transporte**

La organización del Estado de Guatemala, se fundamenta en leyes formales. Estas leyes constituyen el instrumento jurídico que se emplea para establecer las estructuras organizacionales y funciones administrativas. La Constitución Política de la República de Guatemala, establece que el ejecutivo contará con los ministerios que sean creados por medio de Ley formal y que esta Ley debe contener la competencia y las atribuciones ministeriales.

## **2.6. Estructura administrativa de la Dirección General de Transportes**

La Dirección General de Transportes está organizada de la siguiente manera:

### **2.6.1. Dirección**

La ocupa un funcionario nombrado por el Ministerio de Gobernación, tendrá las siguientes atribuciones señaladas en el Artículo tres del Reglamento Interno de la Dirección General de Transportes, Acuerdo Gubernativo número 24-75 de fecha seis de octubre de 1975.

### **2.6.2. Subdirección**

La subdirección, cuyo titular es el inmediato colaborador del director, tiene las siguientes funciones:



- a. Asistir al director general en la programación, organización, coordinación de las actividades que ejecutan las dependencias de la dirección;
- b. Dirigir, coordinar y evaluar los aspectos técnico-administrativo por delegación del director general; y
- c. Sustituir al director general en sus funciones, por ausencia temporal.

### **2.6.3. Oficina de programación**

La oficina de programación tendrá las siguientes funciones:

- a. Asesorar al director general en la preparación de los proyectos del transporte terrestre extraurbano en coordinación con la oficina sectorial del Ministerio de Economía; y de acuerdo con las orientaciones de la secretaría general del consejo de planificación económica;
- b. Realizar las investigaciones de campo tendientes a recabar la información necesaria para los programas y proyectos de la Dirección;
- c. Proyectar, investigar, recopilar y tabular la información estadística requerida en las investigaciones de campo; estadística que deberá mantenerse actualizada;
- d. Establecer la metodología para la preparación de un archivo nacional del transporte por carretera que contribuya al desarrollo de este sector y mantenerlo actualizado;
- e. Preparar el proyecto de presupuesto anual de la Dirección General de Transportes; y
- f. Analizar la oferta y la demanda del transporte terrestre para promoverlo o evitar su saturación.

#### **2.6.4. Oficina de presupuesto y contabilidad**

Esta oficina de presupuesto y contabilidad, tendrá las siguientes funciones:

- a. Cooperar en la preparación del presupuesto anual de la Dirección;
- b. Ejecutar el presupuesto de la Dirección;
- c. Administrar el fondo rotativo de la Dirección;
- d. Llevar un control de los gastos de viáticos, órdenes de compra, gastos de representación, alquileres, consumo de gasolina y reparaciones de maquina y equipo; y
- e. Llevar el inventario de los bienes de la Dirección.

#### **2.6.5. Secretaría general**

La secretaría general tendrá las siguientes funciones:

- a. Dirigir y organizar las tramitaciones de todos los expedientes en que tiene competencia la Dirección General;
- b. Velar por la agilización y rapidez de los trámites administrativos de los expedientes de la Dirección General;
- c. Responder por las acciones de personal relativas a: registro de personal, control de asistencia, levantar las actas de posesión, propones ascensos para el personal, proponer programas de adiestramiento, mantener relaciones con la Oficina Nacional del Servicio Civil, con la oficina de personal del ministerio y demás organismos vinculados con actividades del personal;

- d. Dar fe y firmar certificaciones, extractos o copias auténticas de los documentos y diligencias administrativas ante la Dirección; y
- e. Mostrar los expedientes, por ser documentos públicos, a las personas interesadas.

Para el mejor cumplimiento de sus funciones, la secretaría general se integrará con las siguientes secciones:

- Sección de recepción, información y notificación;

Esta sección de recepción, información y notificación, tendrá las siguientes funciones:

- a. Recibir y registrar los expedientes y demás correspondencia que ingresan a la dirección y trasladarlos a las dependencias correspondientes;
- b. Informar personalmente a los interesados sobre el estado de sus expedientes; y
- c. Notificar a las partes sobre las decisiones de la dirección, en fundamento a lo resuelto en los expedientes.

- Sección de archivos;

Esta sección tendrá las siguientes funciones:

- a. Clasificar y archivar los expedientes y demás documentos de la Dirección General;
- b. Cuidar y conservar en buen estado los expedientes o documentos solicitados por autoridad competente, de acuerdo con el procedimiento establecido.
- c. Remitir los expedientes o documentos solicitados por autoridad competente, de acuerdo con el procedimiento establecido.

- Sección de servicios generales.

Esta sección de servicios generales, tendrá las siguientes funciones:

- a. Responder por los servicios de consejería;
- b. Responder por la limpieza y buen estado de las oficinas de la Dirección;
- c. Responder por el mantenimiento y buen uso de los vehículos de la Dirección; y
- d. Responder por la vigilancia del edificio, muebles y equipo de la Dirección.

#### **2.6.6. Departamento de análisis económico y jurídico**

El departamento de análisis económico y jurídico, tendrá las siguientes funciones:

- a. Realizar estudios económicos y jurídicos para la racionalización del transporte extraurbano;
- b. Conceptuar en materia económica y jurídica en asuntos relacionados con el transporte extraurbano; y
- c. Emitir opinión de carácter económico y jurídico a solicitud del Director General.

#### **2.6.7. Departamento de control**

Este departamento tendrá las siguientes funciones:

- a. Elaborar los programas de trabajo relativos al control e inspección del servicio de transporte extraurbano;
- b. Organizar las comisiones de inspecciones oculares y de servicio, en todo el país;
- c. Preparar guías e instructivos para las inspecciones de que trata la función anterior;

- d. De acuerdo con los informes sobre las infracciones elevar a la superioridad, para su aprobación, las órdenes de pago correspondientes, según la Ley; y
- e. Evaluar periódicamente el trabajo realizado por el personal del departamento e informar sobre el particular al Director General.

## **2.7. Autorización de licencia de transporte**

Para prestar el servicio en cualquier ruta de transporte extraurbano de pasajeros, será necesario obtener licencia extendida por la Dirección General de Transporte.

Para tal efecto, el interesado deberá presentar a la Dirección lo siguiente:

- a) Solicitud, en los formularios que para el efecto se proporcionarán, consignando nombre, edad, estado civil, vecindad, profesión, nacionalidad, domicilio, número de cédula de vecindad, número de identificación tributaria (NIT). El uso de los formularios es obligatorio, pero en todo caso el interesado deberá proporcionar la información que en ellos se indica;
- b) Un cuadro de la ruta que se tenga el propósito de servir, detallando las ciudades, villas, pueblos, aldeas y caseríos o lugares; las distancias entre los diferentes centros de población, la frecuencia de los viajes y los horarios del servicio. Si el solicitante tiene servicios de transporte establecidos, identificación de las licencias que posee, número de vehículos que ocupa y rutas que sirve;
- c) proyecto de las tarifas de pasajes que se estima cobrará en el servicio de la ruta, las cuales, en todo caso no podrán superar los montos de los techos máximos autorizados por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda;

- d) Constancia que acredite la nacionalidad del solicitante y cuando actúe el representante legal justificará su personería;
- e) Detalle del número de unidades, sistema de combustión, tipo de carrocería, número de asientos destinados a los pasajeros, peso propio y capacidad máxima de carga en toneladas; constancia de compromiso de adquisición de vehículos propuestos para servir la línea y sus características generales;
- f) Copia legalizada del contrato o escritura social, en los casos que corresponda;
- g) Descripción de la clase de servicio que se propone establecer y la forma en que se prestará;
- h) Documentos que acrediten la necesidad del servicio que se solicita; y,
- i) Documentos de su estado patrimonial para acreditar su capacidad económica y la prestación de un servicio eficiente y seguro como el que se ofrece.

### **2.7.1. Trámite para la obtención de la licencia de transporte**

Presentada la solicitud y se cumplen los requisitos correspondientes, la Dirección a costa del interesado hará publicar un edicto en el Diario Oficial por dos veces dentro de un plazo de cinco días. Asimismo, se fijarán edictos en los estrados de las Alcaldías de los Municipios de donde estarán ubicadas las terminales de ruta y en la sede de la dirección.

### **2.8. Programa de transporte seguro**

Este es un proyecto impulsado por la Dirección General de transportes y el apoyo de

empresas privadas preocupadas por la cantidad de accidentes en los que se ve involucrado el transporte extraurbano de pasajeros, con el objetivo de crear conciencia de la responsabilidad que tienen los usuarios, pilotos y propietarios de los buses, brindándoles a los usuarios seguridad, tranquilidad y un mejor servicio, a pilotos dándoles información de cómo pueden prestar un mejor servicio y lo que debe cumplir según la ley y a propietarios el poder cuidar su patrimonio, evitar el pago de multas y cuidar la vida de sus empleados y pasajeros.

## **2.9. Accidente de tránsito**

Un accidente de tránsito es considerado como un momento fortuito, en el que se altera el orden de las cosas originando daños a personas u objetos.

“Hecho imprevisto, suceso eventual y más especialmente, cuando se origina una desgracia”.<sup>3</sup>

## **2.10. Características de un accidente de tránsito**

Un accidente de tránsito es considerado como un momento fortuito, en el que se altera el orden de las cosas originando daños a personas u objetos.

Para que un hecho sea considerado como accidente de tránsito debe tener las siguientes características.

---

<sup>3</sup> Cabanellas de Torres, Guillermo, **Diccionario jurídico elemental**, pág. 16



- Que se produzca en una vía abierta a la circulación pública o tenga en ella su origen.
- Que a causa del mismo una o varias personas resulten muertas o heridas o se produzcan daños materiales.
- Que al menos un vehículo en movimiento este involucrado.

### **2.11. Causas de los accidentes viales**

- Exceso de velocidad 40.5%
- Negligencia del piloto 33.2%
- Frenos en mal estado 13.3%
- Explosión de neumáticos 9.3%
- Daños en la carretera 3.7%

### **2.12. Listado de rutas peligrosas**

#### **2.12.1. Puntos críticos en el occidente**

Región 1

La Mesilla, en Huehuetenango; Cuatro Caminos, Camino a la Virgen y Zunil en Quetzaltenango; el Monumento y Pajapita, en San Marcos.

## Región 2

Los Encuentros, el Tejar, Sumpango, Zaragoza, Parramos en Chimaltenango; Nahuala en Sololá.

### **2.12.2. Puntos críticos en el sur**

Cruce de Río Bravo, Samayac, Cocales y Chicacao en Suchitepéquez. Santa Lucía Cotzumalguapa, Semillero de Tiquisate, en la ruta a Managua, Siquínala, salida a la autopista al Puerto San José y Tecojate, Nueva Concepción, en Escuintla; en la báscula, salida a Taxisco, en Santa Rosa; en El Zarco, Retalhuleu.

### **2.12.3. Puntos críticos en el sur oriente**

Chiquimulilla, Barberena y el Boquerón en Santa Rosa; El Obraje, Cruce a Moyuta, Jalpatagua, cruce a Güija, Quezada, La Arenera y cruce a El Progreso en Jutiapa.

### **2.12.4. Puntos críticos en el nor oriente**

Sanarate, El Rancho, La cumbre de Santa Elena, Salamá, Rabinal, Cubulco, Purulhá, Tactic, Santa Cruz Alta Verapaz, San Juan Chamelco, San Pedro Carchá, ruta a Chisec, ruta a Playa Grande (vía transversal) la Estancia de la Virgen, Teculután, Río Hondo, San Jacinto, Vado Hondo, Jocotán, Camotán, Esquípuas, El Florido (frontera) San Juan Ermita, Concepción las Minas y Mayuelas (cruce a Gualán), todos de Baja Verapaz, Chiquimula y Zacapa.

### **2.12.5. Puntos críticos en la región norte**

Los Amates, Mariscos, Morales (Bananera), La Ruidosa, Entre Ríos, Río Dulce, en Izabal; Modesto Méndez, San Luis, Poptún, Dolores, Cruce a Mopán, Santa Elena, La Libertad, El Naranjo, Sayaxché y Melchor de Mencos, en Petén.

### **2.6. Puntos críticos en la capital y sus municipios**

Boca del Monte, San Miguel Petapa, Villa Nueva, Villa Canales, Amatitlán, Naciones Unidas, Ciudad Peronia, Ciudad Satélite, antigua garita de Mixco, salida a San Juan Sacatepéquez, Chinautla, San Pedro Ayampuc, Palencia, Los Mixtos, San José El Golfo, kilómetro 22 (El Brasero) San José Pinula, Fraijanes y Santa Elena Barillas (cerca de la vuelta El Chilero).

## CAPÍTULO III

### 3. El contrato de seguro

#### 3.1. Origen

Históricamente, es posible reconocer tres grandes etapas:

- Prehistoria
- Formación e integración
- Desarrollo, diversificación y codificación

El período prehistórico corre desde el fin de la edad antigua al principio del medievo. No se encuentran rastros jurídicos de la institución en esta época, pero si las raíces de la misma. Sus antecedentes son la mutualidad y la transferencia de un riesgo.

Cuando los Estados comenzaron a organizarse, aparecieron espontáneamente las asociaciones de asistencia mutua, hay rastros de ellas en la India, Persia, Palestina, Fenicia y Egipto; figuran en el Talmud y en el Código de Hammurabi.

Estas asociaciones tenían como fin, ofrecer mediante la contribución de todos sus miembros una nueva nave a quien la perdía en la tempestad o un nuevo animal de carga a quien lo había perdido por muerte, fuga o robo.

Resulta difícil establecer cuál fue el primer contrato de seguro que se formalizó como tal, pero importantes documentos de principios del Siglo XIV muestran una variedad de ellos, el estatuto del Arte de Calimana (1301); el Libro de Comercio de Francisco del Bene (1318-1320); y el primer contrato reconocido como tal, fechado en 1347.

Los operadores comerciales italianos difundieron el seguro, llevándolo primero desde las ciudades del Alto Tirreno a Marsella y luego a Cataluña y la Península Ibérica, de donde pasó al norte de Francia, los Países Bajos y la Ciudad de Hansa.

La primera legislación, también italiana, prohibía la usura, asegurar a extranjeros y a la cosa por el monto total de su valuación. Al pasar la primacía comercial a España, también pasaron allí las normas sobre aseguración implantadas en Italia, las cuales fueron adoptadas, organizadas y coronadas como ocurrió en las tres principales ordenanzas de Barcelona (1435, 1458, 1484),; que difundieron el Consulado del Mar que iba a dominar sobre navegación del Mediterráneo.

Ya a finales del siglo XVIII hasta nuestros días, se comprende como la etapa del seguro moderno, siendo ésta la época en la que el seguro adquiere su verdadero desarrollo, modernizándose con la creación de más fuertes, mayores y poderosas compañías aseguradoras en el mundo.

Dicho crecimiento desembocó en la actual función del legislador dentro de la negociación de seguros, llenando vacíos legales y protegiendo principalmente al contratante más débil (el asegurado) del poderío del más fuerte (asegurador).

### 3.2. Fundamentos técnicos del seguro

Un programa de seguro, tanto a nivel público como privado, no es una aventura administrativa o comercial. Para que sea factible asumir riesgos por cuenta de otro, es necesario un estudio previo de los factores que pueden hacer viable o exitosa a la empresa, usando cálculos actuariales certeros. Para ello existe la ciencia actuarial y sus profesionales específicos, quienes fundamentan sus estudios en la matemática y la estadística y aplican los principios de la *probabilidad matemática* y la *ley de los grandes números*, con el fin de arribar a conclusiones aceptables sobre la factibilidad de un proyecto que contemple riesgos asegurables.

Determinar los riesgos a que están expuestas las personas o sus bienes, los siniestros que suceden en un período determinado, la cantidad de personas o bienes que pueden asegurarse contra esos riesgos y el costo general del programa, hace que el actuario indique la procedencia o improcedencia de que funcione un programa de seguro, basándose en las leyes antes indicadas. Este cálculo actuarial vale tanto para el seguro social como para el seguro comercial: en el primero, para garantizar su funcionamiento; y en el segundo, tanto para el funcionamiento, como para la utilidad que persigue el asegurador. En otras palabras, el seguro se fundamenta en el cálculo científico, que sumado a una correcta administración, posibilita sus resultados como política social de un Estado o como negocio mercantil.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Villegas Lara, René Arturo, **Derecho mercantil guatemalteco**, págs. 259, 260.

### 3.3. Definiciones

“Hay contrato de seguro cuando el asegurador se obliga mediante una prima o cotización, a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento previsto”<sup>5</sup>

Contrato en virtud del cual una persona o entidad denominada Asegurador, se compromete, mediante un precio contenido llamado Prima a indemnizar a otra persona, denominada Asegurado, o a quien este designe como beneficiario, de los daños ocasionados por un siniestro o acontecimiento, bien en su patrimonio o en su propia persona, según lo pactado y la proporción establecida.

El seguro es una institución compleja creada por el hombre para prevenir los riesgos a que esta sujeto en su persona y en sus bienes; de el se ocupan diversas disciplinas: la economía, la estadística, la matemática actuarial, la administración, la medicina y el derecho.

Desde el punto de vista jurídico el seguro admite una doble consideración. Por una parte el conjunto de normas jurídicas que disciplinan los seguros, que es lo que se denomina derecho de seguros y que comprende a los seguros tanto privados como sociales, de cualquier clase que sean. Por otra parte, el contrato de seguro, es decir la consideración particular de la disciplina jurídica a que está sometido el seguro en aspecto contractual.

---

<sup>5</sup> Meilij, Gustavo Raúl, **Manual de seguro**, pág. 4.

Conforme al Derecho guatemalteco podemos dar un concepto del contrato de seguro tomando en cuenta lo establecido en los Artículos 874 y 875 del Código de Comercio, en concordancia con la Ley de Empresas Aseguradoras, Decreto Ley 473. Este concepto, que pretende comprender, tanto el seguro de daños como el de personas, delimita también la categoría del sujeto asegurador dados los diferentes sistemas legislativos existentes: “Por el contrato de seguro, el asegurador, que deberá ser una sociedad anónima organizada conforme a la ley guatemalteca, se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al ocurrir el riesgo previsto en el contrato, a cambio de la prima que se obliga a pagar el asegurado o el tomador del seguro”.

### **3.4. Naturaleza jurídica**

Al tratar de la naturaleza jurídica del contrato de seguro, la doctrina ha desarrollado algunas teorías entre las que se destacan las siguientes:

a) Teoría de la indemnización. Según esta concepción, el seguro es una institución que tiene por objeto reparar o atenuar las consecuencias de un acontecimiento eventual e imprevisto. Se le critica a esta teoría que la reparación de un daño o su atenuación, sólo puede referirse al siniestro que ocurra en la esfera patrimonial de las personas aseguradas; pero, no puede decirse lo mismo del seguro personal, ya que la integridad física no es un bien sujeto a daños que puedan cuantificarse en términos indemnizatorios;



b) Teoría de la necesidad. El fundamento del seguro, según esta teoría, consiste en que es un recurso por medio del cual un gran número de existencias económicas amenazadas por peligros análogos, se organizan para atender mutuamente posibles necesidades tasables y fortuitas de dinero. Esta teoría, más que explicar al contrato de seguro, apunta hacia una justificación del seguro como institución, ya que señala los elementos que lo justifican: la necesidad, la mutualidad, la pluralidad de existencias económicas (cantidad de asegurados) y la analogía de peligros. Sin embargo, en el supuesto de que aplicáramos esta teoría al contrato de seguro y dijéramos que éste se funda en la posibilidad de satisfacer necesidades económicas futuras, ella no encajaría como causa general del contrato, ya que una persona puede tomar un seguro, con la seguridad de que esa necesidad futura no la va a experimentar porque tiene solvencia patrimonial suficiente; y

c) Teoría de la previsión. En nuestro criterio es la más acertada: cuando se contrata un seguro se está previniendo minimizar las consecuencias de un hecho que, como riesgo, motiva el contrato de seguro. Independientemente de otras consideraciones, quien celebra un contrato de seguro, como asegurado o tomador, lo hace como persona previsora que quiere trasladar a otra, el asegurador, las consecuencias parciales o totales de una eventualidad futura; o sea el riesgo convertido en siniestro.

#### **3.4.1. Otras teorías**

a) la teoría del seguro-daño, para la cual el seguro es una institución protectora de un posible daño patrimonial futuro directo o indirecto.

b) la teoría de seguro-prestación, que considera que en el seguro existe una contra-prestación del asegurado, es por ello un contrato sinalagmático, de efectos recíprocos para las partes.

c) la teoría del seguro-compensación de riesgos, mediante una mutualidad organizada, que se hace énfasis en el aspecto técnico del seguro y considera que se trata de una compensación de riesgos según las leyes de la estadística mediante una mutualidad integrada por gran masa de los asegurados.

d) la teoría del seguro-empresa, que lo concibe siempre en función de la organización que asume los riesgos, lo cual es indispensable en el concepto, de tal manera que todo seguro implica necesariamente la existencia de una empresa.

e) la teoría unitaria de la causa indemnizatoria del seguro, que estima que los seguros de daños como de personas, se persiguen como finalidad esencial reparar por medio de la correspondiente indemnización el daño sufrido por el asegurado, que es común a todos los seguros un daño indemnizable y que ello permite formular un concepto unitario del contrato de seguro.

f) la teoría dualista, que partiendo de que “la reparación del daño solo funciona como causa del seguro calificado, por esta razón, como seguro contra daños, afirma que habrá que reconocer que el concepto del seguro se desdobra en seguro contra daño y seguros contra la vida, por lo que el concepto dualista es el único que armoniza con la realidad de la institución. Es esta la doctrina que sigue nuestro Código, ya que separa

entre resarcir un daño y pagar una suma de dinero, prestaciones del asegurador que corresponde una al seguro contra daños y otra contra el de personas.

### **3.5. Características del contrato de seguro**

- Es un contrato típico mercantil, ya que se encuentra regulado en el Código de Comercio y desarrollado en leyes específicas.
- Es un contrato principal, desde luego que subsiste por si mismo con independencia de cualquier otro.
- Es un contrato bilateral, ya que origina obligaciones para el asegurado como para el asegurador.
- Es un contrato consensual, porque se perfecciona en el momento en que las partes se ponen de acuerdo en celebrarlo, lo que se presume cuando el asegurado recibe la aceptación del asegurador para concertar la relación contractual, sin supeditarlo al pago de la prima inicial o entrega de la póliza Artículo 882 del Código de Comercio. En otras legislaciones el contrato de seguro es calificado como real y formal, porque si no se paga la prima y se extiende la póliza, no hay contrato
- Es un contrato oneroso, en el cual cada parte se obliga a una presentación cierta, a la futura presentación del asegurador se opone la actual presentación del tomador del seguro, sea bajo la forma de prima, sea bajo la forma de contribución en el seguro mutuo. A la obligación de pagar la prima se

contrapone, como equivalente, la promesa o la asunción de la obligación de pagar la indemnización o el capital convenidos.

- Es un contrato único, en el sentido de que no existen tantos contratos de seguros cuando sean los periodos de tiempo a que extiendan, pues el consentimiento inicial vale para toda su duración y el riesgo de la prima anual quedan determinados asimismo desde el comienzo.
- Es un contrato aleatorio, porque las partes someten la posibilidad contractual de obtener una ventaja a un suceso futuro e incierto; o sea que depende del azar. Por esta característica es que un contrato de seguro no puede adolecer de lesión, ya que la desigualdad en las prestaciones es un riesgo propio de este tipo de contratos. Por otro lado, debe aclararse que, aun cuando el cálculo actuarial sea cada día más técnico y más certero, que el seguro sea un negocio seguro, porque los aseguradores casi eliminan la posibilidad de perder, distribuyendo las indemnizaciones o sumas pagadas entre un gran número de sujetos asegurados, esto no le quita al contrato su carácter aleatorio. El negocio del seguro, juzgado empresarialmente, puede no ser aleatorio; pero el contrato en particular, si lo es;
- Es un contrato de ejecución continuada, desde luego que sus efectos no se agotan en un momento sino que se establece un vínculo continuo entre las partes por un período de tiempo determinado.
- Es un contrato de adhesión o con contenido predispuesto. El contrato de seguro se formaliza por escrito en un documento llamado póliza, cuyas cláusulas generalmente son impuestas por el asegurador, previa aceptación de la Superintendencia de Bancos. En otras palabras, quien contrata un seguro no

puede discutir esas cláusulas generales ya impresas, las que pretenden uniformar el régimen contractual según el ramo de que se trate, con una técnica de formulación que es propia de este contrato. Lo importante en todo caso es la intervención que el Estado debe tener en la redacción de las pólizas para evitar cláusulas leoninas que perjudiquen al posible asegurado. De ello se preocupa también el Código de Comercio cuando estipula reglas para interpretar los contratos redactados mediante formularios, que es el caso de seguro comercial. Por otro lado, las disposiciones legales que en materia de seguros se encuentran en el Código de comercio, protegen los derechos del asegurado y tienen carácter imperativo; y ninguna póliza podría hacerlos nugatorios, salvo que la misma ley admita pacto en contrario (Artículo 876 del Código de Comercio

- Es un contrato fundado en la buena fe de los contratantes. Esta característica del contrato de seguro, es elemento importante en cualquier contrato. Pero se insiste en señalarlo con particularidad en este negocio, porque tanto el asegurador como el asegurado deben manifestar su voluntad basados en la más estricta buena fe, tanto en la celebración del contrato, como durante su período de vigencia. Recordemos que el seguro, para el asegurado, representa la posibilidad de una ventaja patrimonial. Se falta a la más mínima obligación de veracidad, el contrato puede anularse o rescindirse según el caso. De todas maneras, conducirse con estricto apego a la buena fe es obligación del asegurado, del tomador del seguro y del asegurador, así como de otros sujetos relacionados con el mismo.

### **3.6. Elementos personales**

Los objetos o elementos personales que intervienen en el contrato de seguro son los siguientes:

a) El asegurador:

El Código de Comercio en su Artículo 875 inciso 1.0, define al asegurador como “la sociedad mercantil autorizada legalmente para operar seguros, que asumen los riesgos especificados en el contrato de seguros”. Agrega que “solo las sociedades mercantiles que hayan obtenido la autorización respectiva, podrán actuar como aseguradores” y sanciona la violación de este precepto obligando al infractor a la devolución de las primas recibidas u a resarcir los daños y perjuicios causados, además dispone la ley que las aseguradoras se registrarán en cuanto a su forma, organización y funcionamiento por lo que dispone el Código de Comercio en lo que no contravenga sus leyes y disposiciones especiales, siendo estas las que rigen lo referente a la autorización por constituirse y operar, según el Artículo 12 del mismo cuerpo legal. La forma asociativa que deben tener las aseguradoras es la de sociedades anónimas (Decreto Ley 473)

Conforme a dicho asegurador debe de ser siempre una sociedad anónima titular en una empresa de seguros, la cual esta sujeta al control del departamento de seguros de la Superintendencia de Bancos, por consiguiente, el contrato de seguros es un contrato de empresa, o sea, propio de la actividad y organización de un empresario mercantil, el empresario de seguros o asegurador.

Cabe también el caso de las asociaciones mutuas o mutualistas, que son entidades en las cuales todos los socios tienen el carácter de asegurados y asegurado en cuanto a cada uno de los demás. Las sociedades mutuas de seguros se han definido como aquéllas que de manera exclusiva o cuando menos principal, efectúan directamente el seguro de sus asociados.

Una de las modalidades a que puede dar origen el seguro es la llamada cesión de cartera, que es la sustitución de un asegurador por otro mediante la transferencia de todos los contratos de seguros en conjunto. O, como dice nuestra ley “ la cesión de cartera es el contrato por virtud del cual una empresa de seguros transfiere a otra empresa autorizada el conjunto de los contratos de seguros de uno o varios ramos en que opera”. (Artículo 45 Decreto Ley 473). La cesión de cartera es un negocio unitario, porque se halla el interés de que permanezca esa masa de contratos con su organización mutualista correspondiente.

#### b) Los agentes de seguros

Dentro del personal auxiliar del asegurador se cuenta con colaboradores que en nada se diferencian de los que ocupan otros comerciantes o empresarios mercantiles, como no sea en el trabajo técnico que algunos desempeñan. Diferente es el caso de los agentes de seguros que constituyen una categoría de auxiliar típico del derecho de seguros.

Los agentes de seguros: son personas cuya actividad consiste en la mediación en contratos de seguros a favor de una o varias empresas aseguradoras o en la conclusión de contratos de seguros en su nombre. Nuestra legislación impone a los agentes la obligación de obtener licencia o patente en la Superintendencia de Bancos, la cual se extiende luego de llenar los requisitos que establece el Reglamento correspondiente (Artículo 26 Decreto Gubernativo 1543 y Acuerdo Gubernativo del 27 de marzo de 1957)

c) El solicitante

El solicitante es la persona que contrata el seguro por cuenta propia o por la de un tercero determinado o determinable y que traslada los riesgos al asegurador, (Artículo 875 inciso 2º. Del Código de Comercio). El seguro puede celebrarse por el propio titular del interés asegurable (y así coincidirá el solicitante, tomador o contratante del seguro y asegurado), o puede celebrarse por tercero (solicitante o tomador) para amparar el interés de otro (determinado o determinable), que es el asegurado, con mandato o sin mandato.

d) El asegurado

Para el Código de Comercio, asegurado es “la persona interesada en la traslación de los riesgos” (Artículo 875 inciso 3º.). El asegurado es la persona que soporta el riesgo y que normalmente estipula el contrato, asume la obligación de pagar la prima y las otras cargas que impone la ley y adquiere el derecho a percibir la indemnización o el pago de



la suma convenida. Como ya se dijo, el asegurado puede contratar por si mismo o por medio de representante, caso en el cual sobre él recaen todos los efectos de contrato. Pero con la frecuencia hay una disociación entre asegurado y solicitante contratante el que viene obligado el pago de la prima.

e) El beneficiario

La ley dice que el beneficiario es “la persona que ha de percibir en caso de siniestro, el producto del seguro” (Artículo 875 inciso 4º. Del Código de Comercio). Beneficiario puede ser el solicitante o el asegurado, pero también una persona distinta, situación que tipifica la figura del beneficiario en sentido estricto, el cual “no tiene un derecho propio, sino derivado, no independiente sino sujeto a las contingencias del contrato por parte del asegurado”.

f) El riesgo

Se entiende por riesgo la posibilidad de que sobrevenga un hecho fortuito creador de una necesidad patrimonial o bien, la posibilidad de un evento desfavorable o dañoso. Esta significación es la única admisible en el campo del seguro. El Código de Comercio entiende por riesgo “la eventualidad de todo caso fortuito que pueda provocar la pérdida prevista en la póliza” Artículo 875 inciso 6º. Se considera que el riesgo es, con la prima y la prestación del asegurador, uno de los tres elementos esenciales o específicos del contrato de seguros.

Es importante señalar que a efectos del contrato de seguro no interesa como riesgo toda posibilidad de evento dañoso, sino sencillamente, la posibilidad prevista en el contrato o riesgo asegurado; que es el riesgo individualizado en cada caso a través de un conjunto de circunstancias de tiempo, lugar y causa del daño.

Los elementos del riesgo son: 1) posibilidad e incertidumbre, es decir que debe existir la posibilidad de que ocurra un hecho dañoso o surja una necesidad patrimonial. La posibilidad se traduce en un estado de riesgo, de tal manera que el riesgo aumenta cuando la posibilidad se aproxima a la probabilidad y disminuye si se aleja (intensidad del riesgo). Y de aquí la gradación en la posibilidad (medida del riesgo). 2) azar, ya que siendo el seguro contrato aleatorio, la realización del hecho temido ha de ser fortuito, se entiende en sentido relativo como todo lo que depende de la intención o de la voluntad de la persona amenazada por el hecho previsto como posible. 3) necesidad pecuniaria, pero como motivo económico que conduce a la conclusión del contrato y no como daño económico; concepto más restringido sólo adaptable a los seguros contra daños.

Las condiciones a que se somete el riesgo exigen que sea:

- a) previsto, determinado concretamente, individualizado en el contrato. La Ley señala que la póliza debe contener la naturaleza de los riesgos cubiertos. Y la indicación del momento que se inicia y de aquel en que termina el contrato. Artículo 887 inciso 4°. Y 5°. Del Código de Comercio.

- b) Declarado en forma veraz y completa, ya que el solicitante está obligado a declarar al asegurador todos los hechos que tengan importancia para la apreciación del riesgo, en cuanto pueda incluir en la celebración del contrato, tales como los conozca o deba conocer en el momento de formular la solicitud. Artículo 880 del Código de Comercio.
- c) Independiente de la voluntad del asegurado. Si bien es cierto que el asegurador responde aún en caso de culpa del asegurado o de las personas respecto de las cuales responde civilmente, queda excluida por ley toda obligación del asegurador cuando mediare mala fe del asegurado, el beneficiario o sus causahabientes. Artículo 903 del Código de Comercio.

La realización del riesgo se llama siniestro o, como indica la ley, es la “ocurrencia del riesgo asegurado” (Artículo 875 inciso 7°. Código de Comercio). En la legislación se establece claramente la distinción entre el riesgo como estando y su realización, diferencia que se hace patente si se considera que el riesgo es la *conditio legis* para que el asegurador pueda exigir el pago de la prima, mientras que el riesgo lo es para que el asegurado pueda declarar el resarcimiento del daño o del pago de la suma de dinero convenida; lo que provoca la presentación del asegurador no es el riesgo, sino el siniestro.

### **3.7. El interés asegurable**

Es uno de los puntos centrales del seguro contra daños, resulta evidente que no hay riesgo asegurable si no hay interés en que aquel no se produzca.

Por ello el interés asegurable tiene singular importancia y su existencia es esencial para legitimar en el contrato e impedir que degenera en una apuesta.

Nuestra legislación hace referencia explícita del interés como objeto del contrato de seguro contra daños, estableciendo que “todo interés económico que una persona tenga que no se produzca un siniestro, podrá ser protegido mediante un contrato de seguro contra daños” y que “si se asegura una cosa ajena por el interés que en ella se tenga, se considera que el contrato se celebra también en interés del dueño; pero éste no podrá beneficiarse del seguro sino después de cubierto el interés del contratante y de haberle restituido la parte proporcional de las primas pagadas” (Artículo 919 Código de Comercio).

### **3.8. La prima**

Nuestro Código de comercio define a la prima como “la retribución o precio del seguro” (Artículo 875, inciso 5º.). Más explícitamente podemos decir que la prima es la cantidad que paga el tomador del seguro o el asegurado, el asegurador, en carácter de contraprestación a la eventual obligación de éste, de pagar la suma asegurada si ocurre el siniestro. El valor que se le atribuye a la prima está sujeta a una serie de previsiones técnicas por parte del asegurador, de tal manera que su cobro resulte rentable. Y aún cuando la prima se establece para cada contrato en particular, atendiendo al valor de la cosa asegurada, los riesgos a que está expuesta, la mayor o menor posibilidad que ocurran los siniestros o la edad del asegurado, por ejemplo, siempre se hace el

cálculo sobre la base de planes generales cuya flexibilidad se va ajustando a cada situación en particular.

La prima como elemento objetivo del contrato de seguro, se sujeta a los siguientes principios:

- a) Principio de predeterminación. La prima como precio del seguro no es un valor que deba discutirse en cada contrato que se celebre. Como elemento esencial, ha sido sometido a un estudio técnico que permite al asegurador saber cuánto debe exigir indeterminado seguro tomando en cuenta los riesgos asegurados. En otras palabras, la prima, en su valor, está predeterminada para cualquier contrato en particular. El asegurador sabe de antemano cuál es la prima que debe cobrar en cada tipo de seguro, independientemente de cada contrato.
- b) Principio de pago anticipado. De acuerdo a esta regla, el asegurado debe pagar la prima al momento de celebrarse el contrato. Este principio lo desarrolla el Artículo 892 del Código de Comercio, en el entendido que admite pacto en contrario. Este pago anticipado se refiere al primer período del seguro o sea el lapso por el cual se calcula la unidad de prima, que en caso de duda se considera que es de un año. Por ejemplo: se asegura un vehículo por tres años. Por cada año se fija una cantidad que el asegurado debe pagar y esa es la unidad de prima que hará efectiva, salvo pacto en contrario, al iniciarse cada año. Un pacto en contrario sería que se permitiera cancelar el valor de la unidad de prima mediante pagos parciales.

- c) Principio de indivisibilidad. La prima se considera indivisible en su carácter de obligación del asegurado. Ello quiere decir que su valor se adeuda en forma total, aun en el caso de que el riesgo se haya cubierto únicamente durante una parte del período. Si se asegura un toro semental, dentro del seguro agrícola y ganadero, por un período de un año y por una prima de dos mil quetzales; y resultara que el objeto asegurado viene a Guatemala cuando ya han pasado seis meses de ese año, el asegurado tendría que pagar la totalidad de la prima por el principio de indivisibilidad.

En cuanto a las clases de primas, este es un tema que no lo desarrollan las legislaciones, ya que es materia propia de la técnica general del seguro. Existen las siguientes:

- Prima pura o teórica. Esta prima se le considera como el equivalente técnico del riesgo que se traslada al asegurador; y se calcula sobre las bases de la ley de los grandes números y el cálculo de las posibilidades, tomando en cuenta como factores: los riesgos cubiertos; la mayor o menor posibilidad de que ocurran los siniestros; la suma asegurada; la duración del contrato; el valor del objeto asegurado( en el seguro de daños) entre otros;
- Prima bruta o de tarifa. Como el sujeto asegurador es un comerciante y celebra contratos de seguro por medio de una empresa, el mantenimiento de ésta le ocasiona costos de diversa naturaleza; y, por otro lado, debe prever también el lucro a percibir. El costo proporcional del contrato y el margen de lucro que

obtiene el asegurador, se suman al valor de la prima pura o teórica y da como resultado la prima bruta o de tarifa. Esta última es la que paga el asegurado;

- Prima normal y sobre prima. Un contrato de seguro, con relación a un ramo específico, está planificado para cubrir riesgos ordinarios, calificados así por la ley o por la tecnología del seguro. Por estos riesgos se paga una prima normal. Si fuera de estos riesgos ordinarios, el asegurado desea que se le cubran otros riesgos que se consideran extraordinarios, o más graves como manifiesta el profesor Vásquez Martínez,<sup>6</sup> entonces debe pagar un precio mayor: una sobreprima;
- Prima única y prima periódica. A la primera se le denomina así porque el asegurado la paga de una vez; mientras que la periódica es la que se va cancelando mediante pagos parciales; y
- Prima inicial y sucesiva. Cuando el seguro cubre varios períodos, se le llama prima inicial a la que se paga al comenzar el primer período; y sucesiva a la que se paga en los subsiguientes.

### **3.9. La póliza**

El elemento formal del contrato de seguro es la póliza. En nuestro derecho podemos conceptuar la póliza como el documento pre-redactado que contiene el contrato de seguro. A este respecto recordemos de nuevo que si bien la póliza viene a formalizar en definitiva dicho contrato, este se perfecciona antes de que se extienda dicho documento, ya que es un negocio jurídico consensual que se puede probar por otros

---

<sup>6</sup> Vásquez Martínez, Edmundo, **Instituciones de derecho mercantil**, pág. 721.

medios: la confesión del asegurador de que acepta la proposición de contratar un seguro; o bien por otro medio, siempre que hubiere principio de prueba por escrito. Esta última podría ser la nota que el asegurador entrega al asegurado, en la que le informa que su proposición de contratar ha sido aceptada (Artículos 882 y 888 del Código de Comercio).

Lo anterior quiere decir que, previo a la entrega de la póliza, se da una policitud contractual cuya particularidad es la de no conformar una preparación del negocio, sino que es el negocio en si, representado en la solicitud para contratar de parte del tomador del seguro o el asegurado mismo, hecha por si o por un representante, usando formularios especiales que deben contener las estipulaciones generales sobre las que se va a contratar. En esta solicitud el interesado en celebrar el contrato declara con veracidad todos aquellos hechos que el asegurador debe conocer para apreciar el riesgo o los riesgos que se van a trasladar y que influyen en los alcances del seguro. Después viene la aceptación por parte del asegurador, la que también se hace por escrito; y por último, se extiende la póliza.

La póliza es un documento impreso en sus estipulaciones generales, como contrato por adhesión; de manera que los convenios particulares se escriben en los espacios que el machote tiene previstos. Por otro lado, si quieren extender las previsiones de las pólizas hacia otros ámbitos que surgen de la autonomía de la voluntad, se pueden usar hojas adicionales para dejar constancia de cualquier pacto no ordinario. Una particularidad de estos pactos es que su contenido o alcance jurídico prevalece sobre los pactos impresos. La póliza, como documento pre redactado, debe ser aprobada previamente



por la Superintendencia de Bancos. Jurídicamente, un pacto adicional, para considerarlo como tal, no debe estar pre redactado.

### **3.9.1. Funciones de la póliza**

La póliza cumple varias funciones con relación a las partes, siendo ellas, las siguientes:

- a) Función normativa. Por ser el documento que en definitiva contiene el contrato de seguro, la póliza norma los derechos y obligaciones de las partes, en concordancia con las disposiciones del Código de Comercio. La póliza no puede contradecir las disposiciones imperativas de la ley;
- b) Función determinativa. El contenido general y particular de cada contrato de seguro se determina por el contenido de la póliza, según lo establecido, en forma general, en el Artículo 887 del Código de Comercio;
- c) Función traslativa. Como un contrato de seguro puede sufrir substitución en sus elementos personales, la póliza sirve para trasladar las legitimaciones que se dan en los sujetos de la relación jurídica; sirve para ceder las calidad de asegurado o de asegurador;
- d) Función probatoria. La póliza prueba la existencia de un contrato de seguro, con la salvedad de que no es el único medio de convicción para ese efecto; y
- e) Función de título ejecutivo. Conforme el Artículo 327 del Código Procesal Civil y Mercantil, la póliza es un título ejecutivo. Pero, debemos distinguir dos situaciones: para el asegurador, la póliza tiene esa calidad con el fin de poder cobrar las primas que se le adeuden; y para el asegurado sólo la tendría si la

obligación del asegurador, en cuanto a la suma asegurada, es una cantidad fija, tal como sucede en el seguro de personas. Para el seguro de daños se considera que la póliza no es un título ejecutivo. Porque primero tiene que establecerse el valor objetivo del daño, que puede no llegar a la suma asegurada. Por ello es que una acción para reclamar un derecho indemnizatorio es un seguro de daños, necesariamente debe plantearse en juicio sumario, a menos que la cantidad por reclamar se hubiere fijado de antemano; aunque esto último sería ilógico que se diera porque iría en contra de los intereses del asegurado y del asegurador, y no compaginaría con la teoría y práctica del seguro. En resumen, funciona como título ejecutivo en el seguro de personas; pero no en el seguro de daños.

### **3.9.2. Clases de póliza**

Aun cuando el título del Artículo 888 del Código de Comercio es defectuoso dándole su verdadera interpretación, las pólizas pueden ser normativas, a la orden y al portador. En el seguro de personas la póliza, por la propia naturaleza del contrato, tiene que ser nominativa. Y, para el seguro de daños, puede adoptar cualquiera de esas formas. La cesión de la póliza nominativa sólo puede hacerse con el consentimiento del asegurador, ya que se supone que éste acepto contratar en razón de factores personales. Debemos aclarar que esta clasificación sirve para viabilizar la función traslativa de la póliza, con los mismos efectos estudiados en la unidad de títulos de crédito; teniendo presente que ello no significa darle a este documento la categoría de título de crédito.

### **3.9.3. Reposición de la póliza**

La póliza, debido a su carácter documental, puede extraviarse o destruirse. El Código de Comercio es sus Artículos 890 y 891 establece los procedimientos para obtener su reposición, aunque con una confusa redacción para poder saber cual es el mecanismo de esos procedimientos. Si la póliza que se pierde o se destruye es a la orden o al portador, la persona que se considere con derecho al seguro puede pedir al asegurador o al juez del domicilio, si el primero se negare, para que publique un aviso en el Diario Oficial y en otros de mayor circulación, haciendo saber que la póliza cuyos datos se informan quedará sin valor alguno treinta días después de la publicación, si ninguna otra se opuso a la petición. Transcurrido dicho plazo, el asegurador está obligado ante quien justifique su derecho relacionado con el seguro, aun cuando no exhiba la póliza. Lo anterior, que es el contenido del Artículo 890 parece defectuoso, porque el hecho de la pérdida o deterioro puede suceder aun cuando el siniestro no haya ocurrido y el período del seguro esté corriendo. De manera que, debemos entender que la reposición de la póliza nominativa la que únicamente se hace con la participación del asegurador por la misma naturaleza del título nominativo. En resumen de lo anterior, debemos decir que la reposición de una póliza deteriorada o perdida, tiene la finalidad de proporcionar un documento sustituto; y hacia ese fin debió armarse el articulado de la ley; y no en la forma en que se redactó, ya que un acto de publicidad substituye al elemento formal del contrato, cuando debió indicarse expresamente la necesidad de una resolución judicial que substituyera a la póliza “al portador” y la “a la orden”.

### **3.10. Efectos del contrato de seguro**

El contrato de seguro por su carácter bilateral, genera derechos y obligaciones para las partes.

#### **3.10.1. Obligaciones del asegurado**

En virtud del contrato de seguro el asegurado asume obligaciones, cargas y derechos.

El número de obligaciones y cargas está en relación a la naturaleza del riesgo.

- a) Obligación de pagar la prima. Ya establecimos que la prima es la contraprestación de la obligación que adquiere el asegurador. Es obligación esencial del asegurado, pues proviene de la misma conceptualización legal del contrato de seguro (Artículo 874). Su pago debe hacerse, salvo pacto en contrario, al momento de celebrarse el contrato, en lo que se refiere al primer periodo del seguro;
  
- b) Obligación de veracidad. Como el solicitante de un contrato de seguro puede ser el mismo asegurado, en tal caso tiene la obligación de declarar conforme a la mas estricta verdad el interrogatorio que por escrito le formule el asegurador y que se refiere a hechos importantes que permiten apreciar el riesgo o los riesgos que va a cubrir el seguro, esta obligación se fundamenta en la buena fe y es sujeto de ella el asegurador, el solicitante, el representante o quien actúe en interés de un tercero (Artículos 880 y 881 del Código de Comercio). Cuando

se falte al cumplimiento de esta obligación, puede resultar la terminación del contrato o bien que el pago de la suma asegurada no se efectúe, según la oportunidad en que se verifique la declaración inexacta, ya que la veracidad se exige en toda manifestación relacionada con el contrato;

c) Obligación de comunicar la agravación del riesgo. El riesgo como objeto del contrato de seguro se aprecia en su mayor o menor posibilidad de que ocurra, atendiendo a circunstancias objetivas. En ese sentido, la agravación del riesgo podemos interpretarla como la mayor posibilidad de que se convierta en siniestro. O sea que hay nuevos hechos que afectan la relación contractual, sobre todo en cuanto a las obligaciones eventuales del asegurador. Las agravaciones deben ser esenciales para que generen la obligación y se consideren como tales:

- 1) hechos que de haberse tomado en cuenta en la oportunidad en que se apreció el riesgo asegurado, se habría contratado en términos diferentes; y
- 2) se presume que el asegurado conoce toda agravación que emane de actos y omisiones que provengan de su cónyuge o descendientes que vivan con él. En resumen, cuando surge una agravación del riesgo, debe ser comunicada de inmediato al asegurador en el día hábil siguiente a la fecha en que se conoce la agravación.

d) Obligación de atenuar el riesgo. En un contrato de seguro se puede establecer que el contratante -entiéndase asegurado- tiene la obligación de atenuar el

riesgo o impedir que se agrave. Esto consiste en que deben tomarse todas aquellas precauciones para que el siniestro no suceda. Si se asegura un toro semental contra riesgo de muerte, se podrá establecer la obligación de mantenerlo vacunado como atenuación del riesgo. En otras palabras atenuar el riesgo es adoptar una conducta que posibilite su no conversión en siniestro. Esta obligación esta contenida en el Artículo 895, y aun cuando la ley se la asigna al contratante, se entiende que se refiere al asegurado porque es este quien tiene interés en que el riesgo no suceda; por lo mismo, es quien debe atenuarlo. Ahora bien, si no obstante existir la obligación de atenuar el riesgo, el siniestro sucede por un acto de solidaridad humana, el asegurado debe pagar la suma asegurada. Por ejemplo, si en un seguro de transporte se fija una ruta determinada, que tiene pocos accidentes topográficos como para condicionar un accidente; y para transportar unas personas heridas a un centro asistencial se viera obligado a cambiar de ruta, si sucediera el siniestro, se tendría que pagar porque el cambio se debió a un acto de solidaridad humana, aun cuando transitar por la ruta no prevista significó incumplir la obligación de atenuar el riesgo (Artículo 904 del Código de Comercio);

- e) Obligación de avisar el siniestro. Acaecido el siniestro, el asegurador o el beneficiario, en su caso, deben darle aviso del mismo al asegurador. El plazo para rendirlo es de cinco días, salvo pacto en contrario o disposición diferente de la ley; y se entiende que corre para aquel que sabe del derecho que a su favor se desprende del contrato de seguro. Si un beneficiario ignora ser el favorecido de una suma asegurada, el plazo no se contaría a partir de la fecha

en que sucede el siniestro, sino desde aquella en que tuvo conocimiento de su derecho Arto. 896 del Código de Comercio); y

- f) Obligación de informar las circunstancias en que acaeció el siniestro. La obligación del asegurador de pagar la suma asegurada no es un hecho automático en la mayoría de los contratos de seguros. El asegurador debe conocer en que circunstancias sucedió el siniestro; de manera que pueda apreciar la objetividad del daño o la posibilidad de subrogarse en los derechos del asegurado, con base en los informes que se le dan. En esa virtud, es obligación del asegurado rendir tal información, la que es también del beneficiario cuando fuere el caso (Arto. 896 del Código de Comercio).

### **3.10.2. Derechos del asegurado**

El principal derecho del asegurado, como consecuencia del contrato de seguro, es el de recibir la suma asegurada a que se obligó pagar el asegurador en el caso de que ocurra el siniestro. Este derecho nace del mismo concepto que nuestra ley da sobre el contrato de seguro y de lo preceptuado en el Artículo 901 del Código de Comercio. Este derecho, salvo pacto en contrario o disposición expresa de la ley, debe ser satisfecho treinta días después de que el asegurador ha recibido los documentos e informaciones que hacen exigible la reclamación. La obligación del asegurador con respecto al derecho del asegurado, existe por la celebración del contrato y no se puede pactar que daba ser reconocida por el asegurador o comprobada en juicio, porque un acuerdo de esa naturaleza sería nulo de pleno derecho. Esto se hace sobre la base de que la

obligación del asegurador también debe cumplirse de buena fe, sin someterla a términos caprichosos.

### **3.10.3. Obligaciones del asegurador**

- a) obligación de pagar la suma asegurada. Esta obligación, en el seguro de daños, debe determinarse en su cuantía según el valor objetivo del daño causado por el siniestro; si el asegurado no está de acuerdo con el avalúo fijado por el asegurador, se puede dirimir el conflicto en un juicio sumario para establecer judicialmente la suma a pagar. Lo anterior ocurre en el caso de que el daño sea parcial; si fuere total, en principio, se estaría a la suma asegurada, tomando en cuenta siempre el valor del objeto al momento del siniestro, con el fin de que no sea lucrativo para el asegurado. En el caso del seguro de personas – muerte, accidente, enfermedad las cantidades a pagar están determinadas de antemano y no sujetas a valoración alguna (Arto. 901 del Código de Comercio). Como esta obligación proviene de un hecho: que el riesgo se dé en la realidad, la ley establece que el asegurador responde de todo acontecimiento que presente características de riesgo y cuyas consecuencias estén previstas, salvo los que han sido expresamente excluidos del contrato o que por disposición de la ley son riesgos no cubiertos (Arto. 898 del Código de Comercio). Asimismo, el asegurador responde de esta obligación aun en el caso de que el asegurado o las personas de quienes responde civilmente hayan actuado con culpa en la ocasión del siniestro; e incluso, responde en casos de culpa grave, salvo pacto



en contrario. De lo que si no se responde, es de la actuación de mala fe, por caer dentro del campo doloso (Arto. 9903 del Código de Comercio); y

- b) obligación eventual de reducir la prima. Como el valor de la prima se fija, entre otros parámetros, atendiendo a las circunstancias que pueden contribuir a que el riesgo se materialice, si estas desaparecen o pierden importancia y así se convino en el contrato, el asegurado tiene derecho a pedir que se le reduzca la prima a pagar; y el asegurador la obligación de reducirla (Arto. 900 del Código de Comercio).

#### **3.10.4. Derechos del asegurador**

- a) Su derecho principal es cobrar la prima en la forma que establece la ley o el contrato. Por lo tanto, cualesquiera sea el seguro que se tenga, la póliza es el título que usa el asegurador para cobrar la prima en caso de cobro judicial; y
- b) Derecho de compensar o descontar de la indemnización las primas que se le adeuden o los préstamos que le haya hecho el asegurado sobre las pólizas; esto último sucede sobre todo en el seguro de vida, en donde el asegurado obtiene préstamos sobre su póliza después de cierto tiempo de estar pagando las primas. Otro tipo de relaciones obligacionales no pueden compensarse, salvo pacto en contrario (Arto. 902 del Código de Comercio).

### **3.10.5. Obligación recíproca de las partes**

Las partes contratantes deben comunicarse un cambio en la dirección que establecieron en la póliza para sus relaciones contractuales. De lo contrario, cualquier comunicación entre ellos se tiene por bien hecha en la dirección que registra la póliza.

### **3.11. Nulidad, rescisión y reducción**

El Código de comercio de Guatemala se caracteriza por agrupar en un mismo título el problema de la nulidad, rescisión y reducción del contrato de seguro, con el fin de que las normas no estén dispersas en todo el contenido de la ley. Se trata pues de fenómenos que afectan a todos los contratos de seguro, ya que son temas regulados en la dogmática general de la institución.

#### **3.11.1. Nulidad**

La nulidad es considerada como la ineficacia de un acto jurídico a consecuencia de hechos como los siguientes: ilicitud de su objeto, falta de cumplimiento de los requisitos necesarios para su realización o cuando se da un vicio del consentimiento, entre otros. En el caso del contrato de seguro, la nulidad está provista por los siguientes motivos:

- a) es sabido que el riesgo es una eventualidad. Si ese riesgo ha desaparecido o se ha convertido en siniestro, no puede ser cubierto mediante un contrato de seguro; y si se celebra bajo esas circunstancias, es nulo al tenor del artículo 906

del Código de Comercio. No obstante lo anterior, las partes pueden pactar expresamente un seguro contrariamente al supuesto básico de esa norma, si consideran que la cosa asegurada aún se encuentra expuesta al riesgo previsto en el contrato. En este caso, se trata de una eventualidad calificada como incertidumbre subjetiva o riesgo putativo según la doctrina, ya que del conocimiento que las partes tenían sobre los factores que inducen al negocio, depende la validez del mismo. Si este pacto no existe y los hechos se dan como dicta la norma, la nulidad es una consecuencia y las partes no tienen derecho a reclamarse sus prestaciones recíprocas. En este mismo Artículo se encuentra prevista la posibilidad de darle efecto retroactivo al contrato de seguro, siempre y cuando ese efecto no vaya más allá de un año. Regularmente sucede esto en el seguro de transporte marítimo, cuando el medio de transporte ya salió del puerto, conociéndose este caso como riesgo sobre buenas y malas noticias, y

- b) en el contrato de seguro de personas es nula toda cláusula que faculte al asegurador a dar por terminado el contrato en forma anticipada.

### **3.11.2. Rescisión**

Recordemos que la rescisión se define como un proceso dirigido a hacer ineficaz un contrato válidamente celebrado, obligatorio en condiciones normales, a causa de

accidentes externos susceptibles de ocasionar un perjuicio económico a alguno de los contratantes o a sus acreedores.<sup>7</sup>

En tal sentido se orienta nuestro Código Civil, al establecer en el Artículo 1579, que: los contratos válidamente celebrados, pendientes de cumplimiento, pueden rescindirse por mutuo consentimiento o por declaración judicial en los casos que establece este Código.

El Código de comercio de Guatemala norma, como hechos que provocan la rescisión del contrato de seguro, los siguientes:

a) los seguros de daños pueden rescindirse por el asegurador o por el asegurado, anticipadamente y sin expresión de causa, avisándose con quince días de anticipación a la fecha en que va a darse por terminada la relación contractual.

Esta posibilidad no existe en el contrato de transporte por viaje, una vez se haya iniciado. Asimismo, en el seguro de personas, la posibilidad de rescindir el contrato no existe para el asegurador y si existe para el asegurado;

b) la persona que solicita un seguro para si o para un tercero, tiene la obligación de ser veraz en sus declaraciones sobre el riesgo a asegurar. Si se viola esta obligación, entonces aparece lo que se conoce como RETINENCIA: omisión o inexacta declaración. Esta omisión o inexactitud, para que sea digna de tomarse en cuenta, debe estar referida a hechos relacionados con la apreciación del

---

<sup>7</sup> De Pina, Rafael, **Elementos de derecho civil mexicano**, pág. 383.

riesgo asegurado u que estén contemplados en el cuestionario que el asegurador presenta al solicitante, tal como los conozca o deba conocer al momento de celebrar el contrato. O sea que no se podría calificar de omisión o inexactitud el no manifestarse sobre un hecho sobre el cual no ha sido cuestionado o que no lo conozca o deba conocer según circunstancias. No podría acusarse de reticencia a una persona que omitió declarar una enfermedad que nunca le ha sido diagnosticada. ¿Qué sucede entonces si se da la inexacta declaración o la omisión o reticencia? Que el asegurador puede dar por terminado el contrato, lo cual constituye rescisión. ¿Cuándo debe ejercitarse este derecho por parte del asegurador? El párrafo segundo del Artículo 908, que contiene este caso de rescisión, establece que dentro del mes siguiente en que se conozca la omisión o inexactitud. Entonces, si se conoce en noviembre ¿debe hacerse en diciembre? La redacción defectuosa es evidente, debiéndose entender que es el mes que sigue a la fecha. Transcurrido ese plazo, si no se hace la notificación, caduca el derecho a invocarla. Dada la reticencia, el asegurador, a título de indemnización, tiene derecho a la prima correspondiente al período en curso; ahora bien, si el riesgo no se ha comenzado a correr, sólo se tiene derecho a que se le reembolsen los gastos que ocasionó la contratación;

c) cuando el asegurado actúa de mala fe o con culpa grave, omitiendo circunstancias o declarando inexactitudes, aunque no influyen en la realización del siniestro, da como resultado la facultad del asegurador de tener por rescindido el contrato. Ello es así porque uno de los pilares fundamentales del seguro es la estricta observancia de la buena fe; y

d) por último, podemos considerar que el contrato de seguro también es ineficaz y por lo mismo surte los efectos de una rescisión, el hecho de que, como consecuencia de una declaración inexacta o una omisión, hecha de buena fe y sin culpa grave, resulte un riesgo no asegurable, ya que en este caso el asegurador queda liberado de la obligación de pagar la suma asegurada y no el siniestro como equivocadamente dice el Código en el Artículo 909.

Como limitación a la posibilidad de rescindir un contrato de seguro, el Código establece en el Artículo 910 que no procede la terminación en los siguientes casos:

- 1) si el asegurado provocó la omisión o inexacta declaración. Por ejemplo, si sus cuestionarios confunden al declarante u omiten interrogar sobre una circunstancia especial para la apreciación del riesgo. En este sentido, la jurisprudencia argentina se ha pronunciado por considerar injusta la atribución de una omisión sobre hechos que el asegurador es quien debe conocer como técnico del seguro para la apreciación del riesgo.
- 2) Si el asegurado conocía o debía conocer el hecho omitido o declarado inexactamente. Este conocimiento debe provenir de cualquier persona que participa en la póliza del contrato. Si el médico que reconoce al asegurado no diagnostica una enfermedad, actuando por parte de la aseguradora, la terminación no procede.
- 3) Cuando el asegurador renuncie a impugnar el contrato por esta causa. En este aspecto creemos que la ley olvidó que la reticencia o falsa declaración puede provenir de dolo o culpa grave; entonces una renuncia a este efecto vendría a

contradecir el espíritu del contrato; creemos que en la práctica esto no tiene razón de ser y que no existe asegurador que pactara semejante circunstancia.

- 4) Si se omite contestar alguna de las preguntas del asegurador, salvo que la omisión signifique, según el cuestionario, tenerla por contestada en un sentido que no corresponda a la verdad de los hechos;
- 5) Hay también una declaración de rescisión parcial; y sucede cuando son varios los sujetos asegurados, las cosas o los riesgos cubiertos si la declaración sólo pueda afectar a uno de ellos, así será el efecto de la rescisión, a menos que el asegurado pruebe que no los habría asegurado separadamente.

### **3.11.3. Reducción**

Por reducción del contrato de seguro debe entenderse como la rebaja en el monto de la suma asegurada a que se obligó a pagar el asegurador; y sucede en los casos que establece la ley para balancear la correlación que existe entre prima y suma asegurada, de manera que esta no resulte excesiva con relación a la primera. Dentro de los casos de reducción encontramos los siguientes:

- a) la suma asegurada se reduce para el asegurador cuando ha habido declaración inexacta u omisión sin mala fe o culpa grave, si sucede el siniestro sin que se haya notificado dentro del mes antes referido, siempre que el riesgo sea asegurable no obstante la declaración;

b) como existe la obligación de comunicar la agravación del riesgo, su incumplimiento produce la reducción de la suma asegurada en la misma forma que se estableció en el inciso anterior. Este mismo caso de reducción se daría si fueran varias las personas o cosas aseguradas, si la agravación se refiere a una sola, ya que SÓLO cubriría a las demás, si le es imposible demostrar que no las había asegurado separadamente (Artículos 912, 913); y

c) también hay posibilidad de reducir la suma asegurada si se omite dar el aviso del siniestro dentro del término que fija la ley (Artículo 914). Pero la ley no es clara en cuanto al monto de esa reducción, porque al remitir el Artículo 896, prácticamente no dice nada. Hubiese sido mejor establecer el monto de la reducción.

### **3.12. Figuras relacionadas con el contrato de seguro**

#### **3.12.1. Reaseguro**

Para evitar hacerse cargo de todos los riesgos, las compañías de seguros, recurren a reaseguro, es decir pagan una prima a otra empresa de seguros para que ésta cubra parte del riesgo.

Es un mecanismo que permite compartir los riesgos para que las compañías de seguros cumplan con las obligaciones contraídas hacía sus clientes. Al reasegurar



parte del riesgo, la empresa aseguradora garantiza la disponibilidad de fondos para hacer frente a grandes indemnizaciones.

El asegurador puede asegurar los riesgos asumidos, es decir, el Código de Comercio faculta a la aseguradora a reasegurar los seguros que ha tomado.

El reaseguro es un contrato mediante el cual un asegurador que ha tomado directamente un seguro traspasa parte de él a otro asegurador, que, por consiguiente toma la responsabilidad de pagar la proporción que le corresponda en el caso de que ocurran los riesgos previstos en el seguro contratado.

“Es el contrato que un asegurador celebra con otro para protegerse de las consecuencias de los seguros que ha otorgado, en cuanto excedan de su capacidad y conveniencia, transfiriendo al reasegurador una parte o la totalidad de los riesgos en las condiciones que se convengan entre ambos. Es una manera de repartir los riesgos, conservando la responsabilidad ante el asegurado. El reaseguro puede contratarse en condiciones iguales o más o menos favorables que las del seguro. Y como características especiales tiene las que no extingue las obligaciones del coasegurador, ni confiere al asegurado acción directa contra el reasegurador.”<sup>8</sup>

“El reaseguro es una modalidad del seguro que cubre el riesgo que asumen los aseguradores al estipular los contratos de seguro directo con sus clientes. Su finalidad

---

<sup>8</sup> López González, Patricia, **El reaseguro**, pág. 1.

es resarcir el daño patrimonial que experimenta el asegurador directo al producirse el evento que obliga a indemnizar a su asegurado”.<sup>9</sup>

El reaseguro es un contrato que presenta las siguientes características:

- Es consensual: por el consentimiento de la aseguradora y la reaseguradora.
- Es oneroso: pues la cobertura tiene como prestación obligada, una prima en efectivo a cargo del asegurador cedente.
- Es de tracto sucesivo: en razón de que dicha cobertura, se extiende en el tiempo, en relación al seguro directo.
- Es aleatorio: por cuanto el reasegurador corre la misma suerte que el asegurador en la incertidumbre de percibir una ganancia o sufrir una pérdida.
- Es bilateral: es un carácter indispensable, ya que se crean derechos y obligaciones recíprocas, que deben ser consignados en el contrato.
- Es accesorio: debido a que se requiere para su perfeccionamiento de la previa existencia de un contrato de seguro.
- Es nominado y típico: debido a que el nombre de reaseguro está previsto en las leyes específicas.

### **3.12.2. Coaseguro**

El coaseguro es un contrato en el cual existe un aseguramiento previsto y ordenado sobre un mismo interés y por ende sobre un mismo riesgo, pero que es celebrado con

---

<sup>9</sup> Uría, Rodrigo, **Derecho mercantil**, pág. 752.

varios aseguradores, donde cada uno de ellos asume una porción del total del riesgo.

El coaseguro estila acordarse mediante una póliza emitida en beneficio del asegurado y firmada por todos los coaseguradores, señalándose las cuotas correspondientes a cada uno de ellos, cuyo valor agregado constituye la unidad del seguro.

Uno de los coaseguradores, debidamente nombrado por el conjunto o mayoría de ellos, tienen que asumir la administración del contrato, para lo cual se le autorizarán los poderes del caso.

La empresas aseguradora encargada de la administración y dirección del contrato de coaseguro es conocida como compañía líder y es la encargada de coordinar las relaciones entre el asegurado y tomador y los coaseguradores, quienes para dicha relación contractual se encuentran integrados en un consorcio.

Los riesgos que técnicamente puede asumir una compañía de seguros tienen un límite, pasado el cual se impone la necesidad de realizar reaseguros para ceder a otras compañías ese exceso de riesgos.

### **3.12.3. Infraseguro**

Se presenta la figura del infraseguro, cuando sucede que la suma asegurada es inferior al valor del interés asegurado, en este supuesto se estima que el asegurado solo esta protegido en cuanto a los daños que sufra el objeto al acontecer el siniestro, en un porcentaje igual al que represente la suma asegurada con relación al valor del interés asegurado.

“Existe infraseguro cuando la suma asegurada es menor que el valor total del interés asegurable. Es perfectamente posible y lícito, sea que se trate de una parte alícuota o no, su efecto es hacer aplicable la regla proporcional; es decir que por la parte no cubierta el asegurado soporta el daño en la medida del infraseguro; y cuando el siniestro es parcial, el asegurador sólo debe indemnizar en proporción.

Su fundamento radica en la proporcionalidad de la indemnización a las primas pagadas; el asegurador se perjudicaría en beneficio injusto para el asegurado, ya que este aparecería percibiendo una indemnización desproporcionada a las primas que efectivamente pago”.<sup>10</sup>

#### **3.12.4. Sobreseguro**

Contrario sensu, existe sobreseguro cuando la suma asegurada es superior al valor del seguro, en el sobreseguro la suma asegurada es superior al valor del interés, lo que origina una situación de peligro para el asegurador, ya que el asegurado no tendrá interés en la conservación de la cosa y puede verse tentado a provocar el siniestro, a fin de obtener como indemnización una suma mayor al valor real de lo asegurado.

El sobreseguro puede tener lugar de buena fe, sin que haya voluntad por parte del asegurado de cobrar al asegurador una suma superior al daño que pueda sufrir si se produce el siniestro.

---

<sup>10</sup> Halperin, Isaac, **Contrato de seguro**, pág. 462 y 463.

Pero también se puede actuar de mala fe, eso se da cuando el asegurado, señala como suma asegurada una que el sabe excede el valor del interés asegurado, con el objeto de obtener un beneficio económico, esta actitud desnaturaliza el contrato de seguro.

### **3.13. Profesión de fe de los productores de seguros**

El asegurado es la figura conceptual que representa a todos los miembros de la sociedad humana, cuyo interés de la institución del seguro tiene la finalidad y el deber de servir y proteger.

Independientemente de las diferencias en la legislación y en la cultura, hay un aspecto común en la práctica de los seguros en los distintos países del mundo, lo cual constituye la distinción constante y necesaria entre las funciones de los grupos que integran la institución del seguro, en relación con el interés del Asegurado.

Cabe a las aseguradoras la función de asumir los riesgos que el Asegurado les transfiere, ofreciendo coberturas de seguro que acompañen la evolución de la tecnología y de las relaciones sociales.

Cabe a los órganos de Gobierno velar por la estabilidad de la institución, para preservar, bajo todos los aspectos, su capacidad de responder con rapidez y eficacia a las necesidades sociales de protección contra la adversidad.

A los productores de seguros, cabe la función inconfundible de definir las necesidades y de buscar la mejor protección del interés del asegurado, además de representarlo junto

a las aseguradoras en todas las circunstancias, ofreciéndole todos los servicios inherentes al mantenimiento adecuado de los seguros resultantes.

Más que intermediarios entre el asegurado y las aseguradoras los Productores de Seguros, son los que valoran y son los intérpretes de las necesidades reales del asegurado, así como administradores y representantes permanentes de su interés en el campo del seguro.

Conscientes de la obligación de servir, administrar y defender bien el interés del Asegurado, los productores de seguros consideran su deber estar siempre determinados en el propósito de perfeccionar su conocimiento y saber en el campo del seguro, para que sus servicios se vuelvan cada vez más eficientes.

### **3.14. Código universal de ética profesional de los productores de seguros y reaseguros**

#### **3.14.1. Principios generales:**

- Los agentes y corredores son profesionales, mediadores en el Seguro. Sus principales funciones son:
  - Promover la previsión y seguridad.

- Asesorar a los asegurados para la adecuada prevención y cobertura de sus riesgos personales y patrimoniales.
  - Facilitar a las aseguradoras la información precisa para que la estimación, tarificación y asunción de los riesgos se realice correctamente.
  - Colaborar en caso de siniestro con las aseguradoras y peritos para una rápida tramitación y justa liquidación, asistiendo con tal motivo a los asegurados y beneficiarios.
  - Los Agentes y Corredores no realizan solamente la distribución del seguro, sino que aportan además una contribución original en el ofrecimiento de garantías a la medida de las necesidades del cliente.
- 
- Para el mejor servicio a los asegurados y beneficiados, a las aseguradoras y a la Sociedad en general, la mediación en el seguro y en el Reaseguro debe ser reservada a quienes reúnan las debidas condiciones de profesionalidad.
  - Los Agentes y Corredores realizarán su actividad profesional con el mayor respeto a las normas jurídicas y deontológicas y a la libre decisión de las partes.
  - Desarrollarán su actividad con la mayor diligencia, buena fe y sentido de la responsabilidad. Por consiguiente, se considera muy conveniente la contratación de un seguro de responsabilidad civil general y profesional.
  - Realizarán sin demora los pagos y rendición de cuentas derivados de su gestión conscientes de que custodian fondos de terceros.
  - La publicidad que realicen será moderada y no dará lugar a confusión con otras actividades.

Al anunciar u ofrecer sus servicios, respetarán la dignidad de la profesión, no realizando afirmaciones engañosas o improcedentes sobre sus condiciones profesionales y la naturaleza y alcance de su función. En ningún caso anunciarán reducciones, bonificaciones u otras ventajas que no respondan a una tarificación correcta y a unas condiciones autorizadas.

- Cuidarán permanentemente su formación profesional y la de sus colaboradores, actualizando los conocimientos de la técnica aseguradora.
- Respetarán estrictamente el secreto profesional, salvo autorización expresa de las partes legítimamente interesadas en el contrato de seguro.
- Los Agentes y Corredores están obligados a defender y propugnar los valores humanos y profesionales del presente Código de ética, cuyos principios y normas deben ser pauta en su propia conducta y en la de sus colaboradores, aun después de haber cesado en la actividad profesional.





## **CAPÍTULO IV**

### **4. Contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas**

#### **4.1. Creación del Reglamento para la contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas**

Es responsabilidad del Estado de Guatemala velar por la seguridad de las personas, esto incluye velar por la seguridad de las personas que transitan en transportes colectivos, ya que en nuestro país aproximadamente el 70% de la población se conduce en transporte colectivo ya sea urbano o extraurbano.

Se puede decir que el contrato de seguro de transporte extraurbano de personas es el documento o póliza en virtud del cual el asegurador se obliga frente a los usuarios de un medio de transporte extraurbano asegurado, mediante la percepción de una prima que debe pagar el propietario del autobús, a pagar una indemnización, dentro de los límites pactados, si se produce el evento previsto (siniestro).

La contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas para todo propietario de éste medio de transporte que preste sus servicios en el país, es una necesidad latente dentro de la sociedad que debe de cumplirse, ya que la frecuencia de accidentes viales o hechos de tránsito ha enlutado a muchas familias guatemaltecas, sin que estas reciban un apoyo económico que indemnice la muerte de familiares, o lesiones causadas a las personas que viajan en el autobús debido al incumplimiento.

Estos siniestros que han ocurrido hacen impostergable que los portadores del transporte extraurbano de personas asuman responsabilidad ante las mismas, y así contribuir a minimizar el impacto económico y social, no así el moral a los miembros de las familias de las personas que resulten afectadas en un accidente, ya sea que estas personas mueran o resulten lesionadas.

En el año de 1996 entro en vigencia el Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, que contiene la Ley de Tránsito, es en este cuerpo legal donde se presenta por primera vez la obligatoriedad de contratar el seguro de transporte de personas.

Así mismo y por las razones expuestas anteriormente es que fue creado el Acuerdo Gubernativo 265-2001, que contiene el Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas.

#### **4.2. Obligatoriedad**

El Artículo 1 del Decreto 265-2001 que contiene el Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas reza: Se establece la obligatoriedad de todo propietario de medio de transporte extraurbano de pasajeros que preste servicios en el país, de contratar y mantener vigente un seguro de hechos de tránsito, para indemnizar por muerte o lesiones a las personas que viajando en autobús o vehículo dedicado al transporte terrestre extraurbano de personas sufra algún siniestro. Quedan comprendidos en esta obligación los propietarios de toda clase de vehículos de transporte terrestre extraurbano de personas...

#### **4.3. Comisión de apoyo y seguimiento a la implementación y vigencia del seguro obligatorio del transporte extraurbano de personas**

El Artículo 6 Bis del Decreto 265-2001, establece que se crea la Comisión de apoyo y seguimiento a la implementación y vigencia del seguro obligatorio del Transporte Extraurbano de personas, la cual estará integrada por un representante que designen las Asociaciones de Transportistas legalmente inscritas en el país, un representante que designen las Instituciones de Seguro autorizadas para funcionar en Guatemala y un representante Gubernamental. Las principales actividades de la comisión serán las de facilitar y propiciar la discusión y la resolución de los problemas que se originen de la implementación del seguro obligatorio. La convocatoria para la instalación y reuniones de la Comisión estará a cargo del Ministerio de Comunicaciones, infraestructura y vivienda, quien nombrará al representante Gubernamental, quien coordinara las reuniones de trabajo de la comisión, además corresponderá a dicho Ministerio, la resolución de cualquier problema que surja de la vigencia del seguro, y la definición de las demás actividades de la Comisión.

#### **4.4. Indemnización en caso de muerte**

El seguro por hechos de tránsito deberá tener una cobertura mínima en caso de muerte hasta por el equivalente a cincuenta salarios mínimos para actividades agrícolas, por persona que pierda la vida en un hecho de tránsito, además, una indemnización en caso de desmembración... y una indemnización en caso de lesiones con una cobertura mínima de la siguiente forma:

- a) un salario mínimo para actividades agrícolas, por persona, en caso de incapacidad para el trabajo por diez días o menos;
- b) tres salarios mínimos para actividades agrícolas por persona, en caso de incapacidad para el trabajo de 11 a 30 días máximo.
- c) cuatro salarios mínimos para actividades agrícolas por persona, en caso de incapacidad para el trabajo de 31 a 45 días máximo.
- d) seis salarios mínimos para actividades agrícolas por persona, en caso de incapacidad para el trabajo por más de 46 días.

En todos los casos aquí previstos el seguro por hechos de tránsito se considera una prestación social, el Estado de Guatemala garantizará su cumplimiento en beneficio de los que por cualquier motivo resulten con derechos sobre el monto asegurado.

#### **4.5. Indemnización en caso de desmembración**

El Artículo 2 del Decreto 265-2001 establece que la indemnización en caso de desmembración deberá como mínimo ascender al importe determinable en salarios mínimos para actividades agrícolas que se indica en el listado siguiente, por persona que resulte afectada al producirse un hecho de tránsito, así:

- 1) Invalidez total y permanente 50 salarios mínimos.
- 2) Ceguera absoluta y permanente 50 salarios mínimos.
- 3) Pérdida completa de ambas manos o de ambos pies 50 salarios mínimos.
- 4) Pérdida de un ojo con expulsión 15 salarios mínimos.

- 5) Pérdida de la vista de un ojo sin expulsión 12 salarios mínimos.
- 6) Sordera completa y permanente de los dos oídos 25 salarios mínimos.
- 7) Sordera completa y permanente de un oído 7 salarios mínimos.
- 8) Pérdida del dedo pulgar 10 salarios mínimos.
- 9) Pérdida del dedo índice 7 salarios mínimos.
- 10) Pérdida de un dedo de la mano, diferente al índice o al pulgar 2 salarios mínimos.
- 11) Pérdida de la pierna por arriba de la rodilla 25 salarios mínimos.
- 12) Pérdida de la pierna por abajo o a la altura de la rodilla 20 salarios mínimos.
- 13) Pérdida del dedo gordo de un pie 4 salarios mínimos.
- 14) Pérdida de un dedo del pie, diferente del dedo gordo, 1 salario mínimo.

El otorgamiento, interpretación y ejecución de los contratos de seguro se regirá por las normas de derecho común aplicables, las estipulaciones contractuales, así como por los usos y prácticas comerciales que rigen la materia en defecto de ley o pacto establecido.

#### **4.6. Responsabilidades en que incurren pilotos del transporte extraurbano**

En cualquier accidente de tránsito que se suscite en los que se encuentren involucrados medios de transporte de pasajeros, se causan daños tanto humanos como materiales, por lo que el Código Penal tipifica esta conducta como delito.

De conformidad con el Artículo 144 el cual establece: Comete delito de lesiones quien, sin intención de matar, causará a otro daño en el cuerpo o en la mente.

El Artículo 150 del mismo cuerpo legal establece: Lesiones culposas, quien causare lesiones por culpa, aún cuando sean varias las víctimas del mismo hecho será sancionado con prisión de tres meses a dos años.

Si el delito fuere ejecutado al manejar vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además una multa de trescientos a mil quetzales.

Si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo, en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de cinco a nueve años.

El Artículo 157 del cuerpo legal citado anteriormente tipifica: Responsabilidad de los conductores: Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años.

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

En caso de reincidencia, las sanciones de este artículo se duplicarán.

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

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

El Artículo 157 bis del Código Penal reza: Quien condujere un vehículo de transporte colectivo sin que le hayan autorizado la licencia de conducir respectiva, será sancionado con prisión de seis meses a un año y multa de tres a cinco mil quetzales.

El empleador propietario, o el representante de la dirección de la empresa si se trata de persona jurídica que emplee conductores de vehículos de transporte colectivo a quienes no se haya autorizado la licencia correspondiente, serán sancionados con el doble de la pena señalada en el párrafo anterior.

#### **4.6.1. Responsabilidad civil**

Es la que lleva consigo el resarcimiento de los daños causados y de los perjuicios provocados por uno mismo o por tercero, por lo que debe responderse.

Las responsabilidades civiles se hacen efectivas cuando el sindicado repara el daño causado del cual se hace una evaluación; si son materiales o si son humanos, si son humanos el médico forense es el indicado de determinar el tiempo de duración de las lesiones o el tiempo que va a permanecer inactiva la persona debido a las lesiones



sufridas. El juez controlador al recibir la denuncia o el desistimiento dicta una falta de mérito u otro procedimiento.

#### **4.6.2. Responsabilidad penal**

La responsabilidad penal en que incurrn las personas responsables de ocasionar un hecho de tránsito son:

Conocer si es delito o si es falta, en cuanto a las faltas en la misma sentencia se pueden deducir las responsabilidades civiles, las cuales consisten en pagar el daño causado o sea una indemnización al ofendido.

En primer lugar la Policía Nacional Civil puede otorgar un arresto domiciliario o traslada el informe al juzgado menor o en su defecto al juzgado contralor, este ratifica el arresto y puede otorgar alguna medida, también puede dictar una falta de mérito o también aplicar un criterio de oportunidad; o bien una clausura provisional a las vez si hay oposición y terminada la investigación se traslada el mismo al tribunal de sentencia.

#### **4.7. Necesidad de ampliar la vigencia mínima de la póliza de seguro obligatorio de transporte extraurbano de personas**

A lo largo de la elaboración del presente trabajo de investigación, se han venido desarrollando temas de suma importancia que nos enseñan lo que es el servicio público de transporte extraurbano de personas en Guatemala, sus antecedentes históricos, las clases de transporte que existen, así mismo la entidad que tiene a su cargo el velar por que se cumplan con los requisitos establecidos para prestar dicho servicio dentro

del territorio de Guatemala. Durante la elaboración del presente trabajo de investigación se ha establecido lo relacionado a los contratos de seguro, sus características, sus elementos personales, sus efectos, así como las responsabilidades en las que incurren los responsables de ocasionar hechos de tránsito.

Por lo expuesto en dichos capítulos es de vital importancia realizar un análisis sobre la importancia de que los portadores de vehículos extraurbanos que prestan sus servicios a las personas, cuenten con un seguro vigente para poder resarcir a las personas que sean objeto de un siniestro o a sus familiares y así garantizar la indemnización que les corresponde.

Es necesario recalcar que en Guatemala existe el Reglamento que regula la contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, para garantizar como mínimo la indemnización por muerte accidental, desmembración y lesiones corporales cuyos montos se equiparan al salario mínimo mensual para el sector agrícola, estableciéndose los respectivos parámetros.

Así mismo dicho Acuerdo establece en su Artículo 7 una vigencia mínima de tres meses posteriores a la fecha en que se lleve a cabo la gestión de otorgamiento, renovación o enajenación de la licencia de transporte, lo que ha dado lugar para algunos transportistas a contratar el seguro únicamente por este tiempo para lograr su fin deseado y ya no se preocupan por renovarlo periódicamente, por lo que se hace común escuchar en las noticias que cada transporte que ha sido protagonista de un accidente no contaba con el seguro vigente.

Como en toda investigación es importante que se haga mención de ejemplos para dar a conocer la importancia de lo que durante el presente trabajo se ha venido desarrollando.

Infinidad de accidentes han ocurrido en nuestro país los cuales han enlutado a muchas familias guatemaltecas y llenando de consternación a todos los ciudadanos por la magnitud de vidas que se pierden y de personas que resultan heridas en las que están involucrados ancianos, adultos y hasta niños, estos accidentes se dan por diferentes causas, por ejemplo el exceso de velocidad, negligencia e imprudencia de pilotos, por que el vehículo tenga frenos en mal estado, por explosión de neumáticos o daños en la carretera.

Un ejemplo vivo y que causo impacto dentro de la sociedad fue el ocurrido el 29 de febrero del año dos mil ocho, en la vuelta conocida como “El Chilero”, carretera a El Salvador en donde perdieron la vida 56 personas y en donde además 25 fueron trasladadas por los cuerpos de socorro a diversos centros asistenciales debido a las heridas que presentaban.

En diferentes medios de comunicación se podía leer y escuchar la noticia de que Decenas de socorristas y voluntarios trabajaban en el rescate de heridos y cadáveres de entre los restos del autobús que quedó destruido, este autobús extraurbano pertenecía a la línea de transportes Cubanita, y según informe de un representante de la Dirección General de Transporte no tenía vigente el seguro de vida para pasajeros.

Como la empresa no tenía póliza de seguro no había manera de que los deudos pudieran reclamar una indemnización por esa vía, pero sí se podía emprender el proceso legal en el Ministerio Público para reclamarla.

En virtud de lo establecido el representante de la Dirección General de Transportes aseguró que se iniciaría el proceso de cancelación de la licencia que de paso vencía el 26 de marzo del mismo año, y por otra parte se interpondría la denuncia contra el propietario del transporte. Así mismo, un representante de Seguros Universales dijo que esa empresa pagaba seguro de vida pero lo dejó de cancelar en octubre del año dos mil siete.

Un estudio preliminar de la Dirección de Protección Vial (Provincial) apunta a que el factor humano fue el causante del accidente de la noche del 28 de Febrero.

Un representante de Provincial dijo en conferencia de prensa que se estudió el área donde se produjo el percance y al momento no había indicios de que la carretera o el clima hayan sido determinantes para que éste ocurriera. “La carretera de pavimento estaba limpia y no hubo llovizna en el día”, sostuvo la fuente.

En cambio, el estudio sí ve como determinantes un posible error del piloto y el sobrepeso del transporte colectivo, a causa de que iban en su interior unos 70 pasajeros cuando el límite era 50.

“El piloto no tomó en cuenta la curva. Hay un factor mecánico involucrado y es que la

llanta delantera izquierda estalló... hay desgaste de neumático en la carretera, más el sobrepeso” ocasionaron el accidente, enfatizaron.

También se estableció que el autobús tenía las llantas lisas y el conductor, de 21 años, quien fue de los fallecidos, no tenía licencia clase A (profesional), y le aparecía una multa de la Policía Municipal de Mixco por conducir sin esa clase de licencia.

Por su parte, el Director General adjunto de la Policía Nacional Civil (PNC), reportó que en dos ocasiones se había sancionado a la empresa Cubanita a la que pertenecía el bus accidentado por exceso de pasajeros.

Así mismo el Ministro de Comunicaciones, señaló que la empresa Cubanita sería sancionada con 85 mil quetzales por no contar con seguro y por exceso de pasajeros.

Según versiones de algunos testigos, el piloto del transporte de pasajeros perdió el control al llegar a la curva El Chilero debido a que el vehículo circulaba a excesiva velocidad.

Sin piloto a quién reclamar, el propietario supuestamente fallecido y un bus “fantasma”, hacían casi imposible que familiares de las víctimas del accidente de la Cubanita recibieran un resarcimiento.

Luego de varias investigaciones se determino que dicho bus pertenecía a un diputado del Congreso de la República, en este caso el juez encargado del caso, escucho a fiscales, familiares de fallecidos, al mismo diputado que era sindicado y analizo informes sobre las causas del accidente, con el fin de saber si el congresista tenía alguna responsabilidad en el percance del bus, que podría haber sido de su propiedad y así entregar el informe a la Corte Suprema de Justicia para que decidiera si retiraba o no la inmunidad de la cual gozaba el diputado y así respondiera por el accidente de la curva El Chilero.

Sobre el diputado pesaban los delitos de falsedad ideológica, uso de documentos falsificados, usurpación y falsedad material.

Se le acusaba de haber participado en la falsificación de una firma para hacer ver que el autobús siniestrado había sido vendido al piloto del autobús, quien falleció en el percance, con el fin de no figurar como propietario para no pagar indemnizaciones a los deudos. Esa era la hipótesis de la Fiscalía, la cual efectuó un análisis de grafotecnia que resultó positivo.

El mismo diputado reconoció que la escritura de compra-venta del transporte no la firmó en presencia del comprador, sino que en cierto día él llegó a firmar en la oficina de un abogado, y cuando se iba vio llegar al comprador, quien habría firmado por su cuenta.

Familiares de las víctimas del accidente ocurrido el 29 de febrero en la curva El Chilero, exigían Q100 mil por cada uno de los fallecidos.

Un representante de los familiares, informó que se comunicó con el diputado propietario del bus de Transportes Cubanita, accidentado para hacerle el planteamiento.

“Los familiares tomaron la decisión de solicitar Q100 mil por cada pasajero fallecido, lo que ascendería a Q5 millones 600 mil”.

A eso se agregaba una pensión mensual para cada niño huérfano, y otra para quienes sufrieron alguna discapacidad debido al percance.

Según el diputado propietario del bus accidentado, él no poseía esa cantidad de dinero y que, por lo tanto, no se comprometía a pagar, indico así mismo que lo que los familiares de las victimas y los lesionados estaban solicitando era una cantidad exagerada de indemnización y aunque según declaraciones del mismo diputado el bus no era de su propiedad estaba dispuesto a llegar a un acuerdo con las victimas.

No obstante, varios familiares de las victimas, presentaron denuncia ante el Ministerio Público en donde hacían constar que habían sido amenazados de muerte para que no siguieran con el proceso de cobro de la indemnización.

#### **4.7.1. Relatos de victimas de accidente El Chilero**

Sentado en una silla de ruedas, Leavin Rocael Villanueva de 28 años de edad, hablaba con su esposa, quien cariñosamente le acariciaba la cabeza; mostraba la herida recién suturada en el lado izquierdo del cráneo. El era uno de los sobrevivientes del busazo ocurrido en la vuelta El Chilero, que acabó con la vida de 56 personas. Y únicamente

esperaba el momento en que los médicos del Hospital Roosevelt le dieran de alta, para poder reunirse con sus tres hijos.

Su historia era un relato desgarrador de terror, cuando junto con sus compañeros de trabajo abordaron el bus de la empresa “La Cubanita”, el cual quedó completamente destruido luego de caer a un barranco de 35 metros. “Salimos de trabajar y nos dirigimos a la parada de buses, fue cuando vimos que el bus estaba saliendo y pensé que no nos iba a dar tiempo de alcanzarlo. Uno de mis compañeros chifló y dijo que corriéramos, porque posiblemente era el último” narraba el sobreviviente, mientras con una mano se tapaba la boca, la cual también mostraba una herida reciente, suturada con varios puntos.

“Logramos alcanzar el bus y nos subimos, el ayudante nos dijo que nos corriéramos al fondo, y uno de mis compañeros todavía logró sentarse. Luego vi que empezaban a subir más pasajeros, y el ayudante les insistía a todos que se corrieran para que entraran más, el bus estaba al tope”, recuerda Leavin, mientras se aferraba fuertemente de la mano de su cónyuge.

Luego continúa su relato. “cuando íbamos en la carretera, yo me di cuenta que el bus iba a excesiva velocidad, entonces cuando llegamos a una vuelta conocida como “la cuchilla”, sentí que el bus se hizo de lado, y al chofer cómo le costó mantener el control, entonces fue cuando gritó “¡bueno señores, nos quedamos sin frenos; agárrense, voy a intentar frenar con el motor!” Leavin luego detalla cómo escuchó los gritos de la gente, sintió un gran golpe y luego todo se volvió oscuro. Cuando despertó, pudo ver como los



bomberos lo sacaban en una camilla, sentía un líquido caliente recorrerle la parte izquierda de la cabeza y luego se desmayó. “Al final de cuentas, yo no quiero echarle la culpa de esto a nadie, manifestaba, pero se hacía las preguntas de ¿por qué ponen a un muchacho con licencia tipo C a manejar un bus de pasajeros? ¿Por qué siempre tienen que sobrecargar los buses, y ¿por qué nunca le revisan los frenos a las camionetas?” Mientras se hacía estas preguntas poco a poco se le quebraba la voz.

Otro caso increíble de supervivencia fue el de la familia de Daniel y Gustavo Cifuentes, padre e hijo, quienes viajaban con el resto de su familia, la madre, el hijo menor de 6 años y dos primos de 7 y 11 años, todos sobrevivieron. Daniel relató que no recordaba mucho del accidente; “yo solo recuerdo que íbamos en el bus a la misa de nueve días de mi bisabuelo, en Santa Catarina Mita, cuando de repente todo se oscureció. Luego desperté aquí en el hospital y me dio la angustia de saber que le había pasado a mi familia, vi que mi papá estaba a la par mía, inconsciente”. Daniel pasó mucho tiempo preocupado por su familia, hasta que uno de los médicos del hospital le indicó que todos habían sobrevivido y que no se preocupara.

El director de la Asociación de Usuarios de Transporte Urbano y Extraurbano, dijo que las víctimas del accidente de la vuelta el Chilero, debían recibir por indemnización Q.78 mil cada una, según la ley.

Cuarenta expedientes en poder de la comisión de comunicación del Congreso con permisos temporales de dudosa procedencia, que autorizan la circulación de buses extraurbanos; además de tarjetas de circulación y de operación alteradas, llevaron a

considerar la destitución del director general de transportes y la desaparición de esa dependencia.

Así mismo en el mes de junio del presente año aún se llevaba a cabo el proceso en contra del ex subdirector general de transportes, acusado de falsedad ideológica y abuso de autoridad, luego que emitiera los permisos temporales cuando fungía en la dirección de la Oficina de Transportes, el Tribunal Undécimo otorgó un plazo a los afectados que se transportaban en el bus al momento del accidente en la vuelta El Chilero, quienes se constituirían como querellantes adhesivos para dar declaraciones con el objeto de continuar la apelación contra el implicado del hecho.

Según pesquisas de la fiscalía, el ex subdirector extendió un permiso extemporáneo a la unidad de la empresa Transportes Cubanita del diputado antes mencionado, para que circulara durante dos meses. Sin embargo los datos que se aportaron eran falsos, pues las tarjetas de operación y de circulación correspondían u otro automotor.

#### **4.7.2. Inspectores a cargo del Transporte Extraurbano**

Un total de 17 inspectores tiene a su cargo la labor de supervisar el funcionamiento de 25,200 autobuses extraurbanos en el país, por parte de la Dirección General de Transportes.

A partir de este siniestro intensificaron los operativos en las distintas entradas y salidas de la capital, auxiliados por agentes de la Policía Nacional Civil y de la Dirección de Protección Vial (Provincial).

Los supervisores de las unidades de transporte están organizados en cuatro brigadas que se constituyen en distintos puntos de las carreteras que conducen hacia los 4 puntos cardinales del país.

Adicionado a esto incrementaron los puestos de control en el resto de la República, ubicando 6 puestos clave, para reducir los riesgos en la carretera, las acciones de control se adoptaron luego del accidente ocurrido, una de las preguntas que es importante hacernos, es por que si la Dirección General de Transporte cuenta con un presupuesto de Q.19 millones de quetzales, solo cuenta con 17 inspectores y unos cuantos vehículos, cuando tiene fondos para prestar una mejor supervisión al transporte extraurbano.

No bastando con esto, en la actualidad existen 4,300 camionetas que circulan sin permiso, es decir son piratas.

#### **4.7.3. Indemnización que recibieron las víctimas de accidente El Chilero**

Familiares de las 56 víctimas del accidente ocurrido en la curva El Chilero, en febrero de 2008 aceptaron en el mes de septiembre del mismo año, Q20 mil quetzales que el diputado propietario del bus les había ofrecido a cada uno como indemnización.

Estas personas reclamaban entre Q75 y Q100 mil, pero al final recibieron Q20 mil.

El representante de los parientes de las personas que murieron en ese percance y de las que resultaron lesionadas, expresó que desde mediados de agosto finalizó la negociación con el legislador.

Afirmó que tuvieron que aceptar esa cantidad, debido a que otras personas ya habían empezado a recibir ese dinero. Añadió que no era lo que querían, pero al final lograron que les retribuyeran algo, cada uno recibió el dinero en efectivo de las manos del diputado, luego de meses de pláticas en las que el legislador solo ofrecía Q2 mil, Q3 mil ó Q4 mil; la suma a la que asciende el pago de las indemnizaciones fue de Q1 millón 140 mil, aunque insistía en que no era responsable del autobús que se accidento, el representante indicó que fue una negociación colectiva; se esperaba un resarcimiento más significativo, pero que cuando se negocia bajo la presión del hambre era problemático.

Además los familiares de las victimas firmaron un acta notarial en la cual aceptan los fondos que se les entregaron en concepto de indemnización.

En contra del diputado en mención el Ministerio Público planteó un antejuicio, porque se comprobó que presentó, con firmas falsas la escritura de compraventa del autobús que se accidento, pero hasta el momento no se había designado pesquisidor.

#### **4.7.4. Propuestas para darle solución a la problemática del transporte extraurbano de pasajeros**

Anteriormente en la presente investigación y puesto que es el título de la misma, se mencionó la importancia de ampliar la vigencia mínima de la póliza de seguro obligatorio de transporte extraurbano de personas a un año prorrogable por periodos iguales y la obligación de presentarla anualmente a la Dirección General de Transportes como una condicionante para continuar brindando el servicio de transporte a los

usuarios ya que en el Artículo 7 del Acuerdo Gubernativo 265-2001, establece la vigencia mínima de tres meses, tiempo que es muy corto y que contribuye a que los propietarios de buses no renueven la póliza, por lo que se deja desprotegidos a los usuarios del transporte y conlleva a un trámite largo y tedioso como el ejemplo que anteriormente expusimos para que las víctimas y familiares obtengan una indemnización al momento de ocurrir un siniestro.

En mayo del año dos mil cuatro, los legisladores de la bancada unionista, presentaron la iniciativa de ley Preventiva de Accidentes Colectivos de tránsito, esta propuesta abarca la obligatoriedad de la contratación del seguro obligatorio, ya que el reglamento vigente que lo dispone es ambiguo y no coercitivo.

Además se trabaja en una iniciativa para crear la Superintendencia de transporte, que regularía, además del funcionamiento de los buses extraurbanos, el transporte de carga pesada.

Darle la categoría de Superintendencia le otorgaría un poder coercitivo del que la Dirección General de Transporte actual carece, la dirección es capaz de generar sus propios recursos, en adelante funcionaría con fondos privativos y aportes gubernamentales, y tendría una cantidad similar a la de cualquier otra superintendencia, como la de Administración Tributaria.

Además se incluye la creación de una escuela nacional para pilotos y digitalización de los expedientes.

Cuestión que sería de mucha ayuda, ya que en Guatemala la mayoría de la población carece de educación vial y muchos de los accidentes que ocurren son a consecuencia de esta.

Asimismo, el diputado unionista Herbert Ochoa Barragán pretende la creación del Instituto guatemalteco de transporte terrestre, a cargo del cual estarían las concesiones y la seguridad vial.

Esta entidad funcionaria como un cuerpo colegiado, en el que participarían el Ministerio de Comunicaciones, el Congreso y las gremiales de transporte.



## CONCLUSIONES

1. Es responsabilidad del Estado de Guatemala velar por la seguridad de las personas; asimismo, debido a que el plazo estipulado en el artículo 7 del Acuerdo Gubernativo 265-2001, es muy reducido, se debe procurar que dentro del territorio nacional los servicios públicos de transporte llenen las condiciones de seguridad, eficiencia y beneficio para así poder garantizar a todos los usuarios un viaje seguro a cualquier lugar al que se dirijan.
2. La Dirección General de Transporte cuenta con un presupuesto que alcanzaría para realizar una mejor supervisión del servicio de transporte extraurbano; sin embargo, la cantidad de inspectores con los que cuenta, es exageradamente mínima para cumplir con la supervisión de los miles de transportes de pasajeros que circulan diariamente en el país.
3. El Acuerdo Gubernativo 265-2001, que contiene el Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, establece la obligatoriedad de todo propietario de medio de transporte extraurbano de pasajeros de contratar y mantener vigente un seguro de hechos de tránsito para indemnizar en caso de muerte o lesiones a las personas que viajando en este medio, sufran algún accidente, normativa que resulta ineficaz, ya que en la actualidad, más de cuatro mil buses circulan sin permiso.
4. La ausencia de una educación vial, el exceso de velocidad y la negligencia de algunos pilotos de transporte extraurbano de pasajeros, han sido las causantes de



que en Guatemala ocurran accidentes de gran magnitud que enlutan a muchas familias.

## RECOMENDACIONES

1. Es necesario que se amplíe la vigencia mínima de la póliza de seguro obligatorio de transporte extraurbano de personas, contenida en el Artículo 7 del Acuerdo Gubernativo 265-2001 a un año prorrogable por períodos iguales y conlleve la obligación de presentarla anualmente a la Dirección General de Transportes como una condicionante para continuar brindando el servicio de transporte a los usuarios.
2. Que la Dirección General de Transportes incremente la cantidad de inspectores que tienen a su cargo la labor de supervisar el funcionamiento de autobuses extraurbanos en el país, ya que en la actualidad es insuficiente el número existente, para supervisar la cantidad de autobuses que circulan en la ciudad.
3. El Congreso de la República de Guatemala, debe tomar en cuenta la iniciativa que contempla la creación de la Superintendencia de transporte, que regularía, además del funcionamiento de los buses extraurbanos, el transporte de carga pesada. Ya que, al darle esta categoría, le otorgaría un poder coercitivo del que la Dirección General de Transporte actualmente carece; para que en adelante funcione con fondos privativos y aportes gubernamentales, y tenga una cantidad similar a la de cualquier otra superintendencia.
4. Tanto la Dirección General de Transporte, como los propietarios, portadores de transporte extraurbano, Escuelas de Automovilismo, Policía Municipal de Tránsito

y Policía Nacional Civil, por ser las instituciones encargadas de velar por el cumplimiento de lo establecido en el acuerdo gubernativo, objeto del presente estudio, así como en las leyes especiales de tránsito, deben ser quienes hagan conciencia de la importancia y responsabilidad que conlleva mantener vigente la póliza de seguro obligatorio, como el cumplimiento del Acuerdo Gubernativo 265-2001 y del reglamento de tránsito, haciendo uso de la tecnología para garantizarle a sus usuarios la indemnización que, de acuerdo con la ley, les corresponde al momento de ocurrir un accidente, y así evitar que, aparte del dolor de perder a sus familiares, no cuenten con un respaldo económico para sobrellevar los gastos, tanto funerarios como médicos.

## **ANEXO**

















## BIBLIOGRAFÍA

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo, **Diccionario de derecho usual**. Ed. Heliasta S.R.L. Viamonte. Buenos Aires, Argentina.

CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I y II**. Litografía Orión. Guatemala. 2005.

CASTELO, Julio y José Pérez. **Diccionario básico de seguros**. Ed. MAPFRE; Buenos Aires, Argentina 2002.

CUELLO CALÓN, Eugenio. **Derecho penal**. Ed. Casa Bosch. Barcelona, España. 1990.

DÍEZ PICAZO, Luis. **Derecho de daños**. Ed. Civitas, S.A. Madrid, 1999.

GUTIÉRREZ Y GONZÁLEZ, Eduardo. **Derecho de las obligaciones**. Ed. Cajicas, S.A. México, 1984.

HALPERIN, Isaac. **Contrato de seguro**. Ed. Desalma. Buenos Aires, 1966.

LÓPEZ GONZÁLEZ, Patricia. **El reaseguro**. Versión electrónica. Madrid, España, 2004.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Ed. DataScan, S.A. Guatemala, 1999.

PEÑA, Nilo. **Guía de introducción al seguro II**. Ed. Instituto Venezolano de Seguros. Caracas, 2004.

PUIG PEÑA, Federico. **Compendio de derecho civil español**. Ed. Nauta, S.A. Barcelona, España. 1985.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco tomo III quinta edición**. Ed. Universitaria. Guatemala, 2002.

## **Legislación:**

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

**Código Civil.** Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 106. 1964.

**Código Procesal Civil y Mercantil.** Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 107. 1964.

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

**Código Procesal Penal.** Congreso de la República. Decreto número 52-73. 1973.

**Ley y Reglamento de Tránsito.** Congreso de la República Decreto número 132-96 y Acuerdo Gubernativo 273-98. 1997.

**Ley Sobre Seguros.** Decreto número 473. 1966.

**Reglamento Interno de la Dirección General de Transporte.** Acuerdo Gubernativo número 24-75 del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carreteras y sus reformas Acuerdo Gubernativo 42-94. 1994.

**Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas.** Acuerdo Gubernativo número 265-2001. 2001.