

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

**CAUSAS Y CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO PARA LA ADOPCIÓN DEL
SEGURO DE ACUERDO AL DECRETO 132-96 DEL CONGRESO DE LA
REPÚBLICA DE GUATEMALA Y LA NECESIDAD DE QUE SE ESTIPULE EN LA
OBTENCIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR**

LUIS ALBERTO GONZALEZ SANDOVAL

GUATEMALA, JUNIO DE 2013

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

**CAUSAS Y CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO PARA LA ADOPCIÓN DEL
SEGURO DE ACUERDO AL DECRETO 132-96 DEL CONGRESO DE LA
REPÚBLICA DE GUATEMALA Y LA NECESIDAD DE QUE SE ESTIPULE EN LA
OBTENCIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

LUIS ALBERTO GONZALEZ SANDOVAL

Previo a conferírsele al grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, junio de 2013

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

DECANO: Lic. Avidán Ortiz Orellana
VOCAL I: Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz
VOCAL IV: Br. Víctor Andrés Marroquín Mijangos
VOCAL V: Br. Rocael López González
SECRETARIA: Licda. Rosario Gil Pérez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. Carlos Enrique Aguirre Ramos
Secretario: Lic. Urias Eleazar Bautista Orozco
Vocal: Lic. Emilio Gutiérrez Cambranes

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Carlos Humberto de León Velasco
Secretario: Lic. Carlos Pantaleón Asencio
Vocal: Lic. Moisés Raúl de León

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).



Guatemala, 08 de febrero de 2013.

Doctor:

Bonerge Amilcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala

Estimado Doctor Bonerge Mejía:

En atención a la providencia emitida por la Unidad de Asesoría de Tesis, de fecha 02 de noviembre del año 2012, se me nombro como asesor de tesis del Bachiller **LUIS ALBERTO GONZALEZ SANDOVAL** quien se identifica con el carné estudiantil **9722035**, para en su momento emitir el dictamen correspondiente, por lo que habiendo asesorado el trabajo encomendado y de conformidad con lo establecido en el artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Publico, me permito emitir el siguiente;

DICTAMEN:

- a. El trabajo de tesis se intitula "**CAUSAS Y CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO PARA LA ADOPCIÓN DEL SEGURO DE ACUERDO AL DECRETO 132-96 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA Y LA NECESIDAD DE QUE SE ESTIPULE EN LA OBTENCIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR**".
- b. Después de haber recibido el nombramiento y de establecer comunicación con el Bachiller **LUIS ALBERTO GONZALEZ SANDOVAL**, procedí a efectuar la revisión del plan de investigación y de tesis, los cuales se encontraban congruentes con el tema a investigar, y en consenso con el sustentante del tema, se decidió sobre la manera de elaborarlo.
- c. Durante la realización del trabajo de tesis realice la revisión de la investigación y sugerí algunas correcciones de tipo gramatical y de redacción, el Bachiller **LUIS ALBERTO GONZALEZ SANDOVAL**, con empeño y atención cuidadosa desarrollo cada uno de los temas que comprenden el trabajo de tesis, el trabajo merece atención especial por cuanto que el seguro en materia de tránsito ha sido legalmente descuidado, al extremo que la ley específica de la materia no lo desarrolla pletóricamente si no en forma tímida dejando muchas lagunas en su contenido, en el presente caso el autor de la tesis deja al descubierto las fallas legales anteriormente descritas, consecuentemente deben tomarse en cuenta para



un mejor desarrollo dentro de la legislación guatemalteca poniendo más interés para su aplicación. Así mismo comprueba la hipótesis planteada, utilizando en su investigación los métodos analíticos y sintéticos de una buena manera. El sustentante utilizó la técnica de investigación bibliográfica y estadística, comprobando que se hizo acopio de bibliografía actualizada.

- d. El presente trabajo de tesis es un esfuerzo meritorio, y será una excelente fuente de consulta para el futuro, sobre todo para los estudiantes como para todas las dependencias e instituciones relacionadas en materia de Seguros y Ley de Tránsito en Guatemala, ya que éste es un tema de actualidad; lo que se refleja en las conclusiones y recomendaciones que se mencionan en el trabajo, las cuales son congruentes con la investigación, por lo que se ha cumplido con lo establecido en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público. En virtud de lo anterior me es grato;

DICTAMINAR

Que el contenido del trabajo de tesis de el Bachiller **LUIS ALBERTO GONZALEZ SANDOVAL**, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que deben cumplirse de conformidad con los requisitos exigidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Publico, por lo que emito **DICTAMEN FAVORABLE**, a efecto de continuar con el trámite correspondiente, para su posterior evaluación por el Tribunal Examinador en el Examen Publico de Tesis, previo a optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Sin otro particular me suscribo respetuosamente.

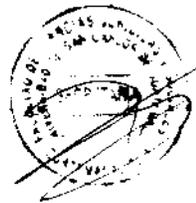
Licenciado Edgar Armindo Castillo Ayala
Abogado y Notario
Colegiado Activo 6,220

Edgar Armindo Castillo Ayala
Abogado y Notario



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

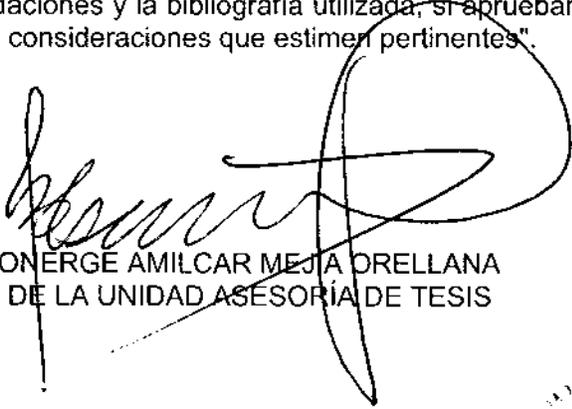
Ciudad Universitaria, zona 12
GUATEMALA, C.A.



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 22 de febrero de 2013.

Atentamente, pase al LICENCIADO HÉCTOR ROLANDO GUEVARA GONZÁLEZ, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del estudiante LUIS ALBERTO GONZALEZ SANDOVAL, intitulado: "CAUSAS Y CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO PARA LA ADOPCIÓN DEL SEGURO DE ACUERDO AL DECRETO 132-96 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA Y LA NECESIDAD DE QUE SE ESTIPULE EN LA OBTENCIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título del trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual establece: "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".


DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS

cc.Unidad de Tesis
BAMO/sllh.

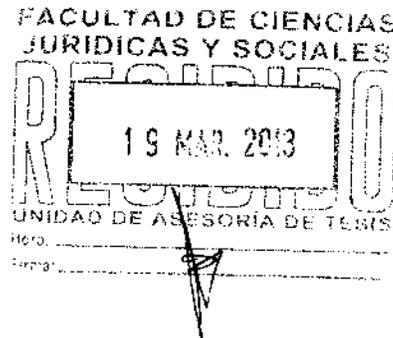


Licenciado
Héctor Rolando Guevara González
Abogado y Notario
Av. Reforma 7-62 Zona 9
Edificio Aristos Reforma 6to nivel of. 610
Ciudad de Guatemala, Guatemala
Tel. 23851217 23851238



Guatemala, 15 de marzo de 2013

Doctor:
Bonerge Amilcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Guatemala



Doctor Bonerge Mejía:

De conformidad con el nombramiento emitido con fecha veintidós de febrero del presente año, procedí a revisar el trabajo de tesis presentado por el bachiller LUIS ALBERTO GONZALEZ SANDOVAL, intitulado: **“CAUSAS Y CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO PARA LA ADOPCIÓN DEL SEGURO DE ACUERDO AL DECRETO 132-96 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA Y LA NECESIDAD DE QUE SE ESTIPULE EN LA OBTENCIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR”**.

De la revisión practicada, se establece que el trabajo cumple con todos los requisitos exigidos por la reglamentación universitaria vigente, en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público y por ello hago constar:

- a. En relación al contenido científico y técnico de la tesis elaborada, ésta abarca las etapas del conocimiento científico, el planteamiento del problema de actualidad, tomando en cuenta que la recolección de información realizada por el bachiller Luis Alberto Gonzalez Sandoval fue de gran apoyo en su investigación ya que el material es considerablemente actual.
- b. La estructura formal de la tesis tiene una calidad de redacción adecuada, proporcionando una secuencia ideal para un buen entendimiento de la misma, así como también, se utilizaron los métodos deductivos e inductivos, analítico y la aplicación de las técnicas de investigación bibliográficas que comprueba que se hizo la recolección de la bibliografía adecuada.

Licenciado
Héctor Rolando Guevara González
Abogado y Notario
Av. Reforma 7-62 Zona 9
Edificio Aristos Reforma 6to nivel of. 610
Ciudad de Guatemala, Guatemala
Tel. 23851217 23851238



- c. El aporte académico del trabajo de tesis se aprecia al momento de verificar la realidad jurídica respecto al tema del seguro en materia de tránsito en Guatemala y por ello estimo que es de suma importancia debido a que es un tema que no se ha profundizado y que se le tome importancia por medio de las instituciones encargadas de regular en la materia.
- d. Las conclusiones y recomendaciones son objetivas y congruentes con nuestro medio jurídico social.

Por lo anterior, el presente trabajo de tesis constituye un aporte importante para la sociedad guatemalteca; asimismo el contenido del trabajo de tesis de el Bachiller LUIS ALBERTO GONZALEZ SANDOVAL, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que deben cumplirse de conformidad con los requisitos exigidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por cual emito **DICTAMEN FAVORABLE**, recomendando que la misma continúe el trámite correspondiente.

Atentamente

Hector Rolando Guevara González
Abogado y Notario

Licenciado Hector Rolando Guevara González
Abogado y Notario
Colegiado 5434



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 23 de mayo de 2013.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante LUIS ALBERTO GONZALEZ SANDOVAL, titulado CAUSAS Y CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO PARA LA ADOPCIÓN DEL SEGURO DE ACUERDO AL DECRETO 132-96 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA Y LA NECESIDAD DE QUE SE ESTIPULE EN LA OBTENCIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/silh.

Lic. Avidán Ortiz Orellana
DECANO



Rosario M



DEDICATORIA

- A DIOS:** Por tener mi vida en sus manos. Por acompañarme, guiarme y llenarme de bendiciones a lo largo de mi existencia.
- A MIS PADRES:** Alejandrina y Carlos, por su amor, sabiduría, protección, guía y apoyo incondicional.
- A MI HERMANA:** Karla, por ser mi mejor amiga y quien me dio fuerzas y empuje para salir adelante y llenar de felicidad mi vida.
- A MI ESPOSA:** Ingrid Marleny, por su amor y comprensión, y por permitirme tener unos hijos maravillosos.
- A MIS HIJOS:** José Pablo, Luis Carlos y Javier Alejandro, quienes son el tesoro más grande que tengo y para los que quiero ser el mejor ejemplo de vida, superación, entrega y persistencia.
- A MI CUÑADO:** Milton por su apoyo y ánimo para salir adelante.
- A MIS SOBRINAS:** Mariavirginia y Yaiza Estefania por ser parte importante en mi vida y ser tan maravillosas personas, las quiero mucho.
- A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala y a la tricentenaria Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por permitirme formarme profesionalmente dentro de sus aulas y en especial, por haberme enseñado a luchar incansablemente por cumplir mis sueños.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. El seguro en la doctrina y la legislación	1
1.1. Origen del seguro	1
1.2. En la legislación.....	4
1.3. Características del contrato de seguro.	6
1.4. Elementos del contrato de seguro.....	8
1.5. Del seguro de daños.....	11
1.5.1. Seguro de tránsito.....	12

CAPÍTULO II

2. La Ley de Tránsito.....	15
2.2. Análisis del contenido	20
2.3. Las instituciones que intervienen en el tránsito	21
2.4. Policía Nacional Civil.....	24
2.5. Policía Municipal de Tránsito.....	28
2.6. Ministerio de Gobernación.....	29
2.7. Dirección General de Transporte	33
2.8. Maycom.....	35
2.9. Unidad de Protección Vial (Provincial).....	37



CAPÍTULO III

3.	Análisis de las causas y consecuencias de la no obligatoriedad de la adquisición del seguro, conforme el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, y establecer reformar a través de su imposición como requisito previo a la obtención de la licencia de conducir.....	39
3.1.	Análisis de los antecedentes de la contratación de los seguros en el ámbito del transporte colectivo.....	44
3.2.	Análisis de contenido de la Ley de Tránsito en relación a la legislación pcomparada al respecto.....	50

CAPÍTULO IV

4.	Necesidad de que se reforme el Artículo 29 de la Ley de Tránsito respecto al seguro de automóvil para establecerlo como requisito previo a la obtención de la licencia de conducir.....	57
----	---	----

CAPÍTULO V

5.	Presentación y análisis de los resultados del trabajo de campo	67
5.1.	Análisis de diferentes fuentes.....	70
5.2.	Bases	72
CONCLUSIONES		79
RECOMENDACIONES		81
BIBLIOGRAFÍA		83



INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se realiza por la necesidad de investigar las causas y consecuencias del incumplimiento de adquisición de un seguro por parte de los propietarios de vehículos que transitan en las carreteras urbanas y rurales, y que se establece con carácter obligatorio de conformidad con la Ley de Transito 132-96, Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98.

En nuestro medio, se pretende a juicio de quien escribe, establecer un análisis de las causas de tal incumplimiento y fundamentalmente demostrar las consecuencias de ello, especialmente en el caso de los accidentes de tránsito, haciendo un análisis de lo que sucede en la legislación comparada al respecto, así también determinar la viabilidad de que el mismo se establezca con carácter obligatorio previo a la obtención de las respectivas licencias de conducir.

Es así como el objetivo de la presente investigación es determinar mediante el análisis investigativo, las causas y consecuencias del incumplimiento por parte de los conductores acerca de la adquisición del seguro de conformidad con el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, así como la viabilidad de que el mismo adquiera carácter coercitivo a través de la obtención de las licencias de conducir.

La hipótesis planteada al inicio de la investigación fue comprobada, pues no exista obligatoriedad del estado para adquirir seguro por parte de los propietarios de vehículos ocasiona perjuicio a la sociedad en general, razón por la que debe estipularse una reforma a la ley de tránsito con el fin de establecer esta obligatoriedad en el momento de extensión de las licencias de conducir. Las consecuencias jurídicas de no contar con un seguro que cubra la responsabilidad civil al momento de originarse un hecho de tránsito deriva responsabilidades civiles y penales al responsable, lo cual afecta directamente su patrimonio.



Para fundamentar esta tesis se utilizó el método analítico sintético, por cuanto se analiza, interpreta y resume toda la información recolectada en libros, textos, revistas, acuerdos y leyes, así como basado en las teorías existentes, las que se estudiaron y analizaron en el transcurso de todo el trabajo y que fueron la base de la investigación realizada hasta llegar a la conclusión final. La entrevista que es una técnica para obtener datos que consisten en un diálogo entre dos personas: El entrevistador y el entrevistado se realizó con el fin de obtener información de parte de este.

La tesis quedo estructurada de la siguiente forma: El capítulo I incluye lo relacionado al seguro en la doctrina y la legislación se dan varias definiciones de autores y lo que regula la legislación guatemalteca; en el capítulo II se analiza la Ley de Tránsito y las instituciones que intervienen en el tránsito como tal, sus antecedentes causas y consecuencias; en el capítulo III se explica las causas y consecuencias de la no obligatoriedad de la adquisición del seguro conforme el Artículo 29 de la Ley de Tránsito y la importancia de contar con el mismo y las consecuencias que suceden al no poseer con el seguro que se establece en la legislación; en el capítulo IV la necesidad que se reforme el Artículo 29 de la Ley de Tránsito y que se establezca como requisito previo a la obtención de la licencia de conducir, con el objeto de tener un panorama más amplio de este fenómeno, se incluye un análisis del mismo en países de América Latina y los países centroamericanos; y se presentan propuestas para la regulación en la legislación guatemalteca de este fenómeno; y por último el capítulo V análisis de los resultados obtenidos del trabajo de campo de la presente investigación (a través de entrevistas a distintas autoridades), donde se deduce en forma concreta las conclusiones más importantes, para luego hacer una presentación de las recomendaciones con la finalidad de mejorar la atención a la problemática en cuestión.

Fueron alcanzados lo objetivos de la presente investigación, como futuro profesional de las ciencias jurídicas y sociales, es poder brindarle un aporte a la sociedad guatemalteca, pretendiendo contribuir con ello que lo contenido en la norma ya indicada, está en vigencia pero aún no ha sido elevado a la categoría de derecho positivo eficaz, ágil y efectivo.



CAPÍTULO I

1. El seguro en la doctrina y la legislación

Antes de entrar en detalles sobre el seguro es conveniente conocer un poco sobre aquellos aspectos generales que nos servirán para delimitarlo conceptualmente así como su historia, todo con el fin de obtener una definición final que abarque todos los tópicos de esta institución mercantil.

1.1. Origen del seguro

Históricamente es posible reconocer tres grandes etapas:

- Prehistórica
- Formación e integración
- Desarrollo, diversificación y codificación.

El período prehistórico corre desde el fin de la edad antigua al principio del medievo, donde se encuentran rastros jurídicos de la institución, en esta época, pero sí las raíces de la misma, sus antecedentes son la mutualidad y la transferencia de un riesgo, 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.



“Cuando los estados comenzaron a organizarse, aparecieron espontáneamente las asociaciones de asistencia mutua, hay rastros de ellas en la India, Persia, Palestina, Fenicia, Egipto y 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, entre los daños más comunes sometidos a compensación pueden citarse, los productos en la navegación o derivados de incendio y mortalidad de ganado en Islandia (siglo XIII)”.¹

Al final del siglo XIV, numerosos catalanes explotaron el negocio del seguro en Génova; René Arturo Villegas Lara hace referencia que en el desarrollo del derecho mercantil ha tenido mucho que ver los riesgos, y que a ellos se les atribuye “la paternidad de un acto jurídico llamado préstamo a la gruesa ventura, el que más tarde fue perfeccionado por los romanos con el nombre latino de Nauticum Foemus, y que servía para garantizar el comercio marítimo por el mar Mediterráneo”.

Manuel Ossorio, define el préstamo a la gruesa de la siguiente forma: “En Derecho Marítimo, contrato por el cual una persona presta a otra cierta cantidad sobre objetos expuestos a riesgos marítimos bajo la condición de que, pereciendo esos objetos, se perdería al que recibe esto quiere decir que el dador la suma prestada y, llegando a buen puerto los objetos, esto le recompensa o devuelve el tomador la suma con un premio estipulado”.²

¹Mencos Guillén, Edwin. **El seguro guatemalteco**. Pág. 1

²Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídica políticas y sociales**. Pág. 603



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 paso al norte de Francia, los Países Bajos y la ciudad de Hansa.

La primera legislación, también italiana, prohibía la usura, asegurar a extranjeros y asegurar 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 al consulado del mar que iba a dominar sobre la navegación del Mediterráneo.

Ya a finales del siglo XVIII hasta nuestros días se comprende como la etapa del seguro moderno, siendo esta 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, el objeto del seguro como se sabe desde tiempo atrás, es el estar amparado económicamente ante la posibilidad de un imprevisto que afecte de tal manera nuestro capital, nuestra vida, así como la del tercero que pueda ser vinculado con el contratante de la póliza de seguro, como afectado ante un incidente previsto y posible, como lo es un siniestro (dependiendo de que rama de seguros se trate).

Dicho crecimiento desembocó en la actual función del legislador dentro de la negociación de seguros, llenando vacíos legal y protegiendo principalmente al contratante más débil (el asegurado) del poderío del más fuerte (asegurador), los beneficios del contrato de seguro no necesariamente favorecen al tomador.



1.2. En la legislación

Según la legislación guatemalteca, el contrato de seguro puede ser definido en el Artículo 874 del Código de Comercio, el cual establece: “Por el contrato de seguro, el asegurador, se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato, y el asegurado o tomador de seguro, se obliga a pagar la prima correspondiente”.

“El contrato de seguro tiene por finalidad proporcionar una reparación económica que compense la pérdida ocasionada por el siniestro, esta puede consistir en la entrega de una suma de dinero o en la sustitución del objeto o cosa asegurada. Dentro de estos seguros encontramos, seguro de incendio, transporte, agrícola y ganadero, de automóvil y responsabilidad civil”.³

“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”.⁴

“En lo jurídico, seguro es un contrato aleatorio, por el cual una de las personas (el asegurador) se compromete a indemnizar los riesgos que otra (el asegurado) sufra, o a pagarle determinada suma a éste mismo o a un tercero (el beneficiario) en caso de ocurrir o no ocurrir el acontecimiento de que se trate, a cambio del pago de una prima en todo caso”.⁵

³ Villegas Lara, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Pág. 305

⁴ Meilij, Gustavo Raúl. **Manual de seguro**. Pág. 4

⁵ Cabanellas, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Pág. 71.



“El seguro es aquel contrato por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura o indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital una renta u otras prestaciones convenidas”.⁶

Palma, lo define así: “El contrato de seguro es, evidentemente un contrato de garantía; protege el interés asegurado contra las contingencias de los riesgos, y lo que tutela es el patrimonio del asegurado, sustituyendo la indemnización de los valores perdidos por obra de un siniestro, impidiendo el empobrecimiento del patrimonio tutelado, el contrato de seguro tutela o garantiza la intangibilidad del patrimonio del asegurado”.⁷

Después de haber analizado las diferentes definiciones que dan los autores como concepto propio es el siguiente:

El contrato de seguro, es aquel contrato mediante el cual una persona llamada asegurador se obliga, a cambio de una suma de dinero, conocida como prima, a indemnizar a otra llamada asegurado o a la persona que este designe, beneficiario, de un perjuicio o daño que pueda causar un suceso incierto, de tal manera que la suma objeto de indemnización, que fue pactada expresamente sea pagado cuando ocurra el suceso o riesgo cubierto por el seguro es importante mencionar que ni el Código de Comercio, ni la Ley General del Sistema Financiero y de Seguros definen el contrato de seguro, es por ello que es necesario recurrir a la doctrina para encontrar una definición uniforme y precisa de lo que es verdaderamente el contrato de seguro.

⁶ Moro, Tomás. **Diccionario jurídico espasa**. Pág. 906

⁷ De Palma, Alfredo Ricardo. **Seguro de automotores**. Pág. 57



1.3. Características del contrato de seguro.

- Es un contrato típico mercantil

Se encuentra regulado en el Código de Comercio y desarrollado en leyes especiales, establecido por el consentimiento de las partes, presumiblemente al momento en que el asegurado recibe la aceptación del asegurador para concertar la relación contractual. El Código de Comercio establece que los contratos de comercio no están sujetos para su validez y formalidades especiales. En el Código Civil, establece formas de contratarse.

- Bilateral

Ya que en él las partes se obligan recíprocamente la una hacia la otra. Para el asegurado, el de pagar la prima que le corresponde por el contrato y para el asegurador el pagar la indemnización cuando llega a producirse el siniestro.

- Aleatorio

Mediante el mismo, las partes contratantes expresamente pactan la posibilidad de una ganancia o garantizan contra la posibilidad de una pérdida, según sea el resultado de un acontecimiento de carácter fortuito, dependiendo del azar.

- Oneroso

Además de ser su naturaleza mercantil, cada una de las partes contratantes obtiene una prestación a cambio de otra que ha de realizar debido a que cada una de las partes grava un beneficio de la otra. La principal característica del seguro mencionado, es evitar toda lesión al patrimonio del asegurado, que se puede ver amenazado por las consecuencias civiles de su responsabilidad.



- De adhesión

Una de las partes fija todas las cláusulas en un documento denominado "póliza" y la otra las acepta, sin la posibilidad de discutir las condiciones ya impresas en dicho documento, en las pólizas sólo existe una manifestación expresa de aceptación de parte del asegurado; el seguro no es un contrato de libre discusión sino de adhesión. Las cláusulas son establecidas por el asegurador, no pudiendo el asegurado discutir su contenido, tan sólo puede aceptar o rechazar el contrato impuesto por el asegurador.

- De buena fe

Como cualquier contrato mercantil, este debe de estar revestido del principio de la "buena fe guardada", misma que deberá de existir tanto en el momento de la celebración de este contrato como durante su período de vigencia.

Otra característica que cabe mencionar es la derecho directo: "Implica que el tercero o conductor (llamado tercero asegurado), está vinculado jurídicamente en forma directa al asegurador, el seguro de auto provee cobertura para la propiedad, gastos médicos, y la responsabilidad para tercero, la cobertura de la propiedad cubre los daños al auto o el robo del mismo. es acreedor del asegurador a título o derecho propio y tiene por lo tanto un derecho o acción directa y autónoma contra el mismo para requerirle que cumpla con la obligación asumida y, en caso contrario, si el asegurador desconociere su derecho o se resistiere a cumplir con la obligación asumida, compelerlo al cumplimiento de la obligación, o en su defecto, que le resarza los daños e intereses ocasionados".⁸

⁸ *Ibid.* Pág. 38



Vicente de la Roca menciona en el análisis al contrato de seguro que es un “contrato de adhesión, ya que las cláusulas de los contratos son preestablecidas por la compañía aseguradora. En las pólizas sólo existe una manifestación expresa de aceptación de parte del asegurado”.⁹

1.4. Elementos del contrato de seguro.

Elementos personales

Normalmente en el contrato de seguro interviene dos partes, el asegurado y el asegurador.

a) Asegurado: Es la persona sometida a la posibilidad de experimentar el riesgo, contratando el seguro.

b) Asegurador: Persona jurídica nacional constituida con el objeto de brindar este servicio, debidamente autorizada por la Superintendencia de Bancos.

Algunos autores consideran también como elemento personal del contrato de seguro al beneficiario, quien es la persona que se ha designado para recibir la cantidad de dinero establecida en la prima del seguro ya que debido a esto se da el caso que haya confusión respecto a este tema, que puede confundirse en el caso de que el mismo asegurado sea la persona que recibirá la suma asegurada en caso se produzca el siniestro previsto.

⁹ Roca Orellana, Manuel Vicente. **Análisis jurídico del contrato de reaseguro**. Pág. 1



Elementos objetivos

Como elementos objetivos del contrato de seguro, analizaremos el riesgo y la prima.

Riesgo “es una eventualidad prevista en el contrato, la noción de eventualidad excluye la certidumbre y la imposibilidad, pero no excluye la voluntad, siempre que el acontecimiento no dependa inevitable y exclusivamente de ella. Es suficiente que la incertidumbre sea económica por lo que basta la del momento en que se produce”.¹⁰

El riesgo constituye integrar el objeto del seguro, es necesario que exista y que reúna ciertos caracteres:

- Debe existir al comienzo material del seguro si desaparece luego, se reducirá o extinguirá, según el caso.
- Debe existir incertidumbre, ya sea sobre el acontecimiento mismo o sobre el momento en que ocurrirá, incluso siendo suficiente la incertidumbre sobre las consecuencias.
- No cabe asegurar el riesgo que resulta de operaciones ilícitas, cuando el interés asegurable está directamente vinculado a una actividad ilícita.

Prima: “La prima es la contraprestación económica que ha de pagarse al asegurador a cambio de que éste asuma las consecuencias económicas desfavorables derivadas del acaecimiento de los riesgos objeto del seguro, del asegurador por las obligaciones que asume; es decir la contraprestación del asegurado”.¹¹

¹⁰ Meilij, Gustavo Raúl. **Ob. Cit.** Pág. 5

¹¹ Colonia D’stria, Pierre. **Diccionario de términos jurídicos.** Pág. 77



En principio la prima es invariable, pero puede ser modificada atendiendo a:

- Pactos de variación por la inflación (cláusula de reajuste).
- Por variación del riesgo (agravación o reducción), o del interés asegurado.
- Por disposición de la autoridad de control (costos administrativos).

Elemento formal

El elemento formal del contrato de seguro consiste en la póliza, el documento pre redactado que contiene el contrato de seguro y donde se encuentran impresos sus estipulaciones generales como contrato de adhesión cualquier pacto particular se adicionara por medio de documentos adjuntos, la póliza como documento pre redactado debe ser aprobada previamente por la Superintendencia de Bancos.

La póliza puede ser clasificada de la siguiente manera:

- Por la amplitud de riesgos cubiertos:
- Póliza simple: Aquella en que solo se cubre una garantía concreta.
- Póliza combinada: También recibe el nombre de póliza global y es aquella en la que, simultáneamente, se concede cobertura al asegurado para diferentes riesgos que tienen un nexo común.

Póliza a todo riesgo: Se le conoce también como póliza integral y es aquella que, respecto al objeto asegurado se garantizan conjunta y simultáneamente todos los riesgos que puedan afectarle, una póliza de seguro es un contrato entre el asegurado y una Compañía de Seguros, donde se establecen los derechos y obligaciones de ambas partes, las coberturas (son los riesgos que asume el asegurador y que se describen en la póliza), en relación al seguro contratado.



Según el número de asegurados que proteja:

- Póliza individual: Es aquella en la que sólo existe una persona asegurada.
- Póliza colectiva: Se da este nombre a aquella en la que simultáneamente, existen varias personas aseguradas.

Por la manera de estar designado el titular de la póliza:

- Póliza nominativa: Es la que garantiza a la persona en ella designada.
- Póliza a la orden: Es aquella que protege a la persona cuyo favor se emite.
- Póliza al portador: En esta, la persona garantizada es aquella que legítimamente la posee.

1.5. Del seguro de daños

Dentro de este ramo existe una diversidad de seguros, los cuales únicamente enumero, y solo entraremos a conocer lo que es el seguro de tránsito ya que es el tema a tratar.

- Seguro contra incendio
- Seguro del transporte
- Seguro de enfermedad
- Seguro agrícola y ganadero
- Contra la responsabilidad civil.
- Seguro de tránsito.
- Seguro de asistencia de viajes



1.5.1. Seguro de tránsito

Dentro de los antecedentes históricos el seguro de tránsito es de los más recientes; aunque tiene sus antecedentes en el antiguo seguro de carruajes, no es sino a principios del siglo XX cuando empieza a adquirir formalmente su característica de seguro, diferente a los que ya existían (marítimo, incendio, transportes), sobre todo cuando la producción en serie de automóviles iniciaba.

En 1889 se establece en Buenos Aires, Argentina, la compañía La Americana, que tenía por objeto suscribir el seguro de carruajes (vehículos de tracción sangre), pues en esa época no existían aún los primeros automóviles, el seguro que suscribían cubría, entre otras cosas, la vida de los ocupantes de aquellos vehículos para el caso que se espantaran los caballos y provocaran los accidentes propios de esta eventualidad.

En 1898 se expide en Estados Unidos la primera póliza de automóviles, la cual cubría la responsabilidad civil que del automóvil se derivara para ello se utilizó una póliza de Responsabilidad de Carruaje, porque se carecía de una forma más adecuada; en 1902, también en Estados Unidos, se expide la primera póliza que cubría los daños materiales del vehículo para ello se utilizó una forma de seguro marítimo.

El seguro de tránsito tuvo su origen en Inglaterra a fines del siglo XVIII, y las coberturas iniciales eran sólo sobre los daños del choque entre vehículos; en esta etapa inicial se incluyó en el ramo de transportes.



El licenciado René Arturo Villegas Lara afirma que “este seguro tiende a cubrir los daños al vehículo o la pérdida de este; los daños y perjuicios que se causen a terceros, ya sea en sus bienes como en la persona misma con motivo del uso del automóvil”.¹²

El Código de Comercio guatemalteco lo define así: “Por este seguro de automóvil, el asegurador indemnizará los daños ocasionados al vehículo o la pérdida de éste; los daños y perjuicios causados a la propiedad ajena y a terceras personas, con motivo del uso de aquél, o cualquier otro riesgo cubierto por la póliza”.

Es necesario que el vehículo que se asegura sea plenamente identificado en la póliza, ya que sólo los vehículos claramente identificados son los que están cubiertos por ella, de tal manera que no se debe omitir ningún dato sobre ellos, ya que deben aparecer claramente escritos tanto en la solicitud del seguro como en la póliza. Los automóviles se clasifican de acuerdo a su tipo, con el objeto de aplicar las diversas tarifas que contempla este seguro.

Agrupándose así:

- Vehículos
- Motocicletas, motos, motonetas
- Transporte de personas
- Transporte de carga
- Maquinaria agrícola
- Remolques

¹² Villegas Lara. *Ob. Cit.* Pág. 305



Los bienes que pueden ser cubiertos por el seguro son:

- El propio vehículo
- Otros vehículos
- Bienes que se encuentren en el vehículo
- Bienes fijos o móviles ajenos al vehículo

Las personas que pueden ser cubiertos por este seguro son:

- El propietario
- El conductor
- Los pasajeros
- Las personas que se transportan en el vehículo
- Las personas que se transportan en otro vehículo

Junto a esta modalidad básica se pueden contratar otros complementos voluntarios lo que se denomina seguro de responsabilidad civil voluntario, que cubre las posibles indemnizaciones a terceros por encima de las cantidades incluidas en el seguro obligatorio; el seguro de ocupantes, lo mismo que el anterior pero específicamente para los ocupantes del vehículo; el seguro de daños propios o seguro a todo riesgo, por los daños que pueda sufrir el vehículo del propio asegurado, ya que este no está cubierto por el seguro obligatorio; el seguro de defensa jurídica en cuanto no esté cubierto por el obligatorio; la asistencia en viaje, etcétera.

También existe la variante con franquicia que se utiliza sobre todo en los seguros de automóvil a todo riesgo, que en vez de cubrir el total del siniestro, solo lo hace a partir de una cantidad que soporta el asegurado.



CAPÍTULO II

2. La Ley de Tránsito

El flujo de vehículos también puede conocerse como tráfico vehicular o tráfico, en las grandes ciudades, el tránsito es un factor que determina en buena parte la vida cotidiana, los congestionamientos constituyen el problema de tránsito más visible esto ocurre cuando el tránsito no es fluido ya que la cantidad de vehículos es superior a la que puede acoger una calle, al producirse una congestión los automóviles no puedan circular con normalidad y deben reducir su velocidad o hasta detener su marcha, la gestión y el control del tránsito es responsabilidad de las autoridades de gobierno por lo cual es necesario que exista una Ley de Tránsito.

2.1. Antecedentes

“Fue hace más de cien años cuando circuló por las tranquilas y polvorientas calles de la ciudad de Guatemala el primer automóvil que vino al país, al verlo, muchas personas llegaron a creer que este aparato, que años después revolucionó la vida de los guatemaltecos, era un engendro del diablo. Eran los finales de 1905 sólo estaban empedradas la mayorías de calles de la ciudad capital cercanas a la plaza mayor de aquellas épocas que constituía el centro de la vida ciudadana los guatemaltecos estaban acostumbrados a ver carruajes halados por caballos y mulas, cuya terminal estaba ubicada en el Garaje Schuman, situado en la 4a. calle poniente número 25”.¹³

¹³ Prensa Libre. *El liberal progresista de la hemeroteca nacional*. Pág. 1



Ese día de finales de diciembre de 1905 corrían rumores de que había venido a Guatemala un extraño aparato llamado coche, o carro, el cual sería mostrado a quienes llegaran a la 18 calle frente al antiguo templo de el Calvario, muchos prefirieron no salir de sus casas, pero otros comenzaron a llegar al lugar indicado, un extraño ruido comenzó a inundar el ambiente a tal grado que muchos caballos empezaron a relinchar ese ruido lo hacía un carruaje que, para sorpresa de muchos no era halado por mula, ni caballos, caminaba solo.

Ante el asombro de las personas de aquella época el engendro comenzó a ser probado en las escaleras del antiguo Calvario, relata el historiador Héctor Gaitán. El piloto era Juan Irigoyen, un joven que acababa de terminar sus estudios en Estados Unidos y venía para abrirse nuevos caminos, explica Fernando Irigoyen, hijo del precursor del automovilismo en Guatemala.

El automóvil era un Holsman de 1903, con un motor horizontal de dos cilindros, diez caballos de fuerza y una sola velocidad de tracción de correa trenzada en lugar de volante tenía un bastón, fue producido en Chicago, Illinois, desde 1903 hasta 1910 las ruedas tenían la misma estructura y tamaño, 42 pulgadas de diámetro, que las de los carruajes por eso le comenzaron a llamar el carruaje sin caballos.

Los historiadores relatan que un día don Juan Irigoyen se encontraba reunido con un grupo de amigos, y afuera de su casa estaba estacionado el novedoso aparato de pronto entró a la residencia un norteamericano que era agente viajero y de inmediato preguntó quién había cometido el disparate de traer a Guatemala un automóvil, cuando por las calles no se podía circular ni a pie. Don Juan le contestó que era suyo y que le iba a demostrar que en tan sólo tres horas podía llegar a La Antigua Guatemala.



El viajero apostó US\$500 a que no lo lograría, la prueba se realizó durante los días de la semana santa de 1906. Juan, acompañado por su hermana María, salieron del guarda viejo para muchos era una locura, pues las diligencias con carruajes de caballos se tardaban en llegar hasta dos días, de acuerdo con algunos expertos la velocidad promedio del vehículo era de diez kilómetros por hora en el camino, todo de tierra, tenían que bajarse a quitar piedras y palos, pero les favoreció que de ida había más bajadas, afirma el cronista de la ciudad, Miguel Álvarez.

Contra todos los pronósticos, después de 2 horas y 59 minutos, el carruaje sin caballos se estaba estacionando frente a la oficina de telégrafos, donde tomaron la hora de su arribo para acreditarlo como ganador de los US \$500, el vehículo Holsman le había costado a Irigoyen 1,500 pesos oro americano, luego se lo vendió a don Rafael Ramírez en US \$2,000, lo cual fue un buen negocio.

José Marqués trajo a Guatemala el segundo automóvil era un Cadillac modelo A, con llantas neumáticas era biplaza, con motor de un cilindro central y 10 caballos de fuerza. Después se lo vendió a Juan Irigoyen los expertos relatan que el reducido diámetro de las llantas y lo voluminoso del volante del motor limitaban su radio de circulación a pocas calles de la ciudad, como el Paseo de La Reforma.

Todo era diferente en esa época las para estas se celebraban las fiestas escolares de minerva sin embargo, había desconcierto porque los campesinos y la alta burguesía no se esperaban semejante provocación, todo era asombro en esa época donde esos inventos provocaban asombro; y segundo por la irritación, porque consideraban que los automovilistas no tenían ninguna categoría".¹⁴

¹⁴ *Ibíd.* Pág. 2



Otro de los pioneros del automovilismo en el país fue José Urruela, quien se había convertido en agente distribuidor en Guatemala de la marca de carros Reo el negocio de los vehículos en la ciudad comenzó a ser llamativo y don Harris Byrne hizo negociaciones para convertirse en distribuidor de automóviles Buick, según relatan los historiadores, de 1908 a 1916 logró vender casi cien unidades, dos años después, las autoridades de Gobierno se vieron en la necesidad de organizar una comisión, presidida por Juan Irigoyen.

Para que evaluara a todos aquellos que poseían un vehículo y que quisieran manejar por la ciudad, pues temían que se produjeran graves accidentes y causaran molestias entre los vecinos según relatan, esta decisión la tomó el entonces presidente Manuel Estrada Cabrera, luego de un susto que tuvo, el historiador Francis Polo Sifontes comenta que el mandatario iba en su Victoria, o carruaje de lujo halado por caballos, cuando uno de estos automóviles se acercó demasiado y las bestias comenzaron a relinchar a tal grado que tuvo que saltar para salvarse, pues casi le vuelcan el carruaje.

En ese entonces, muy pocos sabían que a los automóviles también les llamaban coches en España, explicaba Sifontes, luego del susto, el mandatario prohibió que los coches entraran al centro de la ciudad sus dueños debían dejarlos en las afueras. A raíz de esto muchos vecinos que venían a vender sus marranos (coches) al mercado, confundidos, ya no los entraban a la ciudad, sino los dejaban amarrados por temor a que los metieran a la cárcel, relata el historiador, otro de los de los mayores problemas que se cuenta en la historia de aquella época respecto al tránsito en Guatemala fue como abastecerse de combustible.



En algunos casos tenían que parar sus automotores por varios días y la única forma de traer gasolina era en barco no existían gasolineras, algunos comerciantes la traían desde México, en latas de cinco galones, marca Águila la vendían en las esquinas del parque central y en la 18 calle y 7a.avenida.

Muchas otras anécdotas rodearon la llegada del carruaje sin caballos, pero en 1905 se abrió uno de los capítulos más importantes de la historia automovilística del país el 12 de agosto de 1909, debido al incremento de automóviles en las calles y para evitar que las bocinas de los autos asustaran a los caballos, las autoridades de Gobierno redactaron el primer Reglamento de Tránsito de Guatemala.

En uno de sus artículos expresa, literalmente, que para poder circular un carro deberá obtener una licencia de la Jefatura Política entre los requisitos estaban, la aprobación de que reúne las condiciones de prudencia y discreción, seguridad u orden para manejar, refrenar y detener el vehículo o variarle dirección.

“La velocidad que se impondrá a los automóviles no excederá en ningún caso de 40 kilómetros por hora en las calzadas, ni de diez kilómetros en calles y lugares de mayor tráfico, esta velocidad se acortará donde hubiere afluencia de carruajes y tranvías, en cuyo caso la velocidad de los automóviles será igual a la de los demás vehículos en ese entonces no existía las señales de tránsito solo se regulaba los conductores, y en los cruces de calles se anunciarán por medio de trompetas o timbres, lo mismo que donde haya aglomeración de gente esto era un gran acontecimiento de esa época ya que todo era nuevo los ruidos de los coches y hasta el sonido de los timbres o cualquier forma de llamar la atención atraía multitudes ”.¹⁵

¹⁵ *Ibíd.* Pág. 4.



2.2. Análisis del contenido

La ciudad capital no tuvo problemas de tránsito durante la primera mitad del siglo XX sin embargo, ya en 1946 se creó el primer Reglamento de Transporte Extraurbano pensando en ordenar la circulación, el aumento del uso de automotores en el país comenzó en 1960, debido al impulso del Mercado Común Centroamericano en 1956, se abrieron las carreteras principales como las rutas al Pacífico y hacia occidente, se construyó El Trébol y se incorporó gran cantidad de tierra urbanizable, en la ciudad capital se concentraron las capitales, lo cual atrajo gran cantidad de población.

“En 1980, el área metropolitana producía el 50 por ciento del producto interno bruto y en la actualidad genera el 80 por ciento del PIB esa concentración económica sigue atrayendo masas de trabajadores y vehículos, además, la estructura física del valle es compleja, por los barrancos, lo cual hace muy costoso incorporar otras vías de acceso a eso se suma que la urbanización acelerada cierra el paso a nuevas vías, como ocurrió en las zonas 16 y 17, donde el urbanismo impidió abrir un anillo periférico, al apoderarse de terrenos que estaban congelados”.¹⁶

Las últimas cuatro regulaciones de tránsito demuestran la creciente necesidad de crear leyes que lo regulen en Guatemala, debido al aumento vehicular que marca una línea ascendente a partir del gobierno del licenciado Marco Vinicio Cerezo Arévalo, quien durante su mandato bajó los aranceles de importación de vehículos, con el objeto de que la ciudadanía tuviera acceso a uno, esto acrecentó la ilusión de los importadores informales.

¹⁶ Gómez Sandoval, María Teresa. **El transporte urbano en Guatemala.** Pág. 65.



Individualmente comenzaron a viajar hacia los Estados Unidos, con el objeto de importar a Guatemala vehículos de cualquier modelo, calidad y marca, comenzando así la saturación del tráfico vehicular, principalmente en la ciudad capital y en las ciudades más importantes del interior de la república.

2.3. Las instituciones que intervienen en el tránsito

Desde sus inicios se tiene conocimiento de que el control de tránsito en la República de Guatemala, lo había tenido el Organismo Ejecutivo a través del Ministerio de Gobernación por conducto del departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional. Este departamento era el encargado de la emisión de licencias de conducir, la señalización y semaforización de las vías públicas y el departamento motorizado y la policía de tránsito se encargaban del control de vehículos y pilotos en toda la república.

Las cuatro últimas regulaciones de tránsito en Guatemala, datan del 4 de junio de 1927, cuando se creó el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional, para dar paso a la del 20 de noviembre de 1952, cuando se creó el reglamento denominado Tránsito Penal y Reglamento de Tránsito, cuyos reglamentos fueron suficientes para el control vehicular que en esta época era muy bajo.

Fue hasta el año de 1972, cuando el Congreso de la República de Guatemala se vio en la necesidad de crear una ley que regulara de manera más formal todo lo relacionado al tránsito y así fue como entró en vigencia el Decreto Ley 66-72, denominado Ley de Tránsito.



Constituido por el Consejo Consultivo de Tránsito y formado por un representante de las siguientes instituciones; el jefe del departamento de tránsito quien lo presidía, y uno de la Dirección General de Caminos, uno de la Municipalidad de Guatemala, un representante del Organismo Judicial y un representante de la Dirección General de Transportes Extra Urbanos; este órgano se encargaría de la elaboración del Reglamento de Tránsito y también de resolver provisionalmente todos los problemas administrativos en esa materia.

"Lamentablemente por la diversidad de instituciones que conformaban dicho órgano y el poco interés que las mismas mostraron en el desarrollo del reglamento para la ley de tránsito, nunca se emitió el mismo, con el tiempo esta ley se volvió obsoleta e incapaz de atender la demanda de solución a las diversas problemáticas del tránsito de la República de Guatemala".¹⁷

El Decreto 66-72 tuvo vigencia 24 años mantuvo la particularidad de que durante el tiempo que estuvo en vigencia nunca se emitió el reglamento correspondiente y fue hasta el año 1996, durante el Gobierno del Presidente Álvaro Arzú Irigoyen, que luego de muchas iniciativas de ley, se logró un consenso entre las diferentes bancadas y se emitió el Decreto Legislativo 132-96, que contiene la Ley de Tránsito actual, que derogó el referido decreto, la actual Ley de Tránsito tiene la particularidad de que en su Artículo 7, faculta al Ministerio de Gobernación para que a través de un Acuerdo Gubernativo, pueda trasladar o contratar funciones que competen al Departamento de Tránsito, a entidades públicas o privadas.

¹⁷ Herrera Hermosilla, Claudio. **Regulación del transporte extra urbano**. Pág. 55.



De esta forma fue como se modernizó el sistema de la extensión de las licencias de conducir vehículos, que anteriormente a la entrada en vigencia de la presente ley, se extendían en carné de cartulina, lo que hacía que un documento tan importante fuera objeto de falsificación, deterioro e inseguridad, lo que dio lugar a que la empresa denominada Maycom, se encargará de la elaboración de las licencias de conducir vehículos, con un sistema de seguridad computarizado, moderno y confiable tanto para el usuario, como para el funcionario encargado del control de tránsito.

Una de las primeras municipalidades del país que obtuvo el control de tránsito en su jurisdicción fue la del departamento de Quetzaltenango, que por su importancia, tamaño y aumento del tránsito vehicular en su jurisdicción, se vio en la necesidad de solicitar el control de tránsito de su departamento, posteriormente le siguieron otras municipalidades, tales como Villa Nueva, Mixco, Santa Catarina Pinula, Puerto Barrios, entre otras, pero aún existen muchas comunas que no ha presentado la solicitud, porque no cuentan con los recursos económicos suficientes para implementar su propia Policía Municipal de Tránsito.

Las calles de la ciudad capital ya rebasaron su capacidad, pues circulan más de 900 mil vehículos y la misma sólo puede soportar 350 mil, la capital ya no soporta más automotores, sin embargo, cada año aumenta el parque vehicular y amenaza con asfixiar la ciudad, mientras los guatemaltecos pierden más tiempo y dinero para llegar a su destino, el trayecto del viaducto de la entrada a Villa Nueva, en el kilómetro 14.5 de la ruta al Pacífico, para el Centro Cívico lleva unos 30 minutos en período normal, pero en las horas pico se hace en más de dos horas.



El señor Amílcar Montejo, vocero de la Policía Municipal de Tránsito, “señala como un problema serio el movimiento vehicular, pues se estima que hay exceso de medio millón de automotores en la ciudad la capital tiene capacidad para soportar unos 350 mil vehículos, pero circulan actualmente entre 850 y 900 mil, el problema va en aumento, pues más de 35 mil vehículos ingresan anualmente al país y la mayoría se queda en la ciudad capital”.¹⁸

Las consecuencias son graves, pues los automovilistas conducen estresados y expuestos a accidentes, además del efecto nocivo de la contaminación al ambiente y el ruido en las calles. Estudios efectuados por la Policía Municipal de Tránsito, señalan que el crecimiento vehicular hará que el Bulevar Liberación, donde circulaban en el 2000, 84 mil automotores, actualmente tiene afluencia de más de 153 mil y para el año 2012 tendría 233 mil autos, otras arterias como el Bulevar Los Próceres o Vista Hermosa tendrán el doble de vehículos de los que soportan actualmente.

2.4. Policía Nacional Civil

El 29 de diciembre de 1996 se firmó en Guatemala la Paz Firme y duradera, conocida como la Firma de la Paz o Acuerdos de Paz entre el Estado de Guatemala y la insurgencia, aglutinada en la Unidad Revolucionaria Nacional Guatemalteca (URNG), que puso fin a 36 años de enfrentamiento armado, condicionado por cuestiones políticas, económicas, sociales e ideológicas a nivel interno.

¹⁸ Prensa Libre. **Reportaje asfixia vial**. Pág. 2.



El proceso de paz guatemalteco se inició en 1986, dentro del marco de las reuniones de Esquipulas I y II, así como la mediación de los grupos contadora y apoyo dentro del proceso de paz, se firmaron una serie de acuerdos, destacando el Acuerdo sobre el Fortalecimiento del Poder Civil y Función del Ejército en una Sociedad Democrática, puede considerarse génesis, de la Policía Nacional Civil.

En la literal B de dicho acuerdo, numeral 21, se encuentra la seguridad pública y lo referente a la Policía Nacional Civil. El citado numeral estipula la protección de la vida y de la seguridad de los ciudadanos, el mantenimiento del orden público, la prevención a investigación del delito y una pronta y transparente administración de justicia no pueden garantizarse sin la debida estructuración de las fuerzas de seguridad pública el diseño de un nuevo modelo y su implementación son una parte fundamental del fortalecimiento del poder civil”.¹⁹

Seguidamente, el numeral 22 del acuerdo mencionado señala en consecuencia, “es necesario e impostergable la reestructuración de las fuerzas policiacas existentes en el país en una sola Policía Nacional Civil que tendrá a su cargo el orden público y la seguridad interna esta nueva policía deberá ser profesional y estar bajo la responsabilidad del Ministerio de Gobernación, para ello el Gobierno se compromete a adoptar, cuando sea de su competencia, y promover ante el Congreso de la República de Guatemala, cuando sea competencia de este último las medidas pertinentes”.²⁰

¹⁹ Colegio de Abogados y Notarios de Guatemala. **UNESCO Acuerdos de Paz Guatemala, años 1996-1998**. Pág. 154

²⁰ *Ibíd.* Pág. 155



Este acuerdo señala que el Ejecutivo o el Legislativo, según corresponda, promoverá las medidas siguientes: reformas constitucionales, reformas legales, organización, carrera policial, funcionamiento y cooperación internacional. En fundamento de lo anterior, se puede decir que la Policía Nacional Civil nació dentro de un contexto democrático, ya que el Gobierno que inició el proceso de paz y el que lo culminó, fueron electos popularmente, así también la fuente primaria de dicha policía lo configura este acuerdo de paz, suscrito por las partes y supervisado por la Comunidad Internacional.

Nace a la vida jurídica en virtud del Decreto número 11-97 de el Congreso de la República de Guatemala esta conjugación toma forma legal, cuando se garantizan los derechos de los habitantes, los que en definitiva justifican la existencia del Estado mismo, también se buscó con este Decreto que quedase claro, que un desarrollo adecuado de los preceptos de la Ley de la Policía Nacional Civil, clarificara que su competencia en materia de seguridad, es exclusiva del Estado y por consiguiente es el único facultado para poder aplicarlo en el entorno social de los habitantes de la República de Guatemala.

Asimismo, el Decreto relacionado vino a concentrar legal y técnicamente, la legislación dispersa que existía en los tiempos del conflicto, producto de que el Estado, estaba diseñado para funciones contrainsurgentes y represivas una normativa debidamente unificada, permite un mejor cumplimiento de sus fines, como lo es el respeto de los derechos de la ciudadanía, el legislador también sentó las bases para la interrelación ante la seguridad ciudadana y derechos humanos lo cual obliga a la Policía Nacional Civil a observar los mandatos constitucionales y los tratados y convenciones, aceptados y ratificados por Guatemala en esta materia.



El Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil tiene funciones de tránsito en la jurisdicción de los municipios que no cuenten con Policía Municipal de Tránsito emitiendo boletas de remisiones a los conductores que infrinjan la Ley de Tránsito, a partir del año 2011 se presentaron las nuevas boletas que son más sencillas de usarse con el objeto de multar a los automovilistas que no cumplan con dicha ley.

Los agentes exigen que los conductores cumplan con las normas de seguridad al conducir un vehículo como colocarse el cinturón de seguridad, no hablar por teléfono, llevar a los niños pequeños con cinturones o en sillas para bebés además, inspeccionan llantas, luces, frenos, velocidad; y para los motoristas que cumplan con los reglamentos de usar casco y su chaleco bien identificado, también realizan pruebas de alcoholemia cuando se sospeche que los pilotos han ingerido licor.

Se debe mencionar la existencia en la multiplicidad de seguros sobre un mismo riesgo, lo cual es visto con recelo y cuando tales seguros supongan en total una cobertura superior al valor real del objeto o bien asegurado o de los daños sufridos, el asegurado percibirá en todo caso una cantidad sobre la pérdida real.

En los 41 municipios donde se tiene policías municipales de tránsito son ellos los responsables de la seguridad y de la viabilidad del tránsito, esto con el fin de reducir el índice de accidentes, “las estadísticas de 2010 revelan que durante ese año hubo 30 mil 423 accidentes de tránsito, 21 mil 850 heridos, 3 mil 520 muertos, por lo que se espera que los pilotos cumplan con las normas de ley con el fin de evitar accidentes y muertes”.²¹

²¹ *Ibid.* Pág. 155



2.5 Policía Municipal de Tránsito

Es una Institución eminentemente de carácter civil, regida por los principios de jerarquía y subordinación, desempeñando sus funciones con apego a la Constitución Política de la Republica de Guatemala y las leyes relacionadas con la seguridad pública; todo esto a través de las unidades que la conforman, ejerciendo dirección y control en todo lo que respecta.

Realiza funciones especializadas, como agentes de la autoridad de tránsito, dentro del distrito municipal de Guatemala y en consecuencia le corresponde dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito. Lograr que en el municipio de Guatemala se tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la labor profesional de la PMT; la comprensión y educación vial de cada uno de los habitantes.

Funciones Básicas:

- Supervisar y regular el tránsito en la ciudad.
- Montaje de operativos varios. (Alcoholímetros, carreras clandestinas, transporte pesado, etc.).
- Operativos de control de buses y taxis.
- Apoyo a eventos socioculturales, recreativos y deportivos.



- Ejecución de planes operativos y órdenes de servicio.
- Apoyo a infraestructura, señalización y cambios de vía.
- Prevención de accidentes y orientación a los conductores; en los cambios efectuados por la municipalidad.

2.6 Ministerio de Gobernación

El Ministerio de Gobernación, es el ministerio del Gobierno de Guatemala responsable de la seguridad del país, con lo cual le corresponde formular las políticas, cumplir y hacer cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la paz y el orden público, la seguridad de las personas y de sus bienes, la garantía de sus derechos, la ejecución de las órdenes y resoluciones judiciales, el régimen migratorio y refrendar los nombramientos de los ministros de Estado, incluyendo el de quien lo suceda en el cargo con sede en la Ciudad de Guatemala, el Ministerio de Gobernación es rector del Sistema Penitenciario de Guatemala y órgano de Dirección General de la Policía Nacional Civil.

También son los encargados de regular las academias y escuelas de automovilismo autorizadas, capacitan a los futuros conductores, tanto de manera práctica como en el conocimiento de la Ley de Tránsito, también certifican a los instructores de las escuelas de automovilismo y a los conductores capacitados para que sean unos buenos conductores y así evitar en un porcentaje la cantidad de accidentes de tránsito que a diario ocurren en la ciudad capital.



Dentro de las funciones asignadas al Ministerio de Gobernación en el Artículo 36 de la Ley del Organismo Ejecutivo, se encuentran las siguientes:

- a) Compilar y publicar ordenadamente los códigos, leyes y reglamentos de la República.
- b) Aprobar los estatutos de las fundaciones, y otras formas de asociación, que requieran por ley tal formalidad, y otorgar y reconocer la personalidad jurídica de las mismas.
- c) Ejercer la vigilancia y supervisión de los montes de piedad, rifas y loterías, salvo lo dispuesto por leyes específicas.
- d) Administrar descentralizadamente los registros y sistemas de documentación de identidad ciudadana, bajo su jurisdicción.
- e) Dar cumplimiento a las resoluciones emanadas de los tribunales de justicia en lo que le compete.
- f) Prestar el servicio de notariado del Estado a través del Escribano de Cámara y de Gobierno.
- g) Atender lo relativo a la impresión de publicaciones de carácter oficial.
- h) Velar por la eficiente administración de los registros públicos sometidos a su jurisdicción.
- i) Representar, en el seno de la administración pública, al presidente de la República y coordinar sus relaciones con los gobernadores departamentales.
- j) Formular y ejecutar, dentro del marco de la ley, la política que en materia migratoria debe seguirse en el país.



- k) Administrar el registro, control y documentación de los movimientos migratorios.
- l) Controlar, conforme a la ley, el registro de las armas de fuego en circulación y la identificación de sus propietarios.
- m) Elaborar y aplicar planes de seguridad pública y encargarse de todo lo relativo al mantenimiento del orden público y la seguridad de las personas y sus bienes.
- n) Conducir los cuerpos de seguridad pública del Gobierno.
- o) Proponer los anteproyectos, para reglamentación de los servicios privados de seguridad.
- p) Elaborar y aplicar las políticas de inteligencia civil, y recabar y analizar información para combatir el crimen organizado y la delincuencia común, dentro del marco de la ley.
- q) Administrar el régimen penitenciario del país, salvo aquello asignado a otros órganos del Estado.

Desde sus inicios se tenía conocimiento de que el control de tránsito en la República de Guatemala lo había tenido el Organismo Ejecutivo, a través del Ministerio de Gobernación por conducto del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional este departamento era el encargado de la emisión de licencias de conducir, la señalización y semaforización de las vías públicas y el departamento motorizado y la policía de tránsito se encargaban del control de vehículos y pilotos en toda la República de Guatemala se encargaba de todo lo relacionado al tránsito que circulara.



Las cuatro últimas regulaciones de tránsito en Guatemala datan desde el 4 de junio de 1927, cuando se creó el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional, para dar paso a la del 20 de noviembre de 1952, con el reglamento denominado Tránsito Penal y Reglamento de Tránsito, cuyas normas fueron suficientes para el control vehicular que en esta época era muy bajo.

Fue hasta 1972 cuando el Congreso de la República de Guatemala se vio en la necesidad de crear una ley que regulara de manera más formal todo lo relacionado al tránsito y así fue como entró en vigencia el Decreto Ley 66-72, denominado Ley de Tránsito constituido por el Consejo Consultivo de Tránsito y formado por un representante de las siguientes instituciones el Jefe del Departamento de Tránsito quien lo presidía, un representante de la Dirección General de Caminos, un representante de la Municipalidad de Guatemala, un representante del Organismo Judicial y un representante de la Dirección General de Transportes Extra Urbanos.

Este órgano se encargaría de la elaboración del Reglamento de Tránsito y también de resolver provisionalmente todos los problemas administrativos en esa materia lamentablemente por la diversidad de instituciones que conformaban dicho órgano y el poco interés que las mismas mostraron en el desarrollo del reglamento para la Ley de Tránsito, nunca se emitió el mismo, con el tiempo esta ley se volvió obsoleta e incapaz de atender la demanda de solución a las diversas problemáticas del tránsito de la República de Guatemala.

El Decreto 66-72 tuvo vigencia 24 años mantuvo la particularidad de que durante el tiempo que estuvo en vigencia nunca se emitió el reglamento correspondiente luego de muchas iniciativas de ley, se logró un consenso entre las diferentes bancadas.



2.7. Dirección General de Transporte

Es la entidad rectora del servicio de transporte extraurbano de pasajeros, legalmente facultada para llevar a cabo la eficiencia en el registro, regulación y control de este servicio que impulsa la economía nacional y contribuye a la realización del bien común mediante el Acuerdo Gubernativo número 893-92 de fecha 17 de noviembre de 1992 que se emitió el reglamento de transporte extraurbano de pasajeros por carretera.

Proporcionar al sector del transporte extraurbano nacional servicios públicos de calidad que brinden información, registros y controles actualizados, confiables y seguros que garanticen a las personas y sus bienes un sistema ramificado del transporte extraurbano, que contribuya a la existencia de una competencia leal y ordenada entre portadores; 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.
- 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.

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.

2.8. Maycom

En la década de los años 80 y 90 ,las personas que deseaban adquirir su licencia de conducir tenían que hacer grandes colas y a veces llegar al extremo de dormir en las instalaciones del Departamento de Tránsito de la zona 12 en la central de mayoreo donde para poder examinarse, si se tenían suerte, de lo contrario tenían que regresar otro día y al momento de la aprobación de los exámenes teóricos y prácticos la persona tenía que cancelar la cantidad de ocho quetzales para que le dieran su licencia de cartón, que en ese tiempo era el documento por medio del cual se permitía conducir un vehículo automotor.



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

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

El reglamento de Tránsito establece en su Capítulo Único, sanciones por la falta u omisión de cada uno de las obligaciones de los conductores, sin embargo, en lo relativo a la reglamentación del seguro, regula se regirá por la reglamentación específica del tema, la cual no ha sido emitido por parte del ministerio de Gobernación quien es el delegado para emitirlo.

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



2.9. Unidad de Protección Vial (Provincial)

Según cifras más recientes para Guatemala, de 2011, específicamente de la Unidad de Protección vial (PROVIAL) de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial menciona que en Guatemala las estadísticas oficiales del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) registran un promedio anual de 7,300 accidentes de tránsito y 965 muertos, en los últimos tres años los accidentes de tránsito representan un 20% del total de personas fallecidas diariamente en Guatemala, estos hechos afectan en mayor proporción a las hombres de 25 y 40 años.

Provincial también menciona que para Guatemala las causas principales de los accidentes de tránsito son por irrespeto a las leyes de tránsito y a fallas mecánicas; a lo anterior, añade que un factor importante que se relaciona con los accidentes de tránsito, es el alto crecimiento del parque vehicular en el país, el cual ha aumentado en un 30% para el 2012 en relación a 2010 así mismo, la poca disposición de agentes de tránsito que brinden seguridad vial en el país.

En 2007 se crea la Dirección General de Protección y Seguridad con el fin de que se hiciera una modificación a las funciones del ministerio de comunicaciones y e esa manera se hicieron los cambios necesarios mediante el Acuerdo Gubernativo No. 114-2007, de fecha 11 de abril de 2007, que reforma el Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Acuerdo Gubernativo número 520-99 del 29 de junio de 1999, para ejercer de una manera más eficiente y eficaz las funciones que se venían ejecutando en ese tiempo por esa institución que se venía desempeñando antes de que se creara la Unidad de Protección Vial.



La Dirección General de Protección y Seguridad Vial es la institución encargada de contribuir al eficaz funcionamiento del sistema de transporte terrestre en el territorio nacional, coadyuvar con la autoridad de tránsito para garantizar la fluidez del tráfico vehicular, en los lugares en donde se estén ejecutando proyectos u obras de infraestructura a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y asistir a los conductores que por desperfectos mecánicos impidan u obstaculicen el tránsito vehicular.

Contribuir a la reducción de accidentes de tránsito y velar por la seguridad vial de los peatones, pasajeros y conductores en las carreteras, a través de capacitación, divulgación, acercamiento con las comunidades, aplicación de las leyes, presencia física y ordenamiento vial, en todo el territorio nacional ser una institución modelo, profesional, eficiente, altamente tecnificada con cobertura nacional, para la seguridad vial en las principales carreteras de Guatemala.



CAPÍTULO III

- 3. Análisis de las causas y consecuencias de la no obligatoriedad de la adquisición del seguro, conforme el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, y establecer reformar a través de su imposición como requisito previo a la obtención de la licencia de conducir.**

Tener seguro de automóvil puede ayudar a proteger a las personas y las cosas que son importantes para uno, es importante tener un seguro con cobertura de responsabilidad civil y cobertura contra todo riesgo para proteger la inversión en su automóvil, el seguro de automóvil puede ayudarle a, proteger la inversión de su automóvil pagar gastos médicos en caso de accidentes, proporcionar protección financiera ante demandas judiciales, cubrir pérdidas causadas por conductores sin seguro o con seguro insuficiente, pagar daños por robo, vandalismo o desastres naturales, tener la paz y tranquilidad para enfrentar cualquier situación que se presente.

Sin seguro de automóvil no podrá conducir legalmente, además, si se encuentra en un accidente y no tiene seguro de automóvil para cubrir los gastos relacionados, podría perjudicar su situación financiera y afectar su manera de movilización para ir a trabajar o llevar a sus hijos a la escuela, al ocurrir un hecho de tránsito el responsable está obligado a indemnizar el daño causado y algunos casos los perjuicios o sea la ganancia lícita que ha dejado de percibir, la reparación de los daños materiales: podríamos llamarle composición ya que es el regreso al status de la cosa anterior.



El Artículo 29 de la Ley de Tránsito, indica textualmente: “Todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública, deberá contratar, como mínimo un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de ésta ley. El Ministerio de Gobernación podrá acordar la obligatoriedad de cualquier otro seguro para los conductores o los vehículos; así como para el transporte urbano y extraurbano”.

De lo anteriormente expuesto se puede indicar que dicho artículo carece de efectividad, pues no hay ningún ente (autoridad), que supervise que dicho seguro sea efectivamente contratado por el propietario y/o, conductor del vehículo automotor de que se trate; la situación es completamente diferente en otras partes del mundo.

La persona que desee manejar debe obligatoriamente contar con un seguro para protección de los terceros como mínimo, ya que de no hacerlo tendría la posibilidad de ser sancionado severamente, con multas bastantes onerosas hasta la cancelación de la licencia de conducir.

Probablemente esto solamente se hacía en el pasado cuando las personas que procedían a sacar su licencia o renovar la que tenían, estaban en la obligación de adquirir una fianza, que les otorgaba el derecho de requerir un préstamo, a una institución bancaria, que en ese entonces era la afianzadora Granai & Townson (ahora G&T Continental), dicha práctica se dejó de hacer, sin contar con otro tipo de seguro y/o contrato que obligara de cierta forma a proteger los intereses de otras personas.



Dicha institución era aval para que al momento de ocurrir un siniestro, amparado en el documento que se entregaba al usuario previo pago del mismo, proporcionaba un préstamo, para resarcir los daños causados por el conductor, a esto podemos añadir que se entregaban dichas fianzas, tanto al piloto automovilista como al conductor de motocicletas, por lo que era un requisito indispensable, para poder obtener la licencia de conducir, actualmente, ya no se produce de ésta manera, pues al momento de requerir la primera licencia o renovar la ya existente, no se pide ningún tipo de seguro al requirente de las mismas.

Aunque se puede ver que dentro del ordenamiento jurídico está enmarcada la obtención de un seguro de daños contra terceros y ocupantes, dicha ley se toma como letra muerta, o sea de aplicación nula, porque actualmente no hay ninguna autoridad que se haya preocupado por que dicho artículo sea cumplido por todos y cada uno de los propietarios y/o conductores de vehículos automotores que circulan dentro del territorio guatemalteco.

La mencionada ley y/o articulado hace mención tímida al respecto de la adquisición del seguro de daños contra terceros pero en ningún momento tiene un carácter impero atributivo o coercitivo pues no hay momento, ni tiempo para adquirirlo, y se deja al libre albedrío de las personas su adquisición; por lo que se ha comprobado a lo largo del tiempo y en todas las esferas y ámbitos de la actividad humana, que al dejarse libertad de acción el ser humano las desecha y no las toma en cuenta a esto se debe agregar el desconocimiento total y completo de dicho seguro por parte de las autoridades policíacas que se encuentran en las rutas por donde transitan los conductores y por consiguiente el seguro se encuentre vigente.



Siempre se ha visto como, en cualquier ámbito de nuestras vidas el modo en que cada persona se cree dueña de su vida y aún lo que es más peligroso carecer del respecto a la vida e integridad de las demás que circulan por las calles y aceras ha llevado a ver como los índices de muerte en Guatemala a causa de los mal llamados accidentes de tránsito, se han incrementado notablemente, prueba de ello, puedo decir que, a mi criterio, éstos accidentes han matado a más personas que cualquier enfermedad natural; el hecho de tomar un seguro no garantiza el regresar a las personas, pero garantiza que ante las eventualidades habrá un soporte económico que minimice las pérdidas sufridas.

Por lo que considero que el uso de la coercibilidad legal para la adquisición del seguro contra terceros se debe hacer una realidad fiable, de carácter urgente y de forma que no haya una persona y/o vehículo automotor circulante en la república de Guatemala, que no cuente con el mismo, ya que de no hacerlo se pueda imponer multa a la primera ocasión que sea sorprendido el infractor sin éste requisito, hasta recoger el vehículo e inhabilitar la licencia del infractor por tiempo indefinido de comprobarse su reincidencia en la adquisición del seguro.

Esto se sugiere ante los actuales sucesos que han enlutado a tantas familias en Guatemala, que no solamente perdieron a uno, o en otros casos a varios miembros de su familia ante un siniestro automovilístico, sino que luego de tener que encontrarse con los inconvenientes de la necesidad de recurrir a préstamos para solventar el sepelio y/o hospitalización de los que hubieren quedado heridos, y esto quedaría cubierto si se cuenta con el seguro contra terceros, pues aunque ya esta regulado no existe el apoyo del Estado.



Con respecto al seguro de accidentes personales que es obligatorio en el transporte extraurbano de pasajeros, está establecido desde hace algunos años en el territorio guatemalteco, pero al igual que el seguro de daños contra terceros no se aplica penas, ni multas al porteador que carece de él, pues en muchos casos no cuentan con el debido seguro, o en su caso este está ya vencido, además cuentan con las calcomanías vigentes que acrediten que lo poseen y en otros casos que fue contratado pero actualmente está cancelado por falta de pago en las aseguradoras.

A esto se debe agregar el desconocimiento total y completo de dicho seguro por parte de las autoridades policíacas que se encuentran en las rutas por donde transitan las unidades de transportes extraurbano, ya que en diversas ocasiones me pude dar cuenta que solamente revisan la licencia del piloto, sin tomarse la molestia de hacer lo mismo con la calcomanía que le acredite que está amparado con un seguro y que dicho seguro se encuentre vigente.

Tampoco se verifica que cada pasajero tenga su boleto donde conste el pago de su pasaje, que sería lo que le puede beneficiar en caso de un accidente, tampoco hay una forma factible de verificar por algún medio (teléfono y/o radio) que dicha póliza está vigente, como se indicó; En este tipo de seguro el riesgo consiste en la posibilidad del acaecimiento de un hecho dañoso durante el traslado que afecte a las personas transportadas por el vehículo asegurado, a la responsabilidad del transportista o al propio vehículo.

Este seguro se perfecciona por medio de la aceptación por escrito de la compañía, que llevará un registro de los automotores que estarán cubiertos por la póliza, entregando un certificado de Seguro por cada autobús que sea inscrito.



3.1. Análisis de los antecedentes de la contratación de los seguros en el ámbito del transporte colectivo.

El seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, nace como responsabilidad del Estado de velar por la seguridad de quienes utilizan este medio colectivo y, ante la necesidad de que los propietarios de unidades asuman responsabilidad ante los que usan este servicio, contribuyendo a minimizar el impacto económico y social a los miembros de las familias de los afectados de un hecho de tránsito, con resultados de personas lesionadas y, aún más impactante, con fallecidos.

La frecuencia con que estos hechos de tránsito ocurren es alarmante y ha enlutado a muchas familias guatemaltecas, dejando huérfanos y viudas sin ningún apoyo económico; también ha provocado lesiones severas, con secuelas, incapacidad parcial o total en un número significativo de personas con daños psicológicos y físicos y materiales que afectan directamente al usuario.

Ante tal precaución, el Estado crea el Acuerdo Gubernativo Número 262-2001, relacionado a la contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, normándose como una prestación social a favor de los que resulten con derechos sobre el monto asegurado, la cobertura establecida dentro de este seguro cubre indemnización por muerte accidental, desmembración y lesiones corporales, cuyos montos se equiparan al salario mínimo mensual para el sector agrícola, estableciéndose los respectivos parámetros, que dentro del presente trabajo serán considerados según el Acuerdo en mención y reportajes obtenidos cuando han suscitado estos accidentes.



El seguro de transporte es un seguro combinado que ampara básicamente los daños potenciales causados a los pasajeros transportados, la responsabilidad del transportista hacia ellos y los daños ocasionados a terceras personas con motivo del transporte.

En este tipo de seguro el riesgo consiste en la posibilidad del acaecimiento de un hecho dañoso durante el traslado que afecte a las personas transportadas por el vehículo asegurado, a la responsabilidad del transportista o al propio vehículo. Los hechos cubiertos son variados y tienen que ver con los acontecimientos propios del hecho del transporte, como los choques, vuelcos, incendio, explosión, rayos u otros fenómenos meteorológicos.

Las exclusiones típicas de la cobertura prevén la conducta inadecuada del cargador, cambios de ruta, etcétera la cobertura comienza en el momento en que el transportista recibe a los pasajeros, manteniéndose durante el curso ordinario del transporte, con sus detenciones, estadía y trasbordos normales, hasta el momento del descenso del pasajero en el destino final de su viaje.

El Decreto 253 del Congreso de la República de Guatemala (Ley de Transportes) de fecha 3 de julio de 1946, establece la normativa básica para la organización del Transporte de Personas en la República de Guatemala, pero en ningún momento menciona la contratación de un seguro que garantice el cumplimiento de cualquier indemnización proveniente de un hecho de tránsito para con los usuarios del servicio debido a todo estas lagunas legales que contenía este Decreto donde solo se regulo respecto a la organización quedo en desuso total.



El Código de Comercio (emitido en el año de 1970) indica sobre este tipo de contrato de seguro únicamente en su Artículo 978 donde estipula que los seguros de personas que cubran exclusivamente el riesgo de un viaje, solo serán válidos si se designa como beneficiario al cónyuge del pasajero, a sus parientes por consanguinidad dentro del cuarto grado o por afinidad dentro del segundo, o a personas que dependan económicamente de él.

Es evidente que esta norma jurídica se hizo insuficiente para regular un contrato que en la actualidad y debido al incremento del tráfico de buses en las diferentes carreteras (y en consecuencia el aumento de los accidentes), se ha hecho indispensable para poder otorgar cierto grado de seguridad a cualquier persona que pudiera verse involucrada en un siniestro de este tipo.

Por medio del Acuerdo Gubernativo, 42-94 se emitió el actual Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, el cual aun no mencionaba la posibilidad de implementar el contrato de seguro como una obligación a los comerciantes o portadores que brindarán el servicio de transporte de pasajeros en nuestro país.

Fue hasta el año dos mil uno cuando durante el Gobierno del licenciado Alfonso Portillo Cabrera se emitió el Acuerdo Gubernativo 265-2001, el cual contiene el reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, y que obliga a todo porteador propietario de buses que brinden el servicio de transporte extra urbano en Guatemala a poseer un seguro de accidentes personales para todas las personas que viajen en un vehículo de este tipo.



Este acuerdo estipula como cobertura por muerte de una persona dentro de un hecho de tránsito, una cantidad equivalente a cincuenta salarios mínimos para actividades agrícolas, suma considerada prestación social a favor de los que resultaren con derechos sobre el monto asegurado, así mismo establece una tabla donde se especifica el monto mínimo a que debe de ascender el importe determinable en salarios mínimos para actividades agrícolas, por indemnización en caso de desmembración o lesiones provocados por un accidente de tránsito, según los siguientes valores:

- 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, cuatro salarios mínimos para actividades agrícolas por persona, en caso de incapacidad para el trabajo de 31 a 45 días máximo.
- c) 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, cualquier persona que se encuentre interesada en registrar un beneficiario especial para poder reclamar el pago de la indemnización derivada de su fallecimiento deberá de hacerlo saber ante las aseguradoras que presente el servicio.



Es obligación de todo porteador colocar en cada uno de los buses de su propiedad dos calcomanías (que proporcionará la entidad aseguradora), una al frente y otra en la parte de atrás que informe al pasajero el nombre de la aseguradora contratada, la fecha de vencimiento y la obligación que tiene el usuario de exigir su boleto al momento de cancelar el transporte, con el fin de adquirir la calidad de asegurado.

A raíz de este reglamento todo porteador propietario de buses de transporte tiene la obligación de presentar la constancia de existencia y vigencia del seguro con las coberturas mínimas ya establecidas, para efectuar cualquier trámite (renovación, modificación, etcétera) o solicitud ante la Dirección General de Transporte garantizando así el cumplimiento de esta normativa por parte de los transportistas.

El incumplimiento de esta presentación conlleva la negativa al trámite solicitado por parte de la Dirección General de Transporte, hasta que se emita la constancia respectiva el porteador que preste el servicio de transporte extra urbano de personas sin cumplir con la contratación del seguro respectivo, será sancionado con la imposición de una multa de quince mil quetzales, (Q 15, 000.00) y la obligación de contratar el seguro estipulado, mientras tanto, los vehículos que no se encuentren cubiertos serán detenidos hasta que el propietario cumpla con esta obligación.

El reglamento en mención también prevé la creación de un archivo, donde se registrarán los siniestros sufridos por cada transportista; dicha información se recabará de los reportes que deben de enviar las aseguradoras contratadas, los cuerpos de bomberos y las encargadas del tránsito que hayan tenido conocimiento de tales hechos. También recabar reportes sobre las multas que se hayan impuesto en contra de cada uno de los porteadores autorizados.



Con base a dichos registros, la Dirección General de Transporte podrá revocar las licencias o negar sus renovaciones a aquellos transportistas o empresas jurídicas cuyos vehículos se hayan visto involucrados en hechos de tránsito donde resultaren personas lesionadas o fallecidas por causas imputables a sus conductores o empresas en más de tres ocasiones. Misma suerte correrán aquellos transportistas cuyos buses hayan sido objeto de multa por carecer de póliza de seguro obligatorio en más de tres ocasiones.

Este acuerdo fue publicado el día veintiocho de junio de dos mil uno y entró en vigencia el día veintinueve de junio del mismo año, fecha desde la cual todos los portadores y transportistas que prestan el servicio extraurbano de buses, o cualquiera de los mencionados en el Artículo 43 del Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de pasajero por Carretera, deben contar con una póliza de seguro vigente para los siniestros ya mencionados.

Este contrato se perfecciona por medio de la aceptación por escrito de la compañía, que llevará un registro de los automotores que estarán cubiertos por la póliza, entregando un certificado de Seguro por cada autobús que sea inscrito.

Póliza de seguro obligatorio de hechos de tránsito para usuarios del servicio de transporte extraurbano de pasajeros, Seguros G&T, Sociedad Anónima los riesgos cubiertos por la aseguradora serán los referentes a hechos de tránsito, entendiéndose como tales: choque, vuelco, colisión, embarrancamiento del autobús asegurado en el cual uno o varios de los ocupantes, sufran muerte, invalidez, pérdida de miembro o lesiones corporales mientras viajen en dicho autobús.



3.2. Análisis de contenido de la Ley de Tránsito en relación a la legislación comparada al respecto.

El fenómeno de la accidentalidad vial se ha convertido en uno de los retos más importantes por resolver en los países desde el inicio de la comercialización del vehículo automotor en el año de 1896, se registró el primer herido y la primera víctima mortal por este tipo de eventos y luego de cien años, se estima en más de treinta y cinco millones de personas muertas por causa de los accidentes de tránsito.

En la actualidad a nivel mundial los accidentes de tránsito se consolidan como uno de los principales problemas de salud pública, a tal punto que anualmente 1,3 millones de personas pierden la vida por estos eventos y más de 50 millones resultan lesionados, afectados o incapacitados por ello; muy por encima de situaciones como la gripa AH1N1, tan publicitada recientemente.

"A principios del siglo XX, la adquisición de vehículos estaba marcada por un mercado reducido, limitado a personas cuya capacidad económica era tal que podrían responder por los daños y perjuicios propios y a terceros generados por el vehículo pero con la incorporación de modelos productivos industrializados, que permitieron masificar la producción y comercialización de los vehículos, los precios de los nuevos aparatos cayeron a niveles en los cuales nuevos mercados pudieron acceder a ellos tuvieron que estudiar que nuevos mecanismos surgieron para que todos pudieran obtener ese aparato automotor y existieran modelos muy productivos para comercializarlos".²²

²² De León Blanco, Manuel Eduardo. **La empresa de seguros**. Pág. 22



No en todos los casos los nuevos propietarios tenían la solvencia requerida para responder por los daños y lesiones causadas a las personas, lo cual supuso un grave problema de salud pública y la pérdida de infraestructura, que podría derivar en costos fiscales importantes para los países, por lo anterior los gobiernos se vieron en la necesidad de crear el esquema de seguros obligatorios para los propietarios de vehículos que permitieran subsanar los costos generados por los accidentes de tránsito, se trató de modelos de aseguramiento de responsabilidad civil por los daños.

Los primeros modelos de aseguramiento de responsabilidad civil aparecieron en Europa Occidental, puntualmente en Finlandia (1925), Noruega (1926), Dinamarca (1927), Suecia y Austria (1929), con el tiempo los modelos de aseguramiento se han venido especializando y para muchos países de los antes mencionados se evidenciaron modificaciones entre 1950 y 1960.

En América Latina se incorporó el modelo de aseguramiento obligatorio a partir de la suscripción de la convención Europea de 1959, sin embargo su aplicación fue compleja y obligó a los países a efectuar una modificación del tipo de seguro obligatorio, por lo que en 1974 creó el DPVAT.

Es necesario mencionar que en otros países como Chile, Perú, Ecuador, Colombia y recientemente en El Salvador se ha creado el seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el cual es denominado SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) que va más allá que un seguro de responsabilidad civil es una medida acertada por estos países ya que en declaraciones dadas por gerentes de las diferentes compañías de seguros.



El SOAT, es un mecanismo creado en Colombia en 1986, para garantizar las coberturas requeridas por las personas si estas resultan víctimas de accidente de tránsito. “Es un seguro de tipo social, bajo la figura de contrato de seguro, mediante el cual la sociedad de manera solidaria suministra recursos que permiten pagar costos incurridos por la atención o indemnización en caso de muerte de los individuos que sufran un accidente de tránsito.

“El SOAT beneficia a todos los individuos que sufren accidentes de tránsito, por extensión, es toda la sociedad, con el acuerdo en mención no se ha eliminado la siniestralidad o que no ocurran los hechos de tránsito, lo que se ha obtenido es que las personas que se transportan en los buses tengan derecho a una indemnización por los daños ocasionados en algunos casos hasta la muerte el SOAT cubre los riesgos de muerte y lesiones que sufran las personas como consecuencias de un accidente de tránsito en el cual ha intervenido el vehículo asegurado siempre y cuando el mismo este al día con las pólizas de seguro que autorice al portador del mismo cubrir la emergencia”.²³

En Guatemala en el año 1996 en el gobierno de Álvaro Arzú entró en vigencia la Ley de Tránsito Decreto Ley 132-96, la cual en el Artículo 29 regula “Todo propietario de un vehículo autorizado para circular en la vía pública, deberá contar como mínimo con un seguro que cubra la responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de esta ley. El Ministerio de Gobernación podrá acordar la obligatoriedad de cualquier otro seguro para los conductores o los vehículos así como para el transporte urbano y extraurbano”.

²³ *Ibíd.* Pág. 23



La obligatoriedad de contratar un seguro que cubra la responsabilidad civil que señala dicha ley, no cuenta con un reglamento y con sanciones para que los propietarios de vehículos automotores autorizados para circular en la vía pública se vean obligados a contratar el seguro, lo que hace ineficaz dicha norma.

Por lo que es necesario conocer las consecuencias, repercusiones, el comportamiento humano, el impacto en la población y en el sector de seguridad jurídica, de tal manera que contribuyan a implementar intervenciones específicas para lograr que toda persona propietaria de un automóvil, cuente de manera obligatoria con un seguro que cubra la responsabilidad civil.

El Estado debe garantizar la seguridad de las personas, tema que incluye entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito y los servicios relaciones se concentran en las ciudades.

El Seguro de Responsabilidad es de beneficio, ya que la indemnización de daños y perjuicios afectan directamente el patrimonio del conductor y/o propietario del vehículo automotor, el contrato de seguro de responsabilidad civil, es una variante del seguro de daños para comprender este tipo de seguro es necesario conocer qué es la responsabilidad civil o responsabilidad extracontractual para distinguirla de la derivada del contrato que sería contractual cual en algunos países anglosajones se le conoce como derecho de daños, porque se pone el acento en la causa de la obligación de resarcir los daños y los gastos ocurridos por el siniestro ocurrido por los accidentes de tránsito y en el cual se responsabilice a la persona que cause los daños por el accidente ocasionado.



El origen histórico de la responsabilidad extracontractual se encuentra en el derecho romano, las obligaciones aparecían divididas en cuatro clases: las que prevenían de los contratos los cuasi contratos, los delitos y los cuasi delitos la responsabilidad civil es un riesgo al que está expuesta toda persona, individual o jurídica para cubrir este riesgo existe el seguro de responsabilidad civil o seguro de responsabilidad, también conocido como seguro de tercero, es una variedad del seguro de daños que se diferencia de los demás, porque los daños los sufre un tercero que no ha sido parte del contrato y son los cubiertos por el seguro, su objeto es proteger el patrimonio del asegurado.

La responsabilidad civil o reparación de daños, es un mecanismo legal establecido para el resarcimiento de los daños y los perjuicios, sus elementos estructurales básicos son la ilicitud y la culpabilidad, obviamente también requieren de un hecho humano o sea el daño y que exista relación de causalidad.

Es determinante que se dé una conducta ilícita y culpable para hacer surgir la responsabilidad y por ende la indemnización, el acto o hecho ilícito que da lugar a la responsabilidad es siempre el que provoco un quebrantamiento al orden jurídico, tomando en cuenta que ningún acto voluntario tendrá carácter de ilícito, consecuentemente a ninguna conducta ilícita podrá aplicarse ninguna sanción sino hubiera una sanción de ley que lo hubiera impuesto.

La culpabilidad que se suma a la ilicitud, denota el reproche de la conducta antijurídica y admite la culpa propiamente dicha que es la omisión de diligencias, de la ilicitud o culpabilidad surgen consecuencias las cuales serán parámetro de la indemnización, la cual irá incrementando en la medida de lo sucedido.



El Código Civil en el Artículo 1645 establece; “que toda persona que cause daño o perjuicio sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

Para que el daño sea indemnizado debe ser cierto; por lo tanto no puede declararse la indemnización del daño si no ha sido probada su existencia por quien lo alega el daño o los daños son la causa generadora de la responsabilidad civil, consisten en las pérdidas que el acreedor sufre en su patrimonio equivale el menoscabo material o moral causado contraviniendo una norma jurídica que sufre una persona y del cual haya de responder otra.

En lo que a Guatemala se refiere, también tuvo sus etapas históricas en materia de seguros en primer lugar la importancia de la legislación mercantil de esa época, ya que el Código de Comercio promulgado el 20 de julio de 1,877, por Decreto Número 191 de Justo Rufino Barrios, tenía bastante legislación en materia de seguros.

Conforme el Decreto Número 205 de la Asamblea Nacional Legislativa, promulgada el 15 de abril de 1,893 se disponía en el mismo sobre el establecimiento en la república, de sociedades constituidas en el extranjero, por mandato de éste decreto, las sociedades de seguros se sujetaban a dichas prescripciones legales del Código de Comercio en lo que se refiere a presentar y registrar conforme el Artículo 235 del mismo código, sus contratos, estatutos y demás documentos con los cuales se tenía un control sobre las aseguradoras.



La primera compañía extranjera de seguros de Guatemala, que obtuvo autorización para establecer una agencia en nuestro país fue la "Union Assurance Society de Londres". La autorización fue concedida el 16 de julio de 1893. Luego el Decreto Gubernativo No. 1635 de fecha 14 de febrero de 1,935 dispuso crear un departamento de seguros como dependencia del Crédito Hipotecario Nacional iniciando éste último, sus operaciones en seguros de vida y seguro de accidentes, para hacer llegar a la clase trabajadora el beneficio del seguro con sentido social.



CAPÍTULO IV

4. Necesidad de que se reforme el Artículo 29 de la Ley de Tránsito respecto al seguro de automóvil para establecerlo como requisito previo a la obtención de la licencia de conducir.

Dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco se puede encontrar que hay muchas normas y articulados que en su momento, fueron una idea del legislador para dar seguridad a la ciudadanía, y que de aplicarse serían de beneficio para todo el conglomerado que hace uso de los mismos.

Hemos sido testigos de que al ocurrir un accidente de tránsito, muchas son las pérdidas materiales que se ocasionan, y en la mayoría de los casos, el causante de los daños no posee en su haber, la posibilidad económica para poder resarcir los daños causados, ocasionando con esto, un desfase económico al incurrir en deudas y préstamos para poder reparar, los efectos del siniestro causado; los cuales al contar con el respectivo seguro (depende del tipo de daño) serían menores a los que se incurre por no tenerlo o no estar vigente.

El seguro de daños contra terceros, en nuestro medio es uno de los más económicos que hay, ya que al tratarse de un seguro que solamente resarcirá daños ajenos, no así los propios, a excepción de las lesiones de los ocupantes de nuestro vehículo se enfoca en un valor, fijo, es decir tomará una cantidad que a criterio de la compañía y según sus estatutos vigentes, es la que se ajusta en una manera estimada a pagar los daños que se pueden causar a terceras personas.



Se ha visto que al momento de renovar la licencia de conducir para pilotos automovilistas uno de los requisitos indispensables es el boleto de ornato documento sin el cual no es posible el trámite de la misma. El objetivo de hacer esta investigación es precisamente que en lugar de un boleto de ornato el solicitante de su licencia de conducir cuente con un seguro que lo cubra al momento de surgir un accidente de tránsito y el solicitante se vea obligado a poseer el seguro.

De igual manera se puede exigir al momento del pago del impuesto de circulación el cual se hace año con año, que el propietario del vehículo, ya cuente, como mínimo con un seguro de daños contra terceros, pagado en su totalidad o con la última factura de pago del mismo al día; documento sin el cual, no le sea posible adquirir la calcomanía de circulación de dicho año; de hacerse de esa manera se estaría obligando a los sujetos que posean un automotor a tener contratado dicho seguro.

Así mismo para motivos de seguridad y aplicación de ley, se hace necesario que dicha ley sea de cumplimiento obligatorio y forzoso; en el cual se imponga una fecha límite para adquirirlo; promoviendo las ventajas de poseer un seguro básico contra terceros, tanto para la protección del patrimonio del asegurado como la de resarcir los posibles daños que se causaren a consecuencia de un siniestro.

Podría principiarse con la información por medio de trifoliales, volantes y anuncios acompañando a esto con una campaña masiva, en medio de comunicación nacionales para que sean vistas y conocidas por la mayoría de personas; que en un principio podrían estarse entregando en lugares específicos, como lo son las oficinas de emisión de licencias, oficinas de gobierno, escuelas de manejo y conducción Policía Nacional Civil y Policía Municipal de Tránsito.



Se deben montar operativos de control, con autoridades y/o agentes versados en la materia, para que revisen todos los automotores de manera que al piloto y/o propietario del automóvil se le haga saber, sobre las consecuencias de no contar con éste documento y/o seguro, indicándole que por ser ley tiene carácter impero atributivo.

Debe ser obligatorio contratarlo, por su seguridad financiera y tranquilidad al momento de ocurrir un siniestro, ya que el seguro, en la mayoría de los casos cuenta con la asesoría legal, prestada por un ajustador de la empresa de seguros encargado de presentarse en el lugar indicado, al momento de ocurrir un accidente.

Dicha persona, posee las características de que es abogado y notario o en su defecto estudiante con pensum cerrado de derecho en alguna universidad del país; tiene la potestad de negociar un acuerdo entre las partes involucradas en el accidente y/o siniestro; indicándole al asegurado el procedimiento que debe seguir desde el momento de la colisión hasta que el pago al tercero es realizado, por medio de una compensación económica o la reparación de los daños causados, en un taller asignado por la compañía de seguros o en algunas ocasiones solicitado por el tercero afectado.

El reglamento que indica que toda unidad que transporte personas de un sitio a otro conocido como: Reglamento para la Contratación del Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, Acuerdo Gubernativo 265-2001, es una medida acertada para la protección del pasajero, que en todos los casos es el mayor damnificado en la ocurrencia de un accidente.



La mayoría de los casos, el piloto es el causante de los daños a los pasajeros, que por diversas causas algunas de ellas la impericia, la imprudencia, la negligencia, y la completa falta de respeto por las normas legales viales vigentes y la vida humana de los que en ese momento son depositarios.

Creo que ésta ley es otro ejemplo de que no se cuenta con la organización necesaria para determinar conscientemente que vehículos cuentan con el respectivo seguro, teniendo en cuenta que no solo deben contar con él, sino que deben estar al día en sus pagos, ya que de no hacerlo estarían siendo cancelados por las empresas aseguradoras, dejando sin ningún tipo de cobertura al pasajero que es el sujeto vulnerable en dicho caso.

Por lo anteriormente dicho, insisto en que habría la necesidad inmediata de crear un ente, ya sea fuera de la Policía de Tránsito o dentro de ella, destinado a verificar ésta reglamentación, teniendo la instrucción necesaria y el conocimiento pleno de las leyes de tránsito vigentes y hacerlas positivas en beneficio de toda la población.

En cuanto a la cobertura de la aseguradora se le indicará qué tipo de coberturas desea y allí le dirán y acomodarán la póliza que se ajuste a su caso particular el mismo solicitará la presentación de la tarjeta de circulación del vehículo a asegurar, licencia de conducción del asegurado; en el caso de que fuera menor de edad para la póliza podrá haber recargo en el cobro de la prima, posteriormente a esto se emitirá la póliza de seguro en la cual contendrá entre otros datos: fecha de vigencia datos del asegurado (nombre, edad, número de licencia, etc.), datos del automóvil (marca, modelo, color, chasis, etc.), coberturas (I, II, III, RC)



El pago de dicha póliza de seguro se rige por el Código de Comercio, que al respecto estipula: Que debe pagarse de contado, contra entrega de la póliza, sin embargo, puede solicitarse que dicha prima sea fraccionada en pagos, los cuales deben hacerse de manera simultánea, es decir cada mes o cada vez que así se pacte con la compañía de seguros, se entrega dicha póliza al asegurado, el cual deberá portar siempre dentro del automóvil la tarjeta donde se detallan los datos arriba indicados, así como el ó los teléfonos de emergencia en caso de ocurrir un siniestro.

La vigencia del seguro es de un año calendario y puede renovarse por períodos iguales, debe de hacerse anualmente pues el valor del vehículo se deprecia año con año, en el caso de terceros, lo que se puede hacer es aumentar la suma asegurada.

Las coberturas pueden ser estándar pero, por cuotas extras negociadas con la aseguradora, pueden ampliarse cierto tipo de éstas, por ejemplo si la póliza estándar tiene un límite para la cobertura de responsabilidad civil de Q. 100 mil ésta puede ser solicitada al doble ó al triple, previo pago de prima adicional negociada con la aseguradora.

Al contratar ésta cobertura el usuario se asegura que la compañía se haga cargo de los daños producidos a terceros, como lo hemos venido diciendo el hecho de que se contrate el seguro es motivo suficiente para que los daños causados por el siniestro pasen a ser problema y responsabilidad absoluta de la compañía de seguros que por el pago de la prima presta éste servicio y el asegurado se evita los gastos a su que se ocasione a su patrimonio.



Es evidente que esta norma jurídica se hizo insuficiente para regular un contrato que en la actualidad y debido al incremento del tránsito en las diferentes carreteras (y en consecuencia el aumento de los accidentes), se ha hecho indispensable para poder otorgar cierto grado de seguridad a cualquier persona que pudiera verse involucrada en un siniestro de este tipo, es necesario que cada conductor de automóvil tome conciencia sobre esta norma jurídica vigente.

Al conocer la importancia de tener su automóvil asegurado, se da cuenta de las ventajas de tener un seguro, ya que es difícil dimensionar los problemas que acarrea un accidente de tránsito, ni la importancia que tiene para alivianar las consecuencias de un siniestro, hasta que no nos pasa a nosotros.

Entre las ventajas de tener un seguro y las desventajas de no tenerlo, particularmente un tema muy discutido, entre las desventajas de no tener seguro estás obligado a pagar del bolsillo las reparaciones y repuestos en caso de que protagonices un accidente, sin la certeza de que el auto quede en óptimas condiciones, incluso, corres el riesgo de una pérdida total.

En el caso de que se lleve el automóvil al taller por un choque, difícilmente se sabrá los beneficios o riesgos asociados a reparar o reemplazar piezas, ni tampoco tendrás el tiempo de tomar una buena decisión sobre a qué taller acudir. Dentro de las ventajas esta la experiencia y conocimientos de mecánica que tiene un ajustador, pues es mayor a la del común de las personas, lo que permitirá que el vehículo quede arreglado, no sólo en la parte estética, sino también en su funcionamiento y seguridad.



También está el poder de negociación frente al taller en lo que se refiere a plazos, una compañía de seguros maneja mucho más volumen que le permitirá negociar a favor de sus clientes. Los gastos que realizamos para la contratación de un seguro momentáneamente podrán parecernos un poco altos sin embargo, también debemos recordar que nos ayudarán a reparar el daño de nuestro patrimonio y de nuestra propia integridad física.

Más vale invertir pequeñas cantidades en los seguros, que afrontar solos las consecuencias de un accidente o situación que está fuera de nuestras manos y que podría acabar completamente con nuestras finanzas, recordar que la existencia de riesgo es motivo más que suficiente para invertir en un seguro, pero no se debe olvidar que lo más importante es conducir con prudencia y seguridad, respetando siempre las normas y estando atento a las condiciones del tráfico.

Si en Guatemala se desea lograr una verdadera cultura vial entre sus habitantes, es necesario que se impulse el seguro obligatorio, ya que además de proteger tanto a conductores como a peatones, se fomentaría la difusión de información básica en esta materia en la sociedad.

Tener a la mayoría de la población bajo condiciones de mayor seguridad y protección financiera ante un percance automovilístico, es fundamental en el proceso de crear una verdadera cultura vehicular y peatonal en el país, ya con esto se brindaría información vial elemental por parte de las aseguradoras a los conductores guatemaltecos, y las aseguradoras podrían dar a conocer los beneficios que se lograría si existiera la famosa cultura vehicular.



Cabe mencionar que según datos de la Asociación Guatemalteca “el tener seguro obligatorio en el país, aumentaría casi el 400% el pago anual global que realizan las aseguradoras a las víctimas de accidentes entre el 70 y el 90% de los accidentes se deben a comportamientos inseguros de las personas, con lo que la conclusión más directa se convierte en solución: actuemos sobre el conductor, mejoremos su comportamiento, sin embargo, esta secuencia tan lógica y casi obvia es tremendamente complicada en la práctica”.

La formación en conducción preventiva es la actuación más efectiva sobre las personas para mejorar su conducción la prueba es que estos conceptos se vienen aplicando en los países más avanzados en materia de seguridad vial desde hace más de 50 años los programas formativos en conducción preventiva han logrado reducir de manera constante el número y la gravedad de los accidentes de tráfico en países como EEUU Finlandia e Inglaterra.

“De hecho en estos países las compañías aseguradoras suelen bonificar (incluso financiar) a los conductores que reciben y se reciclan en cursos de formación preventiva, porque convierten a sus clientes en conductores de baja siniestralidad y por lo tanto mucho más rentables es evidente que la prevención en general y la conducción preventiva en particular van calando lenta pero progresivamente en las sociedades desarrolladas y acabarán por ser términos popularmente conocidos en un futuro, esperamos, no muy lejano, el seguro de auto provee cobertura para la propiedad, gastos médicos, y la responsabilidad para terceros: La cobertura de la propiedad cubre los daños al auto o el robo del mismo.”²⁴

²⁴ Benítez de Lugo, Luis. **Tratado de seguros**. Pág. 327.



En la presente tesis se analizaron las causas y consecuencias de incumplimiento para la adopción del seguro, donde sólo es legalmente aplicable, en el caso del transporte extraurbano, como lo es el Acuerdo 265-2001, de accidentes personales; en el cual si dichas unidades no poseen el seguro vigente pueden ser sancionados con multa; no aplica el mismo al seguro de daños contra terceros; ya que como se puede apreciar, dicho seguro no es de uso normal, para los usuarios de vehículos automotores, ignorándose el presupuesto de que la ley debe cumplirse, ya que caso contrario estaríamos transgrediendo la ley al no contar con el mismo.

Existe la necesidad de que las autoridades competentes en materia de tránsito, utilicen el imperio que la ley les concede para que formulen una iniciativa, que procure la implementación de un control adecuado, y que todos y cada uno de los vehículos que circulen en Guatemala cuenten con dicho seguro, el cual mediante su utilización, llevará consigo el cumplimiento de la ley y la protección a los intereses de los usuarios de vehículos y los posibles terceros afectados por algún tipo de siniestro.

Considero que mientras en Guatemala no se dé la debida aplicación a las normas que actualmente se encuentren vigentes, como lo es, en dicho caso específico, el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, nos encontraremos ante el problema que la mayoría de personas que se conducen en vehículo dentro del territorio de Guatemala no tendrán el seguro de daños contra terceros, indicado en dicha ley los portadores al momento de comprar el seguro obligatorio, adquieren obligaciones para que la aseguradora asuma la responsabilidad de resarcir los daños ocasionadas.



.Además de trabajar en una iniciativa para crear la Superintendencia de Transito que regularía, además del funcionamiento de los buses extraurbanos, el transporte de carga pesada regularía el tema del seguro de automóviles y darle categoría de Superintendencia le otorgaría un poder coercitivo del que las autoridades de tránsito carecen, ya que la dirección de la Superintendencia sería 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.



CAPÍTULO V

5. Presentación y análisis de los resultados del trabajo de campo

En entrevista realizada al Licenciado Miguel Ángel Bermejo, asesor jurídico de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala –EMETRA- indica que dicha “entidad no tiene participación para que la disposición contenida en la Ley de Tránsito se cumpla, ya que esta entidad actúa con base a lo establecido en el Artículo 8 de la ley en mención y dentro de sus competencias está excluido lo relativo a las licencias de conducir, placas y seguros, por lo que su actuación es únicamente sobre la vía pública por ser el ente regulador y autoridad central sobre la vía pública”.

La violación en la que los usuarios de vehículos automotores incurren, es debido a la falta de reglamentación específica por lo que se denota el incumplimiento por parte de la autoridad competente para emitirlo y que sea elevado a la categoría de derecho positivo.

Lo anterior fue reforzado por Bermejo, quien comenta que para que el Artículo 29 de la norma en mención se cumpla debe existir participación del Gobierno Central a través de la emisión de un acuerdo gubernativo en donde los ciudadanos se vean obligados a adquirir el seguro obligatorio, es necesario desarrollar las obligaciones de todo automovilista y las consecuencias jurídicas que se derivaran de incumplir con las mismas, las sanciones que conlleva el incumplimiento de esta norma jurídica ya que esta regulada en la ley mas no existe sanción en el reglamento de tránsito .



En el Artículo 10 de la ley en mención se establece que todos los vehículos autorizados para circular en la vía pública deben contar con los siguientes documentos: tarjeta de circulación o fotocopia autenticada de la misma, placas y calcomanía de circulación vigente.

El Artículo 23 de la ley decreta que al conducir un vehículo por la vía pública es obligatorio portar licencia de conducir.

Con base a lo anteriormente descrito, se puede observar claramente que la misma ley en ningún momento indica que la falta de seguro obligatorio sea un impedimento para poder circular en la vía pública o bien de imposición de sanciones para los conductores.

En la actualidad las autoridades de tránsito solicitan a los conductores de vehículos únicamente los documentos mencionados y los conductores son sancionados con multas hasta de Q. 500 quetzales si no los portan, es importante mencionar que la autoridad de tránsito actúa según lo establecido en el Artículo 8 de dicha ley.

La ley en mención establece que la reglamentación del seguro se regirá por la reglamentación específica del tema, cabe mencionar que en el Artículo 29 se delega la facultad al Ministerio de Gobernación, que podrá acordar la obligatoriedad de otro seguro, la obligatoriedad de contratar un seguro que cubra la responsabilidad civil que señala dicha ley, no cuenta con un reglamento y con sanciones para que los propietarios de vehículos automotores autorizados para circular en la vía pública se vean obligados a contratar el seguro, lo que hace ineficaz dicha norma.



Por lo que es necesario conocer las consecuencias, repercusiones, el comportamiento humano, el impacto en la población y en el sector de seguridad jurídica, de tal manera que contribuyan a implementar intervenciones específicas para lograr que toda persona propietaria de un automóvil, cuente de manera obligatoria con un seguro que cubra la responsabilidad civil.

El Estado debe garantizar la seguridad de las personas, tema que incluye entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito y los servicios relaciones se concentran en las ciudades.

Para el Licenciado Miguel Ángel Bermejo; "el seguro es una garantía para los usuarios de la vía pública independientemente de la actividad económica de la persona en el resarcimiento de los daños".

Como consecuencia de la violación a lo establecido en la Ley de Tránsito Decreto 132-96, los conductores o propietarios de vehículos al momento de ocurrir un hecho de tránsito que incumplen con la obligación de contratar un seguro que cubra la responsabilidad civil y colisionan con un vehículo que si cumple con lo establecido, interviene la aseguradora y el responsable firma un reconocimiento de deuda denominado "compromiso de pago", a través del cual se compromete a pagar los daños ocasionados al vehículo automotor, todo hecho que produzca daños a personas o cosas, como consecuencia de la circulación, presumiéndose responsable de un accidente a aquel que carecía de prioridad o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo.



En la práctica este compromiso de pago es cambiado al momento que el responsable se apersona a la aseguradora con un pagaré, el cual es un documento líquido y exigible para iniciar un proceso legal.

En entrevista realizada al gerente de Reclamos de Automóviles Ingeniero Carlos Eduardo Robles, de Aseguradora La Ceiba indica que la reparación de un vehículo automotor oscila entre 9 mil a 10 mil lo cual afecta directamente al patrimonio del tercero civilmente responsable.

Lo anterior debido a que regularmente en los hechos de tránsito las personas que colisionan no pueden cancelar la deuda pues el uso del vehículo es una necesidad no un lujo para ellos.

El valor promedio de la póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil es Q. 1960.00 es evidente el beneficio que obtendría el país implementando el reglamento del seguro obligatorio que cubra la responsabilidad civil, ya que los hechos de tránsito afectan directamente el patrimonio del conductor y en algunos del propietario.

5.1. Análisis de diferentes fuentes

Según estadísticas de la Superintendencia de Administración Tributaria, (S.A.T.), el parque vehicular en el mes enero del año dos mil doce ascendió a 2,145,866 vehículos de los cuales el 90% son vehículos automotores.



De acuerdo a información de la Asociación Guatemalteca de las Instituciones de Seguros (AGIS) se estima que el 20% del parque vehicular cuenta con un seguro de automóvil lo cual asciende a 400 mil vehículos asegurados.

De este porcentaje es necesario aclarar, indica el gerente de Reclamos la Ceiba, que su mayoría obedece al seguro que las instituciones bancarias exigen a los compradores de vehículos por medio de crédito ya que las mismas necesitan garantizar o prever riesgos durante la vigencia del financiamiento.

En Guatemala la siniestralidad de la responsabilidad civil en todo tipo de vehículos según registros de Seguros La Ceiba, S.A. representa el 58.25%; de este porcentaje el 31,63% es por siniestros ocasionados por automóviles, es lamentable que los guatemaltecos no cumplan con una ley que será de beneficio propio y que no exista voluntad estatal para hacer que la ley se cumpla.

Según información estadística de EMETRA, en la ciudad circulan aproximadamente en un día normal 1 millón de vehículos automotores y en un día pico 1 millón 200 mil vehículos, cifras preocupantes debido a la violación que actualmente existe de no contratar un seguro que cubra la responsabilidad civil, nos quedan las interrogantes de ¿Cuántas familias hay en riesgo de ser afectadas directamente en su patrimonio? ¿Cómo afecta esto a la situación económica del Estado? ¿Representa para la sociedad guatemalteca un perjuicio el hecho de que los propietarios de vehículos no adquieran un seguro como lo establece la Ley de Tránsito? ¿Cuáles son las razones por las que las autoridades no han obligado a la adquisición de un seguro a los propietarios de vehículos?



Información proporcionada por las instituciones de seguros adscritas al AGIS, en el país ocurren nueve mil siniestros mensuales, esto desde la ruptura de cristales hasta siniestros de pérdida total en los cuales las aseguradoras pagan el valor o la suma asegurada del vehículo.

Según estadísticas de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala, ocurrieron en el año 2012, aproximadamente 11 mil siniestros en donde participó la autoridad de EMETRA, cabe mencionar que este dato es únicamente en el área metropolitana ya que hay discrepancia con la información proporcionada por AGIS pues se habla del país.

5.2. Bases

Con base a las estadísticas e información antes mencionada se puede evidenciar la violación a la disposición contenida en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, ya que actualmente no se cumple con dicha disposición. Para el director de la Asociación Guatemalteca de Instituciones de Seguros, esto es ocasionado por la falta de reglamento, ya que la misma ley indica que lo relacionado al seguro obligatorio se regirá por la reglamentación del tema.

Al respecto el Ingeniero Carlos Eduardo Robles, gerente de Reclamos de Automóvil de Seguros La Ceiba, S.A. "la violación se debe la poca actividad política pues el gobierno debe utilizar la coercibilidad para que dicha norma se cumpla, a través de mecanismos que puedan facilitar a los guatemaltecos la compra de un seguro obligatorio de responsabilidad de civil contra terceros y ocupantes del vehículo, al momento de conducirse en la vía pública".



Para el asesor jurídico, Licenciado Miguel Ángel Bermejo de EMETRA¹ la voluntad del Estado ya existe pero esta debe ser reforzada mediante una multa fuerte al que cumple con la obligatoriedad de contratar un seguro contra daños a terceros y ocupantes y tipificar como causa grave dentro del Código Penal, al que cause daño con un vehículo y no cuente con el seguro obligatorio”.

Por lo expuesto anteriormente, se evidencia que la violación es por parte de los propietarios de los vehículos autorizados para circular en la vía pública y de la autoridad competente debido a la inoperatividad de la ley y la falta de acción en la misma.

Dentro de la legislación vigente en Guatemala se encuentra el Acuerdo Gubernativo 265-2001, el cual contiene el Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas este acuerdo dispone que todo propietario de medio de transporte extraurbano de pasajeros, que preste servicios en el país debe contratar y mantener vigente un seguro de accidentes de tránsito para indemnizar por muerte o lesiones a las personas, que viajando en el autobús o vehículo dedicado al transporte terrestre extraurbano de personas, sufran algún siniestro.

A este seguro se le denomina SOA guatemalteco, el cual actualmente es vendido únicamente por tres aseguradoras en Guatemala, la Aseguradora La Ceiba Sociedad Anónima; Seguros G&T Sociedad Anónima, y la Aseguradora Mundial, el SOA guatemalteco, obliga a todo porteador propietario de buses que brinden el servicio de transporte extra urbano en Guatemala a poseer un seguro de accidentes personales para todas las personas que viajan en el autobús



En este caso en los buses de servicio extraurbano con el acuerdo en mención no se ha eliminado la siniestralidad o que no ocurran los hechos de tránsito, lo que se ha obtenido es que las personas que se transportan en los buses tengan derecho a una indemnización por los daños ocasionados en algunos casos hasta la muerte.

Los portadores al momento de comprar el seguro obligatorio, adquieren obligaciones para que la aseguradora asuma la responsabilidad de resarcir los daños ocasionadas dentro de las cuales se puede mencionar la de colocar dos calcomanías proporcionadas por la entidad aseguradora, una al frente y otra en la parte de atrás, la cual servirá de información al pasajero del nombre de la aseguradora, que se hará responsable de los daños al momento de surgir algún percance.

A la vez tiene obligación de presentar constancia de existencia y vigencia del seguro con coberturas mínimas establecidas para efectuar cualquier trámite a solicitud de la Dirección General de Transporte, garantizando así el cumplimiento de esta normativa por parte de los transportistas, actualmente este es el único seguro obligatorio para los automotores que cuenta con reglamento en Guatemala.

En un hecho de tránsito o accidente de tránsito se presentan responsabilidades civiles y penales, según lo establecido en el Artículo 119 del Código Penal, la responsabilidad civil comprende, la restitución, la reparación de los daños materiales y morales y en algunos casos la indemnización de los perjuicios, al ocurrir un hecho de tránsito el responsable está obligado a indemnizar el daño causado y algunos casos los perjuicios o sea la ganancia lícita que ha dejado de percibir.



El término indemnizar significa resarcir de un daño o perjuicio o agravio, en cambio reparar quiere decir componer o enmendar el daño que ha sufrido una cosa, desagraviar, satisfacer al ofendido, o bien remediar o evitar un daño o perjuicio. Los términos tienen una aparente sinonimia, pero si profundizamos la cuestión advertiremos que la reparación entraña una concepción más compleja, tal como si ella fuera el género y los otros sus especies.

En la restitución de la cosa dañada, es importante mencionar que el seguro en su calidad de resarcitorio tiene la modalidad de indemnizar el valor de la cosa dañada al asegurado o al tercero que han sufrido un hecho de tránsito, la reparación de los daños materiales: podríamos llamarle composición ya que es el regreso al status de la cosa anterior del hecho, aunque parezca una obviedad, no existe un verdadero restablecimiento al estado anterior al hecho o a acto en forma íntegra o absoluta.

Composición de la misma cosa; este supuesto admite que el deterioro ocasionado por la conducta además del interés del damnificado, es posible componerse, pues conserva intactos sus elementos esenciales y sus facultades funcionales, bajo estas condiciones se podrá aplicar naturalmente a las cosas inmuebles y a las muebles en los hechos de tránsito, la responsabilidad civil cumple su función social legitimando pretensiones resarcitorias de índole patrimonial.

Composición por sustitución; es decir, por otra cosa similar: la idea de la reparación de las cosas a su estado anterior, excepto si fuere imposible en cuyo caso la indemnización se fijara en dinero o en tipo de forma de pago con el cual se sustituya la prestación también podrá el damnificado optar por la indemnización en dinero.



Para lo expuesto resulta de vital importancia subordinar estas situaciones a tres principios rectores: el de la autonomía de la voluntad, el de la buena fe guardada y el del ejercicio regular de los derechos, se analiza en los siguientes apartados, la indemnización de los perjuicios: los cuales consisten en las ganancias lícitas que deja de percibir la persona damnificada, a diferencia de los daños no pueden reponerse al status anterior, es por ello que se le conoce como un desagravio económico o bien un daño económico.

“Es simplemente lo opuesto a personal, ya que la alteración causada por el daño, en este último supuesto hace imposible a nuestro entender reponer el status anterior, y por ello hablamos de desagravio o satisfacción”.²⁵

En los hechos de tránsito, la responsabilidad civil cumple su función social legitimando pretensiones resarcitorias de índole patrimonial, el seguro no eliminará las responsabilidades civiles derivadas de los hechos de tránsito, pero mantendrá indemne el patrimonio del asegurado ya que las mismas serán subrogadas a la aseguradora.

En los accidentes de tránsito con personas lesionadas o incluso fallecidas, se originan investigaciones con el fin de determinar algún ilícito penal, y en ese caso deducir responsabilidades penales correspondientes en Guatemala al momento de surgir un hecho de tránsito con personas lesionadas interviene la Policía Nacional Civil como institución de apoyo al Ministerio Público en la investigación.

²⁵ Benítez. **Ob. Cit.** Pág. 257



Por lo anterior es necesario recordar cuál es el fin del proceso penal, el cual consiste en la averiguación de un hecho señalado como delito o falta y de las circunstancias en las que pudo haber cometido, el establecer la posible participación del sindicado, el pronunciamiento de la sentencia respectiva y la ejecución de la misma.

Al momento de ocurrir el hecho de tránsito en donde se encuentran personas lesionadas o hasta fallecidas, se originan delitos tales como lesiones culposas, homicidio culposo, responsabilidad de conductores y responsabilidad de otras personas, delitos que se encuentran tipificados dentro de la legislación guatemalteca, la parte fundamental del sistema de la responsabilidad penal está constituida por la teoría general del delito.

La cual se ha ido modelando como un conjunto de conceptos de algún modo derivado de la ley penal, su pretensión es facilitar el análisis jurídico de un hecho acaecido, a través de la verificación en pasos sucesivos, cada uno de los cuales presuponen el anterior y permite acaecer al siguiente.

La culpabilidad y el dolo son manifestaciones de la conducta humana, pero es necesario precisar que el delito imprudente por parte de los conductores de vehículos automotores, hasta hace poco se habla más que todo del delito culposo, distinguiéndolo del doloso y relegándolo a un lugar secundario, sin embargo la vida actual, en que se aumentan los riesgos para la vida, la salud, la integridad física; tal el caso del tráfico automovilístico; en estos casos la imprudencia de las personas juega un papel muy importante, no se puede seguir analizando la forma culposa dentro de las formas de culpabilidad, el delito imprudente ofrece particularidades por ejemplo, lo esencial en el tipo de injusto del delito imprudente.



No es tanto causar un resultado de la forma en que se califica la acción, lo necesario es precisar a quién puede atribuirse la imprudencia, el punto de referencia obligado tipo imprudente, es la observancia del deber objetivo de cuidado determinar a quién incumbe el deber objetivo de cuidado, es decir a quien incumbe actuar con diligencia debida, es el punto central del delito imprudente.

No todos los casos en los que se actúa imprudentemente son castigados en el Derecho Penal el principio de intervención mínima, fundamental del Derecho Penal Moderno, obliga al Estado a seleccionar a aquellos casos que afectan bienes jurídicos fundamentales, castigando las imprudencias que lesionan tales bienes jurídicos, en estos ilícitos no existe ninguna intencionalidad por parte del sujeto activo, pero debe existir una persecución penal en su contra, buscando el resarcimiento para las víctimas de la impericia, negligencia o imprudencia, al momento de surgir un hecho de tránsito.

El conductor y/o propietario cuenta con un seguro que cubra la responsabilidad civil, la aseguradora por medio de su departamento jurídico brindará asesoría legal, prestará asistencia de declaración de indagatoria, solicitud de otorgamiento de medida sustitutiva de libertad (arresto domiciliario o bien caución económica) siempre y cuando el mismo no haya incurrido en las condiciones que la ley prevee para no gozar de este beneficio, así mismo hará las gestiones necesarias para la devolución del vehículo y la licencia del conducir del asegurado y gestionará las actividades necesarias para el sobreseimiento del caso.



CONCLUSIONES

1. Se determinó que dentro del ordenamiento jurídico vigente, la norma legal, Artículo 29 de la Ley de Tránsito, aunque posee carácter imperativo, carece de fuerza coercitiva por parte de la autoridad competente para su cumplimiento, ya que al no haber, obligación de adquirir un seguro, el mismo no se contrata por parte del propietario del vehículo.
2. Se ha dado poca información y divulgación al respecto del seguro de daños contra terceros, sus ventajas, coberturas en el ámbito territorial y no se toma en cuenta como un requisito para otorgar licencias, ni para el pago del impuesto de circulación de vehículo al que están sujetos todos los automotores por parte del Gobierno a través del MFP.
3. La violación a lo establecido en la Ley de Tránsito por parte de propietarios de vehículos automotores y/o conductores es debido a la falta de reglamentación específica, ya que la ley no ha sido elevada a la categoría de derecho positivo, por falta de inoperatividad, sanciones pecuniarias drásticas para el que no cumpla y la supervisión de la misma por parte del Estado.
4. Es necesaria la participación activa del Estado en la aplicación del seguro obligatorio en conjunto con las aseguradoras legalmente establecidas, a través de efectuar el cobro por medio del combustible agregando un valor simbólico al precio del mismo, ya que los conductores al momento de consumir pagarían su seguro y no lo verán como un impuesto más.



5. Tanto el departamento de tránsito de la Policía Nacional Civil como la Policía de Tránsito de las distintas municipalidades, adolecen de conocimiento que permita a sus agentes, realizar las observaciones y apercibimiento pertinentes a los conductores de vehículos para que, de no tenerlo, adquieran el seguro de daños contra terceros, el cual protegerá su patrimonio al momento de causar un daño, como el cumplimiento de una norma legal establecida y vigente.



RECOMENDACIONES

1. El Ministerio de Gobernación deberá capacitar al personal encargado de velar por el tránsito (Policía Nacional Civil y Policía Municipal de Tránsito) para que conozca todas y cada unas de las normas vigentes y de aplicación coercitiva, en materia de tránsito y aquellas que penal y civilmente sean aplicables para el beneficio de las personas que transiten en vehículo y peatones en general.
2. La Policía Municipal de Tránsito y la Policía Nacional Civil proceda a la divulgación de la norma correspondiente Artículo 29 de la Ley de Tránsito, como una ley vigente, a fin de que se cree conciencia de su existencia y finalidad, y que con su carácter impero atributivo, iniciar un proceso de adquisición del seguro de daños contra terceros, por parte de los propietarios de vehículos automotores.
3. Establecer acuerdos, entre el Ministerio de Gobernación y las distintas aseguradoras existentes en el país y autorizadas por la Superintendencia de Bancos, para operar dicho tipo de seguros, a fin de fijar parámetros, que han de delimitar el monto de las coberturas, vigencias, documentos a entregar, forma de adquirir la póliza de seguros y valores a pagar por dicho seguro, para tener un patrón definido y que no se llegue a una competencia desleal, en el cual puede salir afectado el asegurado.



4. Para que el cumplimiento de dicha norma legal, sea efectivo, la Superintendencia de Administración Tributaria, debe proceder de manera, que para poder efectuar el pago del impuesto de circulación de cada año y/o solicitar la emisión o renovación de la licencia de conducir, el interesado (propietario y/o conductor), previamente ya haya adquirido y/o posea, el seguro de daños contra terceros.

5. Es necesaria la participación activa del Estado en la aplicación del seguro obligatorio en conjunto con las aseguradoras legalmente establecidas, a través de efectuar el cobro por medio del combustible agregando un valor simbólico al precio del mismo, ya que los conductores al momento de consumir pagarían su seguro y no lo verán como un impuesto más.



BIBLIOGRAFÍA

BENÍTEZ DE LUGO, Luis. **Tratado de seguros**. Madrid, España: (s.e) 1955.
Arturo y Roitman Horacio, BORDA ANZORENA. El seguro de responsabilidad civil. Buenos Aires, Argentina: Ed. Lerner, 1974.

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1972.

Colegio de Abogados y Notarios de Guatemala y UNESCO. **Acuerdos de Paz**. Guatemala: (s.e), 1996-1998.

COLONIA D' STRIA, Pierre. **Diccionario de términos jurídicos**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Dykingson, 1999.

DE LEÓN BLANCO, Manuel Eduardo. **La empresa de seguros**. Guatemala: (s.e), Universidad de San Carlos de Guatemala, 1984.

FUNDACIÓN TOMÁS MORO. **Diccionario jurídico espasa**. Madrid, España: Ed. Espasa Calpe, S.A., 1999.

GÓMEZ SANDOVAL, María Teresa. **El transporte urbano en Guatemala**. (s.l.i): (s.e), (s.f).

HERRERA HERMOSILLA, Claudio. **Regulación del transporte extra urbano**. (s.l.i): (s.e), (s.f).

DE PALMA, Alfredo Ricardo. **Seguros de automotores**. Responsabilidad daños al vehículo, robo y hurto. Buenos Aires, Argentina: Ed. Astrea, 1978.

MEILIJ, Gustavo Raúl. **Tratado de derecho de seguros**. Santa Fé, Argentina: Ed. Zeus, 1975.

MENCOS GUILLÉN, Edwin. **El seguro guatemalteco**. (s.l.i): (s.e), 2004.

Mundo motor prensa libre. El Liberal Progresista, de la Hemeroteca Nacional.



OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1987.

Reportaje asfixia vial, edición dominical, Prensa Libre. 20 de noviembre de 2006.

ROCA ORELLANA, Manuel Vicente. **Análisis jurídico del contrato de reaseguro.** Guatemala: (s.e), 2002.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco.** Tomo III, obligaciones y contratos. 3ª ed. Guatemala: Ed. Universitaria, 2000.

LEGISLACIÓN

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

Código de Comercio. Decreto 2-70, Congreso de la República de Guatemala, 1970.

Código Penal. Decreto 17-73, Congreso de la República de Guatemala, 1973.

Código Procesal Penal. Decreto 51-92, Congreso de la República de Guatemala, 1992.

Código Civil. Decreto Ley 106, Enrique Peralta Azurdía, Jefe de Gobierno de la República, 1964.

Ley de Tránsito. Decreto 132-96, Congreso de la República de Guatemala, 1,996.
Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98.

Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera. Acuerdo Gubernativo 42-94 Presidente de la República, 1994.



**Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte
Extraurbano de Personas.** Acuerdo Gubernativo 265-2001, Presidente de la
República, 2001.