

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

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central figure of a seated woman, likely the Virgin Mary, holding a child. Above her is a crown with a cross. To the left is a castle, and to the right is a lion. Below the central figure is a horse and rider. The entire scene is flanked by two columns. The Latin inscription around the border reads "CETERAS ORBIS CONSPICUA CAROLINA ACADEMIA COACATEMALENSIS INTER".

**NECESIDAD DE REFORMAR EL REGLAMENTO DE LA DIRECCIÓN
GENERAL DE TRANSPORTES POR LA CONSTANTE VIOLACIÓN
DE LOS TRANSPORTISTAS EXTRAURBANOS**

ELIO AUGUSTO MORALES TOBAR

GUATEMALA, AGOSTO DE 2014

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

**NECESIDAD DE REFORMAR EL REGLAMENTO DE LA DIRECCIÓN
GENERAL DE TRANSPORTES POR LA CONSTANTE VIOLACIÓN
DE LOS TRANSPORTISTAS EXTRAURBANOS**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva
de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

ELIO AUGUSTO MORALES TOBAR

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, agosto de 2014

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

DECANO: MSc. Avidán Ortiz Orellana
VOCAL II: Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III: Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV: Br. Mario Roberto Méndez Álvarez
VOCAL V: Br. Luis Rodolfo Aceituno Macario
SECRETARIO: Lic. Luis Fernando López Díaz

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

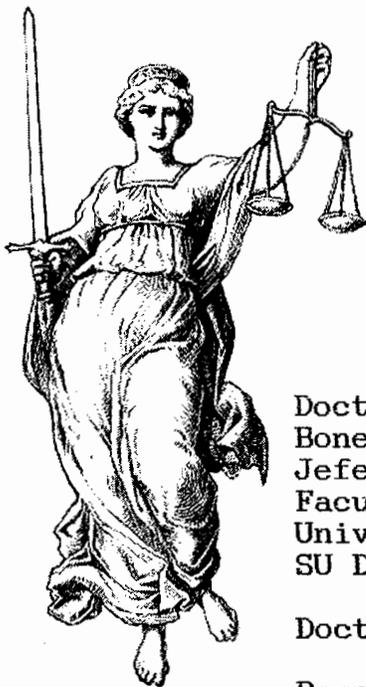
Primera Fase:

Presidente: Lic. Edgar Mauricio García Rivera
Vocal: Lic. Marvin Vinicio Hernández Hernández
Secretario: Lic. Raul Antonio Castillo Hernández

Segunda Fase:

Presidenta: Licda. Eloisa Mazariegos Herrera
Vocal: Lic. Hector David España Pinetta
Secretario: Lic. Gamaliel Sentés Luna

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).



Lic. Edwin L. Bautista M.



ABOGADO Y NOTARIO

Colegiado 3903

Guatemala, 31 de marzo de 2014

1/2
FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

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.

SU DESPACHO.



UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS
Hora: _____
Firma: _____

Doctor Mejía Orellana:

Respetuosamente me dirijo a usted, para manifestarle que acorde al nombramiento emitido por la jefatura a su cargo de fecha trece de noviembre de dos mil trece, procedí bajo mi propia dirección y supervisión, a la asesoría y revisión del trabajo de tesis del estudiante ELIO AUGUSTO MORALES TOBAR, intitulado " Necesidad de reformar el reglamento de la Dirección General de Transportes por la constante violación de los transportistas extraurbanos". Al respecto manifiesto lo siguiente:

a) Al estudiar y analizar el contenido del presente trabajo de investigación, se modificó el título de la presente tesis por estar mal nominado y ser contradictorio en su significado y contenido, sugiriéndose el título de la misma de la forma siguiente: " Necesidad de reformar el reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial, Acuerdo Gubernativo número 225-2012 del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, por la constante violación de esta normativa por parte de los transportistas extraurbanos", del cual el estudiante estuvo de acuerdo con la referida modificación. Así mismo expresamente declaro que no soy pariente del estudiante asesorado en la presente tesis dentro de los grados de ley.

b) El presente trabajo de tesis, contiene un estudio jurídico y doctrinario sobre la necesidad de efectuar reformas al reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial vigente, por la constante violación de las referidas normativas actualmente por parte de los transportistas extraurbanos, que adicionalmente han causado graves accidentes de tránsito y que provocan pérdidas de vidas humanas y materiales, debido a la imprudencia, negligencia e impericia de porteadores y choferes.



Lic. Edwin L. Bautista



ABOGADO Y NOTARIO

Colegiado 3903

2/2.

c) Considero que el estudiante aborda de manera científica, técnica y analítica una problemática importante dentro de la sociedad guatemalteca referente al tema del servicio de transporte extraurbano existente, que fundamenta la necesidad de reglamentar normativas estrictas dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco que protejan la vida de las personas que abordan las unidades del servicio ya citado. En el referido trabajo de tesis se establece un estudio doctrinario y jurídico que se sustenta en el uso de los métodos y técnicas de investigación, fundamentados en el analítico-sintético y inductivo-deductivo, que comprueban la validez legítima de la premisa que se intitula en el mismo.

d) En cuanto a la redacción y estructura de la investigación, la misma es acorde en el desarrollo de la temática a los criterios técnicos-jurídicos y se coincide con la información recopilada de diversos autores nacionales y extranjeros, así como con la adecuada aplicación de la legislación nacional vigente, constituyéndose un valioso aporte que servirá de fundamento para toda aquella persona que desee analizar sobre esta problemática a la seguridad del tránsito.

e) En relación a la conclusión discursiva del presente trabajo, son acordes a la hipótesis planteada, y el desarrollo de la investigación ha demostrado que las mismas son contestes con los planteamientos efectuados.

f) La bibliografía utilizada por la ponente se encuentra actualizada y acorde al trabajo técnico científico de tesis realizado por la sustentante, evidenciando un adecuado tratamiento de las fuentes y un análisis previo a la selección del material bibliográfico.

Por todo lo anterior, estimo que la presente tesis, cumple con los requisitos ordenados en el Artículo 31 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual, emito DICTAMEN FAVORABLE, para que se continúe con el trámite que en derecho corresponde.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle las muestras de mi distinguida consideración y estima, atentamente;

LIC. EDWIN LEONEL BAUTISTA MORALES.

ASESOR, COLEGIADO No. 3903.

Edwin Leonel Bautista Morales
ABOGADO Y NOTARIO

6ª avenida "A" 15-48, oficina no. 2 teléfono : 22328511- Telefax: 22328511

Guatemala



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 04 de julio de 2014.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante ELIO AUGUSTO MORALES TOBAR, titulado NECESIDAD DE REFORMAR EL REGLAMENTO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR LA CONSTANTE VIOLACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS EXTRAURBANOS. 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/srrs.

[Handwritten signature]

Rosario





DEDICATORIA

A DIOS TODO PODEROSO: Por este triunfo alcanzado, por mostrarme su amor.

A MI PAPÁ: Augusto Morales por sus sabios consejos, por instruirme para ser hombre de bien.

A MI MAMÁ: Belén Tobar Pérez (Q.P.D.) por instruirme en el camino de la verdad, gracias mamá por su amor.

A MIS HERMANOS: Lucilo, Fausto Gumerindo, Eduardo, María Isabel, Leticia Josefina, Waldemar, están en mis oraciones.

A MIS ABUELOS: Paternos y maternos (Q.P.D.) flores sobre sus tumbas.

A MIS TÍOS: Que Dios les continúe bendiciendo siempre.

A MI ESPOSA: Alicia Amperez Tista, por su amor, cariño, paciencia y entrega incondicional.

A MIS HIJOS: Dámaris Belen, Alicia Priscila, Elio Augusto, por su cariño, con Dios todo es posible.

A MIS PASTORES: José L. F. Arauz y Ana Julia Martínez por sus oraciones.

A LA IGLESIA LIRIO DE LOS VALLES: Por su apoyo que Dios les continúe bendiciendo siempre.

A MIS AMIGOS: Gracias por su amistad en todo tiempo, bendiciones.

AL ALMA MATER: Gloriosa y Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala como también a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.



Pág.

ÍNDICE

Introducción.....	i
-------------------	---

CAPÍTULO I

1. El derecho administrativo y la indemnización por daños y perjuicios.....	1
1.1. Reseña histórica del derecho administrativo	1
1.2. Definición de derecho administrativo.....	3
1.3. Definición de indemnización.....	3
1.3.1. Clases de indemnización.....	4
1.3.2. Antecedentes de daños.....	5
1.3.3. Definición de daño.....	7
1.3.4. Naturaleza jurídica del daño.....	8
1.3.5. Clases de daños.....	8
1.3.6. Definición de perjuicio.....	10
1.3.7. Naturaleza jurídica del perjuicio.....	11
1.3.8. Clases de perjuicio.....	12

CAPÍTULO II

2. La Dirección General de Transportes.....	15
2.1. Reseña histórica y actividad del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda	15
2.2. La Dirección General de Transportes	17
2.2.1. Antecedentes.....	17
2.2.2. Objetivos.....	17
2.2.3. Funciones.....	17
2.2.4. Organización de la Dirección General de Transportes.....	18
2.2.5. Actividad de la Dirección General de Transportes.....	26

2.3.	Servicios de transporte comercial.....	26
2.3.1.	Legislación del sector transporte.....	27
2.3.2.	Constitución Política de República de Guatemala.....	27
2.3.3.	Ley de Tránsito Decreto número 132-96 del Congreso Pública de Guatemala.....	28
2.3.3.1.	Definición de tránsito.....	28
2.3.3.2.	La vía pública.....	28
2.3.3.3.	Autoridades de tránsito en carreteras y caminos.....	29
2.3.3.4.	Los conductores y la licencia de conducir.....	29
2.3.3.5.	Organización del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil y su objeto.....	30

CAPÍTULO III

3.	Servicio público de transporte extraurbano.....	35
3.1.	Transporte terrestre en Guatemala	35
3.2.	Definición.....	35
3.3.	Porteadores	36
3.3.1.	Definición.....	36
3.3.2.	Porteador autorizado y momento en que se adquiere esta calidad.....	36
3.4.	Clases de transportes terrestres.....	37
3.4.1.	Transporte individual.....	37
3.4.2.	Transporte colectivo.....	37
3.4.3.	Transporte público.....	38
3.4.4.	Transporte privado.....	38
3.4.5.	Transporte urbano.....	39
3.4.6.	Transporte extraurbano.....	39
3.5.	Clases de servicio de transporte	40
3.5.1.	Servicios de primera categoría.....	40



3.5.2. Servicios de segunda categoría.....	40
3.5.3. Servicio de línea corta.....	41
3.5.4. Servicio directo.....	41
3.5.5. Servicio exclusivo para trabajadores agrícolas o industriales.....	41
3.5.6. Servicio exclusivo de turismo.....	42
3.5.7. Servicio internacional.....	43
3.5.8. Servicios especiales.....	43
3.6. Transportistas extraurbanos.....	44
3.6.1. Definición.....	45
3.6.2. Obligaciones del transportista autorizado.....	45
3.6.2.1. Obligación de proporcionar ticket.....	45
3.6.2.2. Obligación de dar mantenimiento a la unidad de transporte.....	45
3.6.2.3. Obligación de velar por que se respeten los derechos de los pasajeros.....	46
3.6.2.4. Obligación de adquirir una póliza de seguro.....	47
3.6.2.5. Obligación de cobro de la tarifa autorizada.....	47
3.7. El contrato de transporte	47
3.7.1. Definición.....	49
3.7.2. Características.....	49
3.7.3. Clases de contrato de transporte.....	50

CAPÍTULO IV

4. Accidentes de tránsito.....	53
4.1. Definición.....	53
4.2. Características	53
4.3. Elementos de los accidentes de tránsito	54



4.4.	Causas de los accidentes viales.....	54
4.5.	La seguridad activa.....	54
4.6.	La seguridad pasiva.....	55
4.7.	El conductor.....	56
	4.7.1. Definición.....	56
4.8.	Regulación de los accidentes de tránsito en la legislación guatemalteca.....	56
	4.8.1. Jurisdicción.....	56
	4.8.2. Delitos.....	58
	4.8.2.1. Responsabilidad civil y penal de los conductores del transporte extraurbano.....	58
	4.8.2.1.1. Responsabilidad civil.....	59
	4.8.2.1.2. Responsabilidad penal.....	59
	4.8.3. Ley de tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala y su Reglamento de la ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 460-2003.....	60
	4.8.4. Policía Municipal de Tránsito.....	60
	4.8.4.1. Funciones.....	60
	4.8.4.2. Procedimientos en materia de tránsito.....	61
	4.8.5. Programas de prevención	61
	4.8.6. Medidas de seguridad.....	62
4.9.	El pasajero.....	63
	4.9.1. Definición.....	63
	4.9.2. Derechos del pasajero.....	64
	4.9.2.1. Derecho a ser tratado con respeto.....	64
	4.9.2.2. Derecho al cobro de la tarifa autorizada.....	65



Pág.

CAPÍTULO V

5. Obligtoriedad del contrato de seguro en los servicios del transporte extraurbano.....	67
5.1. El contrato de seguro.....	67
5.1.1. Definición.....	68
5.1.2. Origen.....	68
5.1.3. Fundamentos técnicos del seguro.....	70
5.1.4. Naturaleza jurídica.....	71
5.1.5. Características del contrato de seguro.....	73
5.1.6. Elementos personales.....	75
5.1.7. El interés asegurable.....	78
5.1.8. Efectos del contrato de seguro.....	78
5.1.9. La prima.....	79
5.1.10. La póliza.....	79
5.1.10.1. Clases de póliza.....	79
5.2. Contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas.....	80
5.3. Indemnización en caso de muerte.....	80
5.4. Indemnización en caso de desmembración.....	81
5.5. Responsabilidad civil y mancomunada de los propietarios de los servicios de transporte extraurbano.....	82

CAPÍTULO VI

6. Necesidad de reformar el Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, por la constante violación de ésta normativa por parte de los transportistas extraurbanos.....	85
---	----



6.1. Análisis del Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.....	90
6.1.1. Sus incidencias.....	91
6.2. Análisis del Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas Acuerdo Gubernativo 265-2001.....	92
6.2.1. Sus incidencias.....	93
6.2.2. Análisis del Reglamento interno de la Dirección General de Transportes. Acuerdo Gubernativo 24-75 reformado por el Acuerdo Gubernativo 42-94.....	94
6.3. Propuestas para reformar y dar solución a la problemática del transporte extraurbano de personas contenida en el Reglamento para la Prestación del servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y servicio especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, por la constante violación de la normativa por parte de los transportistas extraurbanos.....	95
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	99
BIBLIOGRAFÍA.....	101

INTRODUCCIÓN



La presente investigación se elabora con el objeto de contribuir con los estudiantes de derecho, y público en general con una herramienta que contribuya a conocer de mejor manera la necesidad operante que existe en Guatemala de un ordenamiento jurídico que proteja la vida de las personas que abordan las unidades del servicio de transporte extraurbano, para que en lo posible disminuyan los accidentes de tránsito y cese el dolor en las familias guatemaltecas por la imprudencia de transportistas y choferes. El problema que abordan día tras día los pasajeros del servicio de transporte extraurbano se define como una necesidad latente de reformas al actual reglamento de la Dirección General de Transportes para establecer sanciones drásticas a los transportistas que lo incumplan.

Como hipótesis se indica que el problema radica en la necesidad de reformar el actual reglamento de la Dirección General de Transportes con sanciones específicas para los transportistas extraurbanos que no cumplan con respetar los derechos de los pasajeros. El objetivo general dentro de esta tesis es dar elementos necesarios para una reforma, existiendo sanciones drásticas para los transportistas extraurbanos que no respeten los derechos de los pasajeros; asimismo dentro de los objetivos específicos están: velar porque se cumpla con el ordenamiento jurídico guatemalteco dando protección a los pasajeros de las unidades del transporte extraurbano, velar porque los transportistas extraurbanos previo a que se les extienda una licencia de transporte extraurbano, cumplan con todos los requisitos legales necesarios para la obtención de la misma. En el enfoque metodológico del presente trabajo se recurrió a los siguientes métodos de investigación: el método deductivo, con el objeto de hacer un estudio completo de los distintos temas que se abordan, con el propósito de lograr una explicación amplia y un entendimiento perfecto del tema central. También se utilizó el método analítico, para sacar deducciones respecto al actual Reglamento de la Dirección General de Transportes, verificando las sanciones se están aplicando en favor del usuario del



transporte. Asimismo, fue de gran ayuda el método sintético en la realización de las conclusiones, y en el desarrollo de cada uno de los capítulos y el método inductivo, partiendo de aspectos particulares para llegar a tener un conocimiento amplio del tema que se desarrolla. Las técnicas utilizadas fueron las técnicas de recopilación de datos y elaboración de ficheros, para efectuar la recopilación de datos y la elaboración de ficheros se acudió a distintas fuentes originarias y especializadas que se encuentran ubicadas en diferentes centros de documentación acreditados.

La investigación consta de seis capítulos. El primero contiene el derecho administrativo, que abarca desde la reseña histórica del derecho administrativo hasta clases de indemnización, también la definición de daño y clases de daños; el segundo capítulo se refiere a la Dirección General de Transportes, la reseña histórica y la actividad del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, creación, organización; en el tercer capítulo se desarrolla lo concerniente al servicio público de transporte extraurbano asimismo contiene lo referente a los porteadores, las clases de transporte, los tipos de servicio, causas de los accidentes de tránsito; en el capítulo quinto se establece la obligatoriedad del contrato de seguro en los servicios del transporte extraurbano, su origen naturaleza jurídica y por fin el capítulo sexto trata de la necesidad de reformas al Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, por la constante violación de esta normativa por parte de los transportistas extraurbanos, su análisis, y lo referente al Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas y las propuestas para reformar y dar solución a la problemática del transporte extraurbano de personas contenida en el Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera. El procedimiento general empleado en la elaboración del presente trabajo de tesis constituye el velar porque se respeten los derechos de los pasajeros que cada día son vulnerados.



CAPÍTULO I

1. El derecho administrativo y la indemnización por daños y perjuicios

1.1. Reseña histórica del derecho administrativo

“El derecho administrativo, como toda rama de la ciencia, especialmente del ordenamiento jurídico, por excelencia de naturaleza social, se asienta en su estructura y se proyecta sobre la realidad histórica”.¹

Cuando se hace el análisis histórico del derecho administrativo surgen posiciones encontradas y en este caso con dos muy distintas. “Para unos autores, el derecho administrativo es una consecuencia de la revolución francesa. Y, para otros, la historia del derecho administrativo se encuentra ligada a la historia de lo público. Pues bien, la polémica sobre esta cuestión no es más que una representación de la discusión entre perspectiva subjetiva u objetiva como criterios definidores del derecho administrativo. Es decir, si lo decisivo es la persona jurídica y se conviene afirmar que la administración pública en sentido estricto trae su causa de la revolución francesa, entonces daremos origen de esta rama del derecho público en 1789. Si, por el contrario, acordamos que hay derecho administrativo, más o menos elaborado, desde que se percibe lo común como algo que debe ser gestionado para el bienestar general, entonces el origen

¹ Calderón Morales, Hugo Haroldo, **Derecho administrativo I**. Pág. 59.



histórico del derecho administrativo es un muy antiguo. Por eso, estas dos orientaciones doctrinales desembocaron en la disyuntiva: o derecho administrativo inexistente (antes de 1789) o derecho desconocido”.²

En cualquiera de los casos, se deduce que la comprensión del derecho administrativo y la administración pública presuponen el conocimiento de su historia, pero distinguiendo cada una de ellas, puesto que el nacimiento de la administración pública, concebida tal cual es a través de la historia, no presupone el nacimiento del derecho administrativo, colateral a ella.

Para Forsthoff, mencionado por Jaime Rodríguez Arana, “el derecho administrativo nace tras la revolución francesa y su sistematización se produce en Italia, en el segundo decenio del siglo diecinueve. Ahora bien, la gran pregunta que se formula Giannini es si con anterioridad al advenimiento de la Ilustración existía derecho administrativo y, en caso contrario, por qué aparece como consecuencia de la revolución en 1789. Y si se quiere, también convendría saber, si no era derecho administrativo, qué era lo que habría antes de la revolución francesa”.³

Por eso, dice Rodríguez Arana, bien puede afirmarse que en las sociedades anteriores a 1789 había derecho administrativo incipiente, si, derecho administrativo rudimentario,

² Calderón Morales. Tomo I. **Ob. Cit.** Pág. 6.

³ Rodríguez Arana Muñoz, Jaime. **Derecho administrativo español tomo I.** Pág. 3.



pero desconocido. Es el caso del derecho administrativo en Roma: había normas y reglas jurídico-administrativas, pero obviamente, no existía ciencia del derecho administrativo.

El mérito a la revolución francesa en 1789, es la connotación de normas especiales que regulan las relaciones de los particulares con la administración y viceversa, y que salen de la esfera del derecho común y de las ciencias de la administración, esto es lo que realmente marca el nacimiento de un derecho administrativo que rápidamente se va desarrollando hasta nuestros días, por eso se dice que el derecho administrativo "Es en efecto un derecho novísimo".⁴

1.2. Definición de derecho administrativo

El derecho administrativo "Es el conjunto de normas y principios jurídicos que reglamentan las actividades de la administración pública".⁵

1.3. Definición de indemnización

Debe entenderse como "la suma de dinero que se paga a una persona que ha sufrido un daño o perjuicio, para que con ella quede indemne o, al menos, compensada de la

⁴ Bielsa, Rafael. **Principio del derecho administrativo**. Pág. 42.

⁵ Calderón Morales. Tomo I. **Ob. Cit.** Pág. 59.

pérdida producida. Si se trata de un daño material, el Derecho intenta siempre la reparación en forma específica, así, el daño producido en el automóvil como consecuencia de un accidente de tránsito, será resarcido. Sin embargo, hay casos que no admiten la reparación en especie, como son los daños físicos personales o los daños morales, en estos supuestos, el dinero no cumple en realidad una función reparadora, pues no es posible entender ni aceptar que la pérdida de un brazo, una invalidez permanente o la muerte de un ser querido valen o se traducen en una determinada cantidad de dinero. Sin embargo, el dinero puede servir como fórmula de compensación, incluso cuando se trata de un procedimiento muy tosco”.⁶

1.3.1. Clases de indemnización

La indemnización conlleva el resarcimiento por un daño y/o perjuicio causado. Se deduce que la indemnización se clasifica en la indemnización por razón del daño y/o perjuicio moral causado y la indemnización por razón del daño y/o perjuicio patrimonial causado.

Por mucho tiempo, una gran parte de códigos de América Latina, tienen en su mayoría orígenes del código Napoleónico, como consecuencia, no reconocen directamente los daños morales, por el hecho de la falta de certeza para poder indemnizarlos o repararlos. Fue hasta mediados del siglo pasado, que en la doctrina y la jurisprudencia principalmente extranjera, (como el caso de la francesa con Mazeaud y Tunc,

⁶ La Cruz Berdejo, José Luis. **Elementos del derecho civil**. Pág. 33.



la española con Santos Briz, entre otros), por la influencia que ha tenido el resultado dañoso provocado a una persona, se empezó a valorar los perjuicios morales para que estos fueran también indemnizables al igual que los daños materiales, toda vez que la ley no los contemplaba como tales de manera separada y que al indemnizar tácitamente incluye a ambos, como que uno no se daba sin el otro y que por lo tanto, mantenían necesariamente un vínculo.

Debido a los avances sociales, jurídicos y culturales, se ha considerado por la doctrina extranjera otros daños morales al crear dentro de su clasificación los daños morales propiamente dichos, que pueden ser objeto de indemnización, como son los daños fisiológicos referidos al precio del dolor físico y psíquico que sufre la víctima generada de un acto o hecho ilícito. El perjuicio moral contra el disfrute de los placeres de la vida, cuando se produce un daño contra las personas.

1.3.2. Antecedentes de daños

En el derecho romano, la Ley tomó como fundamento de la responsabilidad civil un criterio objetivo, el cual consistió básicamente en que el causante de un daño debía responder por éste, sin tener en cuenta ningún aspecto de tipo subjetivo; es decir, poco importaba la intención del generador del daño, bastaba con la producción de un hecho dañoso causado injustificadamente. Por esta razón, quién sufría los resultados dañosos estaba facultado para reaccionar y causar otro daño similar, siendo la tradicional forma



de hacerlo, la venganza, que en situaciones era desproporcionada, es decir causas mayor daño. La responsabilidad civil en sus orígenes, no tuvo una función reparadora porque su misma función no permitía existiera reparación. La situación se modifica en la época de Justiniano, al tenerse en cuenta la necesidad de la presencia de la culpa, elemento que surge de la imprudencia, la impericia, la ignorancia de lo que se debía o no hacer, en determinadas circunstancias.

El último elemento fue esencial en la expedición del Código Napoleónico. Hasta ese momento a principios del siglo XIX e incorporado al ordenamiento jurídico guatemalteco. La culpa tenía origen en la acción realizada por un sujeto, acción que generaba un reproche de parte de la sociedad porque el sujeto pudo haber actuado de otra manera. Como consecuencia, surgió la protección del ordenamiento jurídico al perjudicado, debiéndose producir la reparación del daño ocasionado, con lo que ya no tiene la sanción el carácter vindicatorio que en sus inicios tuvo la institución, sino precisamente es de carácter reparatorio. En aquella época se distingue entre la culpa y el dolo, entendiéndose por culpa, la falta de diligencia y cuidado del agente.

Por dolo se entendió, la intención de causar daño. Posteriormente se cuestionó el concepto de culpa del causante del daño, porque en ocasiones, era difícil de acreditar por la persona perjudicada, quedando frustrada la posibilidad de recibir la reparación por los daños o perjuicios sufridos. Ante la dificultad de demostrar dicho elemento, se modificó la concepción de la culpa. Entonces, se creó la teoría de la apreciación de la culpa, en abstracto, debiéndose analizar el comportamiento de quien causa el daño.

Con avance tecnológico aparece el desarrollo industrial y con él diferentes objetos que por su naturaleza son susceptibles de causar daños, surge en el ámbito jurídico presunciones de culpa. Como consecuencia de estas presunciones hay sujetos que desarrollan alguna de las denominadas actividades peligrosas o de riesgo se presumen culpables del daño que causen a otras personas en ejecución de las mismas, liberando a quien sufre la afectación de la obligación de probar la culpa. Es decir, será la persona que causa el daño quien deberá probar la ausencia de culpa en su comportamiento, demostrando que actuó con la debida diligencia y con la debida impericia y que el daño se produjo por la presencia de factores ajenos a su comportamiento, como son el caso fortuito, la fuerza mayor, y por culpa de la víctima.

1.3.3. Definición de daño

“Según la Academia, que remite la definición del sustantivo al verbo respectivo, es el detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor, molestia; Maltrato de una cosa”.⁷

⁷ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 25.



1.3.4. Naturaleza jurídica del daño

Para establecer la naturaleza jurídica del daño según el criterio de algunos autores se debe observar la naturaleza jurídica de la responsabilidad civil, que lógicamente según ellos no puede ir separada de aquel, así pues, que hay que establecerla para llegar al motivo que la origina, la plantean por la vía procesal que se haga valer o por la fuente jurídica, llegando así la conclusión de que tanto la acción como la responsabilidad civil que aquella pone en movimiento son de naturaleza privada o corresponde al daño, de allí que se diga que “pública será la lesión del interés Jurídico. Pública será la ofensa. El daño será siempre privado aunque el motivo que lo produjo fuere ilícito penal”.⁸

Tomando también en cuenta que hay daños cometidos por imprudencia, tal el caso cuando dos pilotos del transporte extraurbano que van peleando pasaje y uno de ellos impacta contra otro vehículo o se hunde en alguna hondonada, causando lesiones a los pasajeros a veces también daños psicológicos los cuales es difícil de determinar de una forma cualitativa y o cuantitativa.

1.3.5. Clases de daños

a) Daños patrimoniales

Son los que producen “Menoscabo demérito, destrucción o pérdida de una cosa

⁸ Sáez Jiménez y Fernández de Gamboa. **Compendio de derecho procesal civil y penal**. Pág.1302.



material incorporada en el patrimonio económico de una persona, ya sea física o jurídica y que en virtud del acto penal que motivo el perjuicio surge la correspondiente obligación civil, aunque su fuente sea penal, de satisfacerlo, al objeto de restablecer el equilibrio patrimonial de dicha persona, de acuerdo a la situación de hecho y de derecho preexistente a la perpetración de la infracción criminal".⁹

b) Los daños cuasi patrimoniales

Son aquellos perjuicios que no tienen una graduación determinable en dinero que permita hacer de forma adecuada y exacta la correspondiente compensación al efecto de restablecer ese equilibrio patrimonial.

No es difícil encontrar en el daño cuasi patrimonial puntos de contacto o ensamblamiento del mismo con el daño moral, de tal forma que es posible negarle sustantividad a tal categoría argumentando que el daño causado por un delito o falta debe ser siempre resarcido, al margen de la naturaleza del daño y sin entrar en discusiones o fundamentaciones del porqué de la reparación de los daños patrimoniales o morales.

c) Daños de peligro

Son aquellos que provocan menoscabo, perjuicio de carácter patrimonial, material, cuasi patrimonial o moral, pero en la inteligencia de que solo produce tal perjuicio

⁹ Ossorio, Manuel. **Ob. Cit.** Pág. 1277.



respecto de las categorías de daño cuasi patrimonial y moral, se dice que hay daño de peligro “Cuando una persona pasa una situación de angustia, temor, dolor o cuando como consecuencia de ello, sufre detrimento en su personalidad física, o psíquica que repercute sobre patrimonio, entendido este no solo como conjunto de bienes presentes, sino como posibilidades ciertas de obtener otros, pero para que en definitiva pueda hacerse valer el daño de peligro, será siempre necesario la demostración de la infracción”.¹⁰

1.3.6. Definición de perjuicio

“Ganancia lícita que deja de obtenerse, o deméritos o gastos que se ocasionan por acto u omisión de otro y que éste debe indemnizar, a más del daño o detrimento material causado por modo directo”.¹¹

“Para algunos autores, el concepto de perjuicio se encuentra subsumido en el de daño; o sea que el perjuicio no es sino una modalidad del concepto más amplio de daño. Sin duda por eso, Couture define el perjuicio como daño, menoscabo o privación de ganancia. Y por eso también, algunos códigos señalan que el daño comprende no solo el perjuicio efectivamente sufrido, sino asimismo la ganancia de que se priva al damnificado por el acto”.¹²

¹⁰ Sáez Jiménez y Fernández de Gamboa. **Ob. Cit.** Pág. 1299.

¹¹ Ossorio, Manuel. **Ob. Cit.** Pág. 719.

¹² Martínez Rave, Gilberto. **La responsabilidad civil extracontractual.** Pág. 18.



1.3.7. Naturaleza jurídica del perjuicio

Se ha estimado que existen dos teorías que tratan de la naturaleza jurídica del perjuicio siendo las siguientes:

a. Teoría subjetiva: Sostiene que toda aquella persona que cause perjuicio a otra, tiene la obligación de responder con indemnizar en concepto de responsabilidad civil ese daño o perjuicio causado. En concordancia con esta teoría el Artículo 1645 del Código Civil guatemalteco, regula: "Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

La norma jurídica anterior, invierte la carga de la prueba, en virtud que el causante del daño o perjuicio se presume culpable, y para destruir esta presunción de culpabilidad, debe demostrar que el daño o perjuicio causado se produjo por culpa inexcusable de la víctima, y en todo caso, el perjudicado solo está obligado a probar el daño o perjuicio sufrido, de conformidad con el artículo 1648 del mismo código.

b. Teoría objetiva o del riesgo creado: Indica que toda persona que cause un daño o perjuicio a otra persona, debe indemnizar por concepto de responsabilidad civil, debiendo probar el daño y los perjuicios que ha sufrido el sujeto pasivo. Se denomina riesgo creado, porque el riesgo debió haber sido previsto.



1.3.8 Clases de perjuicio

a) Perjuicio estético

Toda lesión fisiológica debida a hecho ajeno y que produce mutilación, defecto, cicatriz, mancha cualquiera otra falta que provoca repulsa, compasión, desagrado, irrisión o simple curiosidad mortificante de los demás y que se aparte de los caracteres regulares de las personas en general o concretamente de aquella a que se haga referencia. A esa definición descriptiva, el Diccionario de Derecho Usual agrega que la responsabilidad aneja al perjuicio estético encuadra, en su caso en el concepto penal de lesiones.

“El resarcimiento económico se incluye en el daño moral en los Accidentes de tránsito se origina con frecuencia este perjuicio”.¹³

b) Perjuicio indirecto

El resultante de otro, en la concatenación de causas. Acerca de la causalidad jurídica aceptable, sobre todo con miras al resarcimiento, los Mazeaud empiezan por recordar el ejemplo de Pothier, relativo a una vaca enferma que es vendida. El primer perjuicio es para el adquirente, cuando desconocía la circunstancia. Posteriormente, por contagio, mueren otras de la manada. Esa pérdida toma por último insolvente al comprador, que ve embargados sus bienes y vendidos a precio vil.

¹³ Saez Jiménez Fernández de Gamboa. **Ob. Cit.** Pág. 719.



Es de suma importancia conocer este tipo de perjuicios en virtud que se pueden presentar en cualquier momento, y lugar en los incidentes de tránsito, al analizar tales perjuicios se puede pedir el resarcimiento de los daños causados, y así resarcir a las personas que resultan afectadas por los efectos directos o indirectos que del mismo se deriven.





CAPÍTULO II

2. La Dirección General de Transportes

2.1. Reseña histórica y actividad del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

“El Ministerio de Comunicaciones fue creado el 24 de agosto del año 1871, con el nombre de Ministerio de Fomento, con el número de Decreto 14. Posteriormente el 17 de agosto del año 1999, se emitió su reglamento con el acuerdo Gubernativo 520-99, convirtiéndolo en el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Para que Guatemala cuente con infraestructura y comunicaciones adecuadas, existe el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV) institución encargada de planificar y desarrollar sistemas de comunicaciones, infraestructura y transporte del país”.¹⁴

Durante más de un centenar de años el Ministerio de Comunicaciones ha llevado desarrollo a diferentes regiones; Guatemala cuenta hoy en día con más de muchos puentes a nivel nacional; kilómetros de carreteras asfaltadas; servicios de telefonía; a través de este ministerio se otorgan viviendas a personas de escasos recursos soluciones habitacionales.

¹⁴ Estudio Centro Americano Transporte Carreteras y servicios de transporte.



Tiene a su cargo la construcción y remodelación de la infraestructura de edificios educativos, gubernamentales. Es responsabilidad del Ministerio formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento de Comunicaciones, es el encargado del mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país; al uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo; a la obra pública; a los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología; y a la política de vivienda y asentamientos humanos, todo con el propósito de efectuar una “organización ministerial adecuada, adaptada a las necesidades y problemas”.¹⁵

La actividad fundamental del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda consiste en formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país; al uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo; a la obra pública; a los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología; y a la política de vivienda y asentamientos humanos.

¹⁵ Castillo González, Jorge Mario. **Derecho administrativo Tomo I.** Pág. 308.



2.2. La Dirección General de Transportes

2.2.1. Antecedentes

La Dirección General de Transportes es una dependencia adscrita inicialmente al Ministerio de Economía, y cuyo reglamento interno fue creado según Acuerdo Gubernativo número 24-75 de fecha 6 de octubre de 1975; posteriormente fue trasladada mediante Decreto Ley 19-83 del 22 de marzo de 1983 al Ministerio de Transportes y Obras Públicas, denominado en la actualidad como Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

2.2.2. Objetivos

Los objetivos fundamentales de la Dirección General de Transportes son el registro, control, regulación de los servicios públicos de transporte por carretera, extraurbano, agrícola e industrial y de turismo nacional e internacional.

2.2.3. Funciones

“El Organismo Ejecutivo fue creado por la Constitución Política, es el ente encargado de administrar al Estado de Guatemala actuando dentro del marco de la ley”.¹⁶

¹⁶ Castillo González. **Ob. Cit.** Tomo I. Pág. 270.



2.2.4. Organización de la Dirección General de Transportes

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

- Dirección
- Subdirección
- Oficina de programación
- Oficina de presupuesto y contabilidad
- Secretaría general
- Departamento de libre acceso a la comunicación
- Departamento de asesoría económica
- Departamento de asesoría jurídica
- Departamento de control
- Comité de coordinación
- Consejo consultivo

a. Dirección

La ocupa un funcionario nombrado por el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, el cual tiene las atribuciones de velar por el correcto desempeño de la Dirección.



b. Subdirección

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

- a. Asistir al director general en la programación, organización, coordinación de las actividades que ejecutan las dependencias de la dirección;
- b. Rescindir el contrato de los empleados que pertenecen a cualquier tipo de reglón, cuando lo cree conveniente;
- c. Dirigir, coordinar y evaluar los aspectos técnico-administrativo por delegación del director general; y
- d. Sustituir al director general en sus funciones, por ausencia temporal.

c. Oficina de programación

La oficina de programación tiene las siguientes funciones:

- a. Asesorar al director general en la preparación de los proyectos del transporte terrestre extraurbano, dándole posibles soluciones en caso de conflictos.
- b. Realizar las investigaciones de campo tendientes a recabar la información necesaria para los programas y proyectos de la Dirección; Proyectar, investigar, recopilar y tabular la información estadística requerida en las investigaciones de campo; estadística que deberá mantenerse actualizada;
- c. Establecer la metodología para la preparación de un archivo nacional del transporte por carretera que contribuya al desarrollo de este sector y mantenerlo actualizado; y



d. Preparar el proyecto de presupuesto anual de la Dirección General de Transportes.

d. Oficina de presupuesto y contabilidad

La oficina de presupuesto y contabilidad, tiene las siguientes funciones:

- a. Cooperar en la preparación del presupuesto anual de la Dirección, ejecutando acciones concernientes a su función para obtenerlo;
- b. Ejecutar el presupuesto de la Dirección;
- c. Administrar el fondo rotativo de la Dirección;
- d. Requerir facturas a las personas que trabajan bajo el reglón cero veintinueve, para sí extenderles el pago correspondiente de acuerdo a lo establecido en el contrato.
- e. Llevar un control de los gastos de viáticos, órdenes de compra, gastos de representación, alquileres, consumo de gasolina y reparaciones de maquinaria y equipo; y
- f. Llevar el inventario de los bienes que posee la Dirección.

f. Secretaría general

La secretaría general tiene las siguientes funciones:

- a. Dirigir y darle trámite a todos los expedientes en que tiene competencia la Dirección General;
- b. Velar por que los trámites administrativos se resuelvan de forma rápida y se cumplan con los principios del derecho administrativo.
- c. Responder por las acciones realizadas por el personal bajo su cargo, faccionar las actas relativas a: los procesos.



d. Dar fe a través de la firma del secretario general a las actuaciones realizadas por los oficiales previa revisión y asesoría de los asesores de secretaría, firmar certificaciones, extractos o copias auténticas de los documentos y diligencias administrativas ante la Dirección; y

e. **Mostrar los expedientes, a las personas con interés en los mismos.**

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

- Sección de recepción de documentos

En esta ventanilla se reciben los documentos para inicio de los tramites a los cuales tiene competencia la Dirección, también es la encargada de la recepción de memoriales los cuales contienen, subsanación de previos, audiencias de tres días, oposiciones, recursos de revocatoria y trámites administrativos, los cuales son resueltos por los oficiales de secretaría.

- Sección de información

Es una ventanilla en la cual se les informa a los interesados de los trámites administrativos, cual es el avance de los mismos, esta actividad en ocasiones es realizada por los oficiales de secretaría en forma rotativa.



- Sección de oficiales de secretaría

Son los encargados de resolver y darle trámite a las diferentes solicitudes, así también resolver de forma inmediata los expedientes que son requeridos por el secretario general, director y subdirector, emitiendo providencias de trámite y resoluciones de fondo, previa revisión de los asesores secretaría y del asesor de dirección, este último solo revisa y no firma haciéndolo en su lugar el director o subdirector según sea el caso, así mismo los oficiales son los encargados de resolver: las oposiciones interpuestas a los tramites, Informes administrativos a su cargo, rinden cuando les es requerido un inventario de actuaciones realizadas y de todos los expedientes que tienen a su cargo y resguardo.

- Sección de remisiones

Esta sección se encarga de dar a conocer a los transportistas autorizados las multas que se les haya impuesto por no cumplir con lo que establece el reglamento que les rige, y proporcionales la forma de cancelar dichas multas, y

- Sección de notificación

Su función básica consiste en hacer saber a los interesados en los diferentes trámites administrativos, de las resoluciones de trámite y de fondo emitidas por los oficiales de secretaría.

g. Departamento de asesoría económica

Este departamento es de suma importancia en su funcionamiento, en virtud que lleva el



registro y control de todas las licencias que han sido autorizadas hasta el momento, cuando ingresa una solicitud de línea nueva es el encargado de verificar en la base de datos previa publicación y resolución de oposiciones si es procedente otorgar o no la licencia de transporte extraurbano solicitada, efectúa un breve historial de las licencias en la ruta que se pretende cubrir, declara la necesidad que existe o la saturación de la ruta y la no existencia de espacio para más unidades. Se podría decir que en un 90% depende de este departamento la autorización de una nueva línea o la no aprobación de la misma.

h. Departamento de asesoría jurídica

La función primordial de este departamento es calificar que el trámite administrativo se realice con estricto apego a derecho, si en el expediente se han observado las formalidades legales, se procede a emitir dictamen, por lo regular este dictamen siempre avala lo que ha resuelto la asesoría económica, cuando se encuentran anomalías en el proceso se procede a una resolución de trámite en la que se hace el listado de formalidades que se requieren para otorgar el visto bueno, cumplidos los requisitos requeridos emite su pronunciamiento.

Entre otras actividades también es la encargada de interponer las denuncias al Ministerio Público cuando se detectan presuntas falsedades en los documentos presentados durante el trámite.



Cuando el oficial de secretaría detecta una posible falsedad en algún documento lo envía al departamento jurídico para que éste analice o requiera ayuda de otra institución del estado para comprobar la autenticidad de los documentos.

Después de haber emitido su dictamen sea favorable o desfavorable para el solicitante, remite el expediente a la Procuraduría General de la Nación, para que ésta emita o no visto bueno a todas las actuaciones realizadas en el respectivo expediente.

i. Departamento de control

El funcionamiento de este departamento, es esencial para disminuir el riesgo de los accidentes de tránsito de las unidades del transporte extraurbano, es aquí en este departamento, donde después de emitida la resolución final en la cual se otorga la licencia solicitada, se lleva a cabo una inspección ocular de el o los buses que se pondrán en funcionamiento.

Por la importancia del trabajo que se realiza en este departamento, debería hacerse la inspección en forma electrónica, realizada por mecánicos de profesión, adscritos al departamento de tránsito, dejando registrada la firma del que realiza la inspección, con todos sus datos personales, fotografías de todas las partes del bus, y dar fe a través de declaración jurada de que en realidad los buses cumplen con todos los requisitos legales para el funcionamiento.



El departamento de control realiza la inspección del bus propuesto para operar, lo hace a través de un formulario impreso, en el cual se detalla las condiciones en el las que se encuentra el bus, por lo regular según el criterio del que realiza este trabajo siempre los buses cumplen con todos los requisitos, lamentablemente las noticias informan constantemente la realidad, que triste y penosamente son brutales accidentes.

j. Departamento de archivo

Su función consiste en resguardar todos los expedientes, documentos que le hayan sido conferidos por las autoridades de la Dirección General de Transportes, también realiza la actividad de informar al departamento de oficiales de secretaría en caso de renovaciones de licencia, cual fue la fecha en que se extendió la misma, si ha habido modificaciones en cuanto al estado de la misma.

Al rendir su informe se detalla concretamente todos los datos necesarios para que el oficial de secretaria proceda a resolver la solicitud planteada, además rinden informe cuando así lo solicita el director o el subdirector, del estado de algún expediente.

k. Consejo consultivo

El consejo consultivo, está integrado con representantes de gremiales de transportistas, representantes del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, representantes de la Dirección General de Transportes. Se reúnen periódicamente para tratar asuntos de su conveniencia los cuales les están



perjudicando, por lo regular solicitan informes al departamento de oficiales secretaría a través de un asesor de secretaría o del secretario general.

2.2.5. Actividad de la Dirección General de Transportes

Su actividad fundamentalmente se concreta en dar certeza jurídica a todos los actos que son de su competencia, llevando acabo un control de todas las licencias que autorizan protegiendo de esta manera a los transportistas autorizados.

A través del que hacer de la Dirección General de Transportes, se canaliza el transporte extraurbano brindando así un servicio esencial a toda la población.

2.3. Servicios de transporte comercial

La Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 131 establece: "Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidos las naves, vehículos, instalaciones y servicios".

Las terminales terrestres y aeropuertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común, y así como los servicios de transporte nacional o internacional, es

necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito, una vez cumplidos los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente.

2.3.1. Legislación del sector transporte

La organización del Estado de Guatemala, para su funcionamiento se fundamenta en leyes formales. Estas leyes constituyen el instrumento jurídico que se emplea para establecer las estructuras organizacionales y funciones administrativas.

2.3.2. Constitución Política de República de Guatemala

“La Constitución Política Es el conjunto de normas jurídicas que integran los principios fundamentales y las instituciones básicas de un Estado que las ha adoptado como ley suprema”.¹⁷

El Artículo 2º de la Carta Magna, establece, “Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la república la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona”.

¹⁷ Orellana Donis, Eddy Giovanni. **Teoría general del proceso**. Pág.33.



A sí mismo en el artículo 3º de la misma literalmente dice: “El estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y seguridad de la persona”.

2.3.3. Ley de Tránsito Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala

2.3.3.1. Definición de tránsito

“Por tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de Policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas”.¹⁸

2.3.3.2. La vía pública

De conformidad con el manual de equipo docente de la guardia civil española de asistencia técnica a la Policía Nacional Civil: Esta se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas; y los ríos y lagos navegables, mar territorial, demás

¹⁸ Diccionario Municipal de Guatemala. Pág. 289.



vías acuáticas, cuyo destino natural sea la circulación de personas y vehículos, y que conforme las normas civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común .

2.3.3.3. Autoridades de tránsito en carreteras y caminos

El Ministerio de Gobernación, por intermedio del departamento de tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, ejercerá la autoridad de tránsito en todas las carreteras nacionales y departamentales, así como en las carreteras municipales y en los caminos de herradura y vecinales, cuya administración no haya sido trasladada a las municipalidades.

2.3.3.4. Los conductores y la licencia de conducir

El Artículo número 22 de la Ley de Tránsito indica que para conducir un vehículo por la vía pública, es necesario que el conductor reúna los requisitos siguientes:

- a. Estar habilitado mediante licencia de conducir, extendida por la autoridad correspondiente.
- b. Encontrarse en el pleno derecho de sus capacidades civiles, mentales y volitivas, y
- c. Conducir el vehículo en la vía pública por el lugar, en la oportunidad, modo, forma y dentro de las velocidades establecidas conforme esta Ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables.



2.3.3.5. Organización del Departamento de Tránsito y su objeto

Para el cumplimiento de sus funciones y atribuciones, el departamento de tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, se integrará con las dependencias administrativas siguientes:

Jefatura;

Sub-jefatura;

Secretaría general;

Secciones;

Divisiones;

Unidades ejecutivas; y

Delegaciones departamentales de tránsito.

El Artículo 1 del Reglamento de Tránsito establece la organización del departamento de tránsito, como se encuentra estructurado internamente.

El Artículo 6 del Reglamento establece el Objeto el cual es normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional.

En Artículo 7 del citado cuerpo legal establece toda una serie de definiciones de todos los términos que se utilizan en este reglamento, por ejemplo: luces, parquímetros,



banquetas etc.

El Título 3 en el Capítulo 1 del Reglamento establece todo lo relacionado a la clasificación de los vehículos por su uso y su peso, desde una bicicleta hasta remolcadores o cabezales.

El Artículo 10 del mismo cuerpo legal establece los documentos que los vehículos deben poseer para circular por las calles tales como: tarjetas de circulación calcomanías etc.

El Artículo 14 establece el equipo básico para vehículos automotores tales como retrovisor, parabrisas etc. Todo lo relacionado con el funcionamiento esencial del vehículo.

El Artículo 18 establece lo relativo al estado en que deben estar las yantas de los automotores las cuales no deben estar lisas o con agujeros.

El Artículo 23 se refiere a los tipos de licencia que existen por ejemplo:

Licencia tipo A:

La cual se requiere para conducir vehículos de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, transporte escolar y transporte colectivo (urbano y extraurbano).



Licencia tipo B:

Esta licencia se requiere para conducir toda clase de automóviles, paneles, microbuses o vehículos automotores de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo.

Tipo C:

Para conducir toda clase de automóviles, paneles, microbuses, pick ups con o sin remolque y un peso bruto máximo de hasta 3.5 toneladas métricas sin recibir remuneración.

El Artículo 40 establece las obligaciones de los conductores los cuales deben conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía pública.

El Artículo 44 regula lo concerniente a la contaminación auditiva de la siguiente manera
“Queda prohibido producir sonidos o ruidos estridentes, exagerados o innecesarios por medio de los propios vehículos, escapes, bocinas u otros aditamentos especialmente en áreas residenciales, hospitales y horas de la noche”.

El Artículo 68 en lo relativo a Normas Generales establece lo siguiente: “El conductor de un vehículo de transporte colectivo, urbano y extraurbano, deberá conducir y efectuar las paradas y arranques sin sacudidas ni movimientos bruscos. Se abstendrá de



realizar acto alguno que le distraiga durante la marcha. El conductor, y en su caso, ayudante o encargado, durante la marcha y en las paradas, velará por la seguridad de los viajeros”.

Los Artículos 180 al 185 establecen lo relativo a las multas a que se hacen acreedores los que infrinjan el Reglamento de Tránsito, multas que oscilan desde cien quetzales hasta un mil quetzales dependiendo la infracción cometida.

La Ley de Tránsito Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, es completo en su estructura, regula todo lo relativo a la materia de tránsito, definiendo y estableciendo cuales son las sanciones que se aplican en caso de infracción del mismo; en el articulado es claro y preciso señalando todo lo referente a vehículos, personas y señalizaciones.





CAPÍTULO III

3. Servicio público de transporte extraurbano

“Es aquel medio de transporte destinado para el servicio público, el cual además de ser colectivo es pagado. Es público porque puede ser utilizado por cuantas personas lo necesiten y porque el Estado por medio de sus instituciones regulan tales servicios, impone horarios de salidas, tarifas de pasaje, impuestos especiales y concede autorización de las rutas y además hay vigilancia del Estado para el cumplimiento de la obligación contraída, cualquier incumplimiento a lo establecido puede dar motivo para cancelarla la licencia”.¹⁹

3.1. Transporte terrestre en Guatemala

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

3.2. Definición

Es aquel medio de transporte que se moviliza únicamente sobre tierra: trenes, buses,

¹⁹ Diccionario Municipal de Guatemala. Pág. 291.



automóviles, camionetas, camiones, carretas, etc. La vía comúnmente utilizada es carretera, sea de terracería o asfaltada y las líneas férreas.

3.3. Portadores

Es el término utilizado para denominar a una persona individual o jurídica a quien se le ha otorgado una o varias licencias de transporte extraurbano, que previamente ha cumplido con todos los requisitos establecidos por Dirección General de Transportes.

3.3.1. Definición

“Es la persona física o jurídica que, en el contrato de transporte de mercaderías, se encarga de efectuarlo”.²⁰

3.3.2. Porteador autorizado y momento en que se adquiere esta calidad

Se le denomina porteador autorizado a la persona individual o jurídica que ha solicitado un trámite administrativo en la Dirección General de Transportes, y ha cumplido con todos los requisitos para la obtención de una licencia de transporte.

El momento en que se adquiere esta calidad es cuando se le hace entrega de la tarjeta

²⁰ Ossorio, Manuel. **Ob. Cit.** Pág. 747.



de operación la cual consiste en un documento que le autoriza para prestar el servicio en la ruta que ha solicitado.

3.4. Clases de transportes terrestres

3.4.1. Transporte individual

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

3.4.2. Transporte colectivo

Es aquel medio de transporte destinado a transportar a muchas personas o cosas de un lugar a otro, el caso de los trenes, camionetas, camiones, barcos, aviones, denominado, vehículo que transporta a personas desde distintos puntos.

“En cuanto al transporte colectivo de personas y equipaje la ley aplicable en todos los aspectos es el lugar donde se adquirió el boleto a menos que por disposición de algún convenio internacional se aplique otra”.²¹

²¹ Larios Ochaíta, Carlos. **Derecho internacional privado**. Pág. 218.



3.4.3. Transporte público

Es aquel medio de transporte destinado para el servicio público, el cual además de ser colectivo es pagado, tal es el caso de del servicio urbano de camionetas para la ciudad de Guatemala, o bien el servicio de transportes extraurbanos. Es público porque puede ser utilizado por cuantas personas lo necesiten y porque el Estado por medio de sus instituciones regulan tales servicios, imponiendo horarios de salidas, tarifas de pasaje, impuestos especiales y concede autorización de las rutas y además hay vigilancia del Estado para el cumplimiento de la obligación contraída, cualquier incumplimiento de la concesión puede dar motivo para cancelarla. Así mismo las Municipalidades autorizan este tipo de transporte por medio de concesiones siendo el caso del servicio de autobuses urbano.

“El servicio es público en todos los casos en que de por medio esté la satisfacción de alguna necesidad de los habitantes del Estado y obligadamente deba prevalecer el interés público sobre los intereses privados”.²²

3.4.4. Transporte privado

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

²² Castillo González. **Ob. Cit.** Pág. 387.



3.4.5. Transporte urbano

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

3.4.6. Transporte extraurbano

Es aquel tipo de transporte que se atraviesa por caseríos, pueblos, parajes, aldeas y que se presta de la siguiente manera:

- De una cabecera municipal a otra o viceversa;
- De una cabecera municipal a cualquier lugar de otro municipio o viceversa;
- De cualquier lugar de un municipio a cualquier lugar de otro municipio;

De una cabecera municipal u otro lugar del mismo municipio a cualquier lugar dentro de la misma circunscripción municipal, cuya distancia sea mayor a diez kilómetros fuera del perímetro urbano; y,

- De una cabecera municipal o de algún lugar municipal a cualquier punto situado fuera del territorio nacional y viceversa.



3.5. Clases de servicio de transporte

En el servicio de transporte de personas, se establecen varias categorías entre las cuales se encuentran las siguientes:

3.5.1. Servicios de primera categoría

El servicio de primera categoría opera en viajes directos de origen a destino, pudiendo tener estaciones intermedias que cuenten con una terminal para dichas paradas. Deberá prestarse en autobuses integrales con capacidad mayor de 32 pasajeros, dotados de asientos reclinables, aire acondicionado, portaequipaje dentro del cuerpo del autobús y suspensión de aire, según lo establecido en el Artículo 38 del Acuerdo Gubernativo 225-2012 Reglamento de la Dirección General de Transportes.

3.5.2. Servicios de segunda categoría

El servicio económico opera con paradas intermedias entre origen y destino, con vehículos convencionales, que deberá prestarse con buses o microbuses.



3.5.3. Servicio de línea corta

Es aquel servicio que se presta en una ruta menor de treinta kilómetros, con paradas intermedias entre el origen de la ruta y destino el cual se puede prestar con buses o microbuses.

3.5.4. Servicio directo

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

3.5.5. Servicio exclusivo para trabajadores agrícolas o industriales

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



El transporte de trabajadores agrícolas o industriales solo podrá efectuarse en vehículos que previamente sean autorizados por la Dirección General de Transportes.

3.5.6. Servicio exclusivo de turismo

El Artículo 44 del Acuerdo Gubernativo 225-2012 del Ministerio de Comunicaciones Reglamento de la Dirección General de Transportes establece que servicio exclusivo de turismo establece que el servicio de turismo es el que se lleva acabo trasladando las personas cuya finalidad sea la actividad turística, sin que se pueda parar en puntos intermedios para recoger o bajar pasajeros, o para realizar actividades de naturaleza distinta a la de turismo.

Este servicio se presta de un punto determinado hacia los diferentes centros turísticos, teniendo en consideración que para autorizar este tipo de servicio la Dirección General de Transportes, requiere que el interesado previamente se haya registrado en el Instituto Guatemalteco de Turismo, y presentar la resolución en la de autorización del trámite, estableciendo los vehículos de calidad para llevar a cabo esta actividad.

El trámite es diferente a los de línea nueva de pasajeros por carretera, el mismo no cuenta con publicaciones de ley por no interferir con ninguna ruta por no contar con línea fija ni horarios específicos, no se emite carta porteadora ni formato de horarios, simplemente se le extiende al interesado una tarjeta de operación, la cual se debe renovar cada año.



3.5.7. Servicio internacional

Se entiende por servicio internacional, el servicio que se presta de cualquier lugar de la República a otro lugar fuera de ella o viceversa. Se debe acreditar que están autorizadas para realizar operaciones en el país extranjero de origen o destino del servicio. Adicionalmente las empresas extranjeras deben estar registradas en el Registro Mercantil. La disposición anterior, no afectará en forma alguna, las disposiciones del Acuerdo Gubernativo de fecha 10 de marzo de 1965, relativo al Servicio de Transporte Intercentroamericano de Personas. En la prestación del Servicio Internacional no se podrá permitir el abordaje o descenso de pasajeros en los puntos intermedios de la ruta.

3.5.8. Servicios especiales

El Artículo 38 del Acuerdo Gubernativo 225-2012 del Ministerio de comunicaciones Reglamento de la Dirección General de Transportes establece que "los portadores podrán solicitar licencia para servicios temporales o viajes expresos, únicamente en autobuses o microbuses autorizados para el transporte extraurbano de pasajeros por carretera.

Se entiende por Servicios Temporales aquéllos que se prestan por un tiempo o período limitado con ocasión de ferias, fiestas o celebraciones públicas o para sustituir a las



unidades autorizadas en las rutas respectivas. Viajes Expresos son aquéllos que se efectúan en autobuses contratados exclusivamente para un solo servicio de transporte de pasajeros. Para obtener permiso para servicios especiales, el porteador deberá llenar formulario de solicitud ante la Dirección, por lo menos con cuatro días de anticipación al inicio del servicio, cumpliendo con los requisitos establecidos e indicar lo siguiente:

- El motivo del servicio especial
- Fecha de partida, regreso y destino;
- Los números de placa de circulación de los vehículos que utilizará;
- Fotocopia legalizada de la tarjeta de operación;
- Fotocopia legalizada o certificación de la Póliza de Seguro Vigente; y,
- Fotocopia legalizada de la Licencia de Conducir del piloto”.

3.6. Transportistas extraurbanos

Son las personas individuales o jurídicas que se dedican al lucro poniendo a disposición de los usuarios las unidades de transporte autorizadas para el efecto.



3.6.1. Definición

Se le denomina así a una persona individual o jurídica que ha adquirido una licencia de transporte, y que técnicamente se le conoce como porteador autorizado.

3.6.2. Obligaciones del transportista autorizado

Al momento de convertirse en porteador autorizado el transportista, también adquiere la obligación, debe comenzar a prestar el servicio de lo contrario se hace acreedor a la cancelación de la licencia, y cumplir con las obligaciones que la calidad conlleva.

3.6.2.1. Obligación de proporcionar ticket

Esta es una obligación que debe cumplir el transportista extraurbano, no importando cual sea la distancia recorrida, o cual sea el tipo de servicio que se presta, en este ticket debe establecer la distancia recorrida y la cantidad de dinero que se cobra por el servicio prestado.

3.6.2.2. Obligación de dar mantenimiento a la unidad de transporte

Esta obligación es de suma importancia, que sea realizada periódicamente, cada conductor debe comunicar al propietario de la unidad, si no es él mismo, es el



estado de ésta, para así evitar cualquier tipo de accidente y no solo comunicarlo, también tener el cuidado necesario que sea practicada la revisión correspondiente y que se cambien las piezas que estén dañadas para el correcto funcionamiento de la unidad vehicular; que las yantas no estén lisas y con rotura.

Al dar el mantenimiento correspondiente a la unidad de transporte, se causarían menos accidentes, porque la misma cuenta con todo el mecanismo en buen estado. La mayoría de accidentes, que han ocurrido hasta la fecha es porque los frenos del vehículo no funcionaron al momento que se necesitaba, y las consecuencias son fatales.

3.6.2.3. Obligación de velar por que se respeten los derechos de los pasajeros

Lamentablemente esta obligación del porteador, es poco acatada; a cada pasajero la ley le confiere ciertos derechos, los cuales muchas veces no son respetados en lo más mínimo, la mayoría de chóferes y ayudantes por todos es sabido que maltratan al pasajero cuando no se corre hacia atrás en la unidad.

Ya el gran ilustre Benito Juárez expresó la frase “el respeto al derecho ajeno es la paz”

Muchas veces no hay respeto para la integridad física de los que abordan las unidades de transporte, humillan al niño, al anciano, al joven a la dama. El ordenamiento jurídico guatemalteco es claro cuando establece que el estado es el obligado de velar esto.



3.6.2.4. Obligación de adquirir una póliza de seguro

El elemento formal del contrato de Seguro es la póliza y consiste en 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 prerredactado, debe ser aprobada previamente por la Superintendencia de Bancos.

Es obligación de cada transportista extraurbano contar con un seguro para cada unidad de transporte, de esta manera cubrir cualquier riesgo causado por el conductor y/ o ayudante.

3.6.2.5. Obligación de cobro de la tarifa autorizada

Es obligación del transportista cobrar la tarifa que le fue autorizada por la Dirección General de transportes al momento de adquirir la calidad de porteador, de no ser ha sí será existen sanciones las cuales pueden llevar a la cancelación de la licencia otorgada.

3.7. El contrato de transporte

Antes de entrar en vigencia el actual Código de Comercio de Guatemala, el contrato de transporte se encontraba regulado por el código civil. Pero, con base en las orienta-



ciones de la doctrina y tomando en cuenta que es un negocio que se desenvuelve con las características más significativas del tráfico comercial, actos en masa y precedidos de una organización empresarial, se optó por trasladar su régimen normativo al libro V del Código de Comercio en donde se tipifican una serie de contratos considerados como de naturaleza mercantil. Es necesario apuntar que en el Código Civil, el contrato de transporte contaba con menos artículos que los que se asignan en el de comercio; por otro lado, en este el capítulo que lo describe consta de dos secciones:

- a) La primera, que se refiere a las disposiciones generales del contrato de transporte, y
- b) La segunda, que desarrolla el transporte de personas.

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



3.7.1. Definición

“Denominase así el que se perfecciona por el mero acuerdo entre las voluntades de las partes y desde el instante en que se presta. Son consensuales todos los contratos para cuya eficacia no se requieren determinadas formalidades”.²³

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

3.7.2. Características

El contrato de transporte como todo contrato cuenta con las siguientes características:

- a. Consensual
- b. Bilateral
- c. Oneroso
- d. Principal y
- e. Conmutativo.

²³ Ossorio, Manuel. **Ob. Cit.** Pág. 219.



3.7.3. Clases de contrato de transporte

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

En Guatemala sólo es favorable hablar de dos clases de transporte:

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

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

- Definición de contrato de transporte de personas.

Es aquel contrato que tiene por objeto la conducción de una persona de un lugar a otro a cambio de una retribución pactada de forma oral o escrita.



- Definición de contrato de transporte de cosas.

Es aquel contrato que se lleva a cabo ya sea de forma oral o escrita por medio del cual el cargador y porteador pactan el precio forma, lugar y entrega del embalaje.





CAPÍTULO IV

4. Accidentes de tránsito

4.1. Definición

Los accidentes de tránsito son considerados como “un caso fortuito, en el que se altera el orden de las cosas causando daños a personas u objetos, son hechos imprevistos, sucesos eventuales y más especialmente, cuando se origina una desgracia”.²⁴

4.2. Características

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

Que se produzca en una vía abierta a la circulación pública o tenga en ella su origen.

Que a causa del mismo una o varias personas resulten heridas muertas o se produzcan daños materiales, que al menos un vehículo en movimiento esté involucrado.

²⁴ Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Pág. 16.

4.3. Elementos de los accidentes de tránsito

Por elementos de los accidentes de tránsito se debe entender aquellos factores sin los cuales son tres:

La vía

El vehículo

El conductor

4.4. Causas de los accidentes viales

Exceso de velocidad

Negligencia del piloto

Frenos en mal estado

Explosión de neumáticos

Daños en la carretera

Utilización del teléfono celular al conducir

Antigüedad de las unidades

4.5. La seguridad activa

Son aquellos elementos que ejercen su función mientras el vehículo está en marcha y pueden ser manejados a voluntad del conductor y cuya función esencial es evitar el accidente tales como:



Alumbrado

Sistema de frenos

Sistema de dirección

Limpia brisas

Espejos retrovisores

Neumáticos

4.6. La seguridad pasiva

Estos desarrollan su función en el momento del accidente contribuyendo a aminorar las consecuencias del mismo disminuyendo los daños materiales y personales tales como:

Cinturón de seguridad

Apoya cabezas

Anclajes de asientos y cinturones

AIR-BAG (bolsa de aire)

Asientos especiales para niños

Salientes internos del vehículo

Casco de protección.



4.7. El conductor

4.7.1. Definición

Se denomina conductor a toda persona que conduce un vehículo por la vía pública.

4.8. Regulación de los accidentes de tránsito en la legislación guatemalteca

El ordenamiento jurídico guatemalteco contempla dentro de sus normas lo concerniente a los accidentes de tránsito, por ejemplo El Código Penal establece las responsabilidades de los conductores que conducen bajo influencia de bebidas alcohólicas, así también el transportar personas sin licencia previa, y poner en grave riesgo la circulación de los vehículos.

4.8.1. Jurisdicción

“La jurisdicción es una potestad que tiene el Estado de administrar justicia”.²⁵

De acuerdo al Artículo 212 de la Constitución Política de la República de Guatemala, y el Artículo 57 de la Ley del Organismo Judicial, “por razón de división de funciones se ejerce con exclusividad por la Corte Suprema de Justicia y por los demás tribunales establecidos por la Ley, a los cuales les corresponde la potestad de juzgar y promover

²⁵ Orellana Donis. **Ob. Cit.** Pág.136.



la ejecución de lo juzgado”.

La función jurisdiccional se ejerce por la Corte Suprema de Justicia y por los demás tribunales establecidos por la Ley; en consecuencia corresponde a los tribunales la potestad de juzgar y promover ejecución de lo juzgado.

Con relación a los accidentes de tránsito de buses extraurbanos, serán los tribunales de orden penal de conformidad con las leyes respectivas.

En la Ley de Tránsito se puede observar que los procesos por delitos por esta acción se tramitarán conforme las disposiciones del Código Penal y Código Procesal Penal. Los Artículos 37, 38 y 39 de éste Código regulan:

El Artículo 37 establece: “Corresponde a la jurisdicción penal el conocimiento de los delitos y faltas, con las excepciones de Ley, los tribunales tienen la potestad pública con exclusividad para conocer procesos penales, decidirlos y ejecutar sus resoluciones”.

El Artículo 38 regula: “La jurisdicción penal se extenderá a los hechos delictivos produzcan con él, salvo lo prescrito por otras leyes y por tratados internacionales”.

El Artículo 39 establece: “La jurisdicción penal es irrenunciable e indelegable. En materia de tránsito está establecida por la Ley taxativamente, en donde cada tribunal

puede ejercer en su ámbito respectivo, por lo que se ha dicho que muy acertadamente... que la competencia es la medida de la jurisdicción, un tribunal es competente, cuando tiene el deber y la facultad de conocer un determinado asunto decidiendo válidamente sobre el fondo”.

4.8.2. Delitos

“Se le denomina de esta manera a la serie de acciones antijurídicas, punibles, culpables o contrarias al ordenamiento jurídico, para las cuales se encuentra establecida una sanción específica”.²⁶

Al conducir una unidad del transporte extraurbano, en determinado momento se puede llegar a cometer uno o varios delitos, los cuales serán sancionados dependiendo el grado de consumación.

4.8.2.1. Responsabilidad civil y Penal de los conductores del transporte Extraurbano

Al momento de ocurrir un accidente de tránsito el conductor de la unidad afectada incurre en cual quiera de estas dos tipos de responsabilidades.

²⁶ Jáuregui, Hugo Roberto. **Apuntes de teoría del delito**. Pág. 13.



4.8.2.1.1. Responsabilidad civil

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

“La responsabilidad no es un fenómeno exclusivo de la vida jurídica, sino que se liga a todos los dominios de la vida social”.²⁷

Las responsabilidades civiles se hacen efectivas cuando el sindicado repara el daño causado; dependiendo el tipo de daño que se trate, si son materiales o si son humanos, si son humanos el médico forense es el indicado de determinar el tiempo de duración de las lesiones o el tiempo que va a permanecer inactiva la persona debido a las lesiones sufridas.

4.8.2.1.2. Responsabilidad penal

Es aquel tipo de responsabilidad al que se hace acreedor un imputado al momento de ser juzgado por la comisión de un hecho delictivo, al cual se le impondrá una pena dependiendo el grado de consumación del hecho delictivo.

²⁷ Ossorio, Manuel. **Ob. Cit.** Pág. 743.



4.8.3. Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala y su Reglamento de la ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 460-2003

4.8.4. Policía Municipal de Tránsito

“Aquella manifestación de la policía administrativa que se desarrolla en una localidad o municipio, para su buen orden, tranquilidad y seguridad de los habitantes, y para defensa de la salud pública y de los intereses económicos colectivos, como en cuanto a precios y calidad de los comestibles”.²⁸

En el cumplimiento de sus funciones deberán servir a todos los ciudadanos, con imparcialidad, integridad y dignidad, sin discriminación alguna, por razón de sexo, religión, lenguaje, opinión, lugar de nacimiento, cualquiera otra condición circunstancia personal o social.

4.8.4.1. Funciones

Dentro de las funciones se encuentran las siguientes:

Exigir que se cumplan los reglamentos, acuerdos, resoluciones y demás disposiciones

²⁸ Ossorio, Manuel. **Ob. Cit.** Pág. 747.



municipales; consignando a los infractores al Juzgado de Asuntos Municipales para las sanciones correspondientes.

Realizar todas las medidas preventivas y de ejecución siempre inherente al servicio de la Policía Municipal de Tránsito.

Comunicar inmediatamente a la superioridad de cualquier irregularidad o interrupción en los servicios públicos.

4.8.4.2. Procedimientos en materia de tránsito

Es la forma en que se desarrollan las actividades que surgen en una determinada circunstancia, o hecho de tránsito; la manera de resolver un conflicto, por ejemplo: cuando surge un accidente de tránsito lo primero que hace el agente municipal es pedirle la licencia a los implicados para así evitar su fuga, así también dar aviso inmediatamente a la Policía Nacional Civil del hecho ocurrido para que proceda como corresponde si hay heridos o fallecidos.

4.8.5. Programas de prevención

Son las actividades que se desarrollan con el fin de concienciar a la población a tomar las medidas correspondientes para evitar percances, protegiendo a través de estos programas la vida de las personas.



4.8.6. Medidas de Seguridad

El Reglamento de la Ley de Tránsito en el Título II, clasifica los vehículos, y establece los requisitos para circular: tarjetas de circulación y placas, equipamiento básico de vehículos, incluyendo motonetas y bicicletas, las que deben tener una luz reflectante trasera y luz limpia brisas, cinturón de seguridad en asientos delanteros y es obligatorio el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros en el caso de que el rodado cuente con ellos, llanta de repuesto y herramientas para su cambio, silenciador, velocímetro y luces, incluyendo triángulo reflectante. El Título III, dispone que para conducir es necesario ser mayor de edad 18 años, salvo mayores de 16 años con autorización.

Para conducir camiones hay que tener 23 años, 21 años para conducir automóviles de hasta 3.5 toneladas pudiendo recibir remuneración y 18 años sin recibir remuneración. Se debe de aprobar un examen de visión y teórico práctico (no especifica la necesidad de un examen psicofísico).

El Título IV, trata de las normas de comportamiento en la circulación y prohíbe que los conductores usen auriculares conectados a aparatos de sonidos, teléfonos, radios, comunicadores, salvo que para operarlos no sea necesario utilizar las manos. Contiene también normas ambientales, disposiciones sobre el transporte de pasajeros carga y conducción de animales en la vía pública.



El Capítulo XI, en el Artículo 93 se refiere a los peatones, ciclistas, transporte colectivo y de carga y señalización. Dispone excepciones para el uso del cinturón de seguridad. Los motociclistas deben de llevar cascos.

El Título V, trata sobre la circulación de vehículos, uso de calzadas y carriles, velocidades, prioridad de paso, intersecciones, incorporación a la circulación cambios de direcciones, adelantamientos, paradas y estacionamientos, cruces de ferrocarril, utilización de luces y advertencias de maniobras.

El Título VI, dispone multas para numerosas situaciones, entre ellas por no utilizar casco, protector o cinturón de seguridad, y fija los procedimientos en caso de infracción. Las normas estudiadas no se refieren a un registro de colisiones y atropellos por vehículos de tránsito, necesidad de una inspección periódica de los vehículos.

4.9. El pasajero

4.9.1. Definición

Pasajero es la persona que utiliza el servicio de transporte de forma temporal para dirigirse de un lugar a otro, cumpliendo con los requisitos a los que está obligado (pago de pasaje, respeto a conductor y ayudante etc.). "Transitorio o de breve duración".²⁹

²⁹ Orellana Donis. **Ob. Cit.** Pág. 37.



4.9.2 Derechos del pasajero

El pasajero cuenta con una serie de derechos principiando desde la Constitución Política, la cual establece el derecho a la vida, derecho a la integridad física, todos los derechos que como ser humano le corresponden.

4.9.2.1. Derecho a ser tratado con respeto

Este uno de los principales derechos que le asisten al pasajero al abordar una unidad de transporte, no se puede obviar su importancia, lastimosamente en la práctica no sucede así, el pasajero es visto por muchos pilotos y ayudantes simplemente como un objeto que les produce ganancia, no como alguien que merece respeto y consideración, y por ello no les importan sus pasajeros.

El pasajero merece ser tratado como persona humana, y cuenta con el respaldo del Estado en caso que le sean violados sus derechos, estos derechos fundamentales los encontramos en la Constitución Política de la República de Guatemala, La cual es la base del ordenamiento jurídico cuya naturaleza esencial es la de ser derecho en sí misma".³⁰

El respeto hacia el pasajero siempre tendrá como respuesta respeto, si el chofer y ayudante tratan de esta manera a sus pasajeros, tendrán la convicción que estarán

³⁰ Ossorio, Manuel. **Ob. Cit.** Pág. 699.



transportando amigos y no enemigos dentro de las unidades vehiculares.

Ya el gran maestro de maestros Jesús de Nazaret expreso la regla de oro "Todas las cosas que queráis los hombres hagan con vosotros, así también haced vosotros con ellos".³¹

Entonces el respeto hacia los pasajeros traerá como consecuencia resultados que serán benéficos.

4.9.2.2. Derecho al cobro de la tarifa autorizada

Este derecho del pasajero quizás es el causa mayores dificultades entre transportistas y personas que abordan las unidades vehiculares, porque hay chóferes y ayudantes que cobran la tarifa que no les ha sido autorizada.

Las tarifas las ha regulado la Dirección General de Transportes no importando el horario y días de asueto o de festividad, cuando se excede del cobro autorizado según el reglamento de la Dirección General de Transportes. Sin embargo la mayoría de chóferes y ayudantes infringen esta ley día tras día, no importando si la persona tiene o no posibilidades financieras.

³¹ Evangelio según San Mateo. 7:14.





CAPÍTULO V

5. Obligatoriedad del contrato de seguro en los servicios del transporte

Extraurbano

El Artículo 1 del Acuerdo Gubernativo número 265-2001 modificado por el Acuerdo Gubernativo número 392-2001 Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas al regular "Se establece la obligatoriedad de todo propietario de medio de transporte extraurbano de pasajeros que preste servicios en el país, de contratar y mantener vigente un seguro de hechos de tránsito, para indemnizar por muerte o lesiones a las personas que viajando en autobús o vehículo dedicado al transporte terrestre extraurbano de personas sufra algún siniestro". Quedan comprendidos en esta obligación los propietarios de toda clase de vehículos de transporte terrestre extraurbano de personas.

5.1. El contrato de seguro

Al momento de adquirir una licencia para prestar el servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, es prerrequisito contratar un seguro para responder por daños causados en caso de accidente.



5.1.1. Definición

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

“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”.³³

5.1.2. Origen

Históricamente, se pueden reconocer tres grandes etapas del origen del seguro las cuales son:

Prehistoria

Formación e integración

Desarrollo, diversificación y codificación

El período prehistórico corre desde el fin de la edad antigua al principio del sistema

³³ Meilij, Gustavo Raúl. **Manual de seguro**. Pág. 4.



medieval. No se encuentran rastros jurídicos de la institución en esta época, pero sí raíces de la misma. Sus antecedentes son la mutualidad y la transferencia de un riesgo.

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

Estas asociaciones tenían como fin, ofrecer mediante la contribución de todos sus miembros una nueva nave a quien la perdía en la tempestad.

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

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

La primera legislación, también italiana, prohibía la usura, asegurar a extranjeros y a la cosa por el monto total de su valuación. Al pasar la primacía comercial a España, también pasaron allí las normas sobre aseguración implantadas en Italia, las cuales fueron adoptadas, organizadas y coronadas como ocurrió en las tres principales



ordenanzas de Barcelona (1435, 1458, 1484). A finales del siglo XVIII hasta actualidad, se comprende como la etapa del seguro moderno, siendo ésta la época en la que el seguro adquiere su verdadero desarrollo, modernizándose con la creación de más fuertes, mayores y poderosas compañías aseguradoras en el mundo.

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

5.1.3. Fundamentos técnicos del seguro

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

Determinar los riesgos a que están expuestas las personas o sus bienes, los siniestros que suceden en un período determinado, la cantidad de personas o bienes que pueden asegurarse contra esos riesgos y el costo general del programa,

hace que el actuario indique la procedencia o improcedencia de que funcione programa de seguro, basándose en las leyes antes indicadas. Este cálculo actuarial vale tanto para el seguro social como para el seguro comercial: en el primero, para garantizar su funcionamiento; y en el segundo, tanto para el funcionamiento, como para la utilidad que persigue el asegurador. En otras palabras, el seguro se fundamenta en el cálculo científico, que sumado a una correcta administración, posibilita sus resultados como política social de un Estado o como negocio mercantil.³⁴

5.1.4. Naturaleza jurídica

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

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

b) Teoría de la necesidad. El fundamento del seguro, según esta teoría, consiste en

³⁴ Villegas Lara, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Tomo I. Pág. 260.



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

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



5.1.5. Características del contrato de seguro

Es un contrato típico mercantil, ya que se encuentra regulado en el Código de Comercio y desarrollado en leyes específicas.

Es un contrato principal, desde en virtud que subsiste por sí mismo con independencia de cualquier otro.

Es un contrato bilateral, ya que origina obligaciones para el asegurado como para el asegurador.

Es un contrato consensual, porque se perfecciona en el momento en que las partes se ponen de acuerdo en celebrarlo, lo que se presume cuando el asegurado recibe la aceptación del asegurador para concertar la relación contractual, sin supeditar al pago de la prima inicial o entrega de la póliza

Es un contrato oneroso, en el cual cada parte se obliga a una presentación cierta, a la futura presentación del asegurador se opone la actual presentación del tomador del seguro, sea bajo la forma de prima, sea bajo la forma de contribución en el seguro mutuo.

Es un contrato único, en el sentido de que no existen tantos contratos de seguros cuando sean los periodos de tiempo a que extiendan, pues el consentimiento inicial vale



para toda su duración y el riesgo de la prima anual quedan determinados asimist desde el comienzo.

Es un contrato aleatorio, porque las partes someten la posibilidad contractual de obtener una ventaja a un suceso futuro e incierto; o sea que depende del azar. Por esta característica es que un contrato de seguro no puede adolecer de lesión, ya que la desigualdad en las prestaciones es un riesgo propio de este tipo de contratos.

Es un contrato de ejecución continuada, desde luego que sus efectos no se agotan en un momento sino que se establece un vínculo continuo entre las partes por un período de tiempo determinado.

Es un contrato de adhesión o con contenido predispuesto. El contrato de seguro se formaliza por escrito en un documento llamado póliza, cuyas cláusulas generalmente son impuestas por el asegurador, previa aceptación de la Superintendencia de Bancos. En otras palabras, quien contrata un seguro no puede discutir esas cláusulas generales ya impresas, las que pretenden uniformar el régimen contractual según el ramo de que se trate, con una técnica de formulación que es propia de este contrato.

Lo importante en todo caso es la intervención que el Estado debe tener en la redacción de las pólizas para evitar cláusulas leoninas que perjudiquen al posible asegurado.



De ello se preocupa también el Código de Comercio de Guatemala cuando establece reglas para interpretar los contratos redactados mediante formularios, que es el caso de seguro comercial.

Es un contrato fundado en la buena fe de los contratantes. Esta característica del contrato de seguro, es elemento importante en cualquier contrato. Pero se insiste en señalarlo con particularidad en este negocio, porque tanto el asegurador como el asegurado deben manifestar su voluntad basado en buena fe, tanto en la celebración del contrato, como durante su período de vigencia.

5.1.6. Elementos personales

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

a) El asegurador

El Código de Comercio de Guatemala en el Artículo 875 inciso 1o, define al asegurador como "la sociedad mercantil autorizada legalmente para operar seguros, que asumen los riesgos especificados en el contrato de seguro". Agrega que "solo las sociedades mercantiles que hayan obtenido la autorización respectiva, podrán actuar como aseguradores"



b) Los agentes de seguros

Los agentes de seguros: son personas cuya actividad consiste en la mediación en contratos de seguros a favor de una o varias empresas aseguradoras o en la conclusión de contratos de seguros en su nombre.

c) El solicitante

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

d) El asegurado

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

e) El beneficiario

La ley establece que el beneficiario es “la persona que ha de percibir en caso de



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

f) El riesgo

Se entiende por riesgo la posibilidad de que sobrevenga un hecho fortuito creador de una necesidad patrimonial o bien, la posibilidad de un evento desfavorable o dañoso, esta significación es la única admisible en el campo del seguro. El Código de Comercio de Guatemala entiende por riesgo “la eventualidad de todo caso fortuito que pueda provocar la pérdida prevista en la póliza” Artículo 875 inciso 6°. Se considera que el riesgo es, con la prima y la prestación del asegurador, uno de los tres elementos esenciales o específicos del contrato de seguros.³⁵

Los elementos del riesgo son: 1) posibilidad e incertidumbre, es decir que debe existir la posibilidad de que ocurra un hecho dañoso o surja una necesidad patrimonial. La posibilidad se traduce en un estado de riesgo, de tal manera que el riesgo aumenta cuando la posibilidad se aproxima a la probabilidad y disminuye si se aleja (intensidad del riesgo). Y de aquí la gradación en la posibilidad (medida del riesgo). 2) azar, ya que siendo el seguro contrato aleatorio, la realización del hecho temido ha de ser fortuito,

³⁵ Ossorio, Manuel. **Ob. Cit.** Pág. 769.



se entiende en sentido relativo como todo lo que depende de la intención o de la voluntad de la persona amenazada por el hecho previsto como posible. 3) necesidad pecuniaria, pero como motivo económico que conduce a la conclusión del contrato y no como daño económico; concepto más restringido sólo adaptable a los seguros contra daños.

5.1.7. El interés asegurable

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

5.1.8. Efectos del contrato de seguro

El contrato de seguro una de sus características es la bilateralidad, lo cual crea derechos y obligaciones para las partes contratantes.



5.1.9. La prima

El Código de Comercio de Guatemala define a la prima como “la retribución o precio del seguro” (Artículo 875, inciso 5º.). Se puede decir que la prima es la cantidad que paga el tomador del seguro o el asegurado, al asegurador, en carácter de contraprestación a la eventual obligación de éste, de pagar la suma asegurada si ocurre el siniestro por el cual se paga el seguro.

5.1.10. La póliza

Documento entre el asegurador y el asegurado, con pormenorizada mención de sus derechos y obligaciones y de la persona o cosa, o personas y cosas, que en su eventualidad determinaran la percepción de la cantidad objeto del contrato de seguro contra el pago regular de las primas establecidas.

5.1.10.1. Clases de póliza

El Artículo 889 del Código de Comercio de Guatemala establece que las pólizas de seguros de personas solo pueden ser nominativas.

En el seguro de personas la póliza, por la propia naturaleza del contrato, tiene que ser nominativa, para el seguro de daños, puede adoptar cualquiera de esas formas.



La cesión de la póliza nominativa sólo puede hacerse con el consentimiento del asegurador, ya que se supone que éste aceptó contratar en razón de factores personales.

5.2. Contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de Personas

El Artículo 1 del Acuerdo Gubernativo número 625-2001 reformado por el Acuerdo Gubernativo número 392-2001 Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano preceptúa: “Se establece la obligatoriedad de todo propietario de medio de transporte extraurbano de pasajeros que preste servicios en el país, de contratar y mantener vigente un seguro de hechos de tránsito, para indemnizar por muerte o lesiones a las personas que viajando en autobús o vehículo dedicado al transporte terrestre extraurbano de personas sufra algún siniestro”. Quedan comprendidos en esta obligación los propietarios de toda clase de vehículos de transporte terrestre extraurbano de personas.

5.3. Indemnización en caso de muerte

Es el resarcimiento que recibe el familiar o la persona beneficiaria en el momento del fallecimiento de un pariente en un caso de accidente de tránsito. El seguro por hechos de tránsito deberá tener una cobertura para indemnizar en caso de muerte hasta por



el equivalente a cincuenta salarios mínimos para actividades agrícolas, por persona que pierda la vida en un hecho de tránsito.

5.4. Indemnización en caso de desmembración

El Artículo 2 del Acuerdo Gubernativo número 265-2001 modificado por el Acuerdo Gubernativo 392-2001 Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas establece que la indemnización en caso de desmembración deberá como mínimo ascender al importe determinable en salarios mínimos para actividades agrícolas que se indica en el listado siguiente:

Invalidez total y permanente 50 salarios mínimos.

Ceguera absoluta y permanente 50 salarios mínimos.

Pérdida completa de ambas manos o de ambos pies 50 salarios mínimos.

Pérdida de un ojo con expulsión 15 salarios mínimos.

Pérdida de la vista de un ojo sin expulsión 12 salarios mínimos.

Sordera completa y permanente de los dos oídos 25 salarios mínimos.

Sordera completa y permanente de un oído 7 salarios mínimos.

Pérdida del dedo pulgar 10 salarios mínimos.

Pérdida del dedo índice 7 salarios mínimos.

Pérdida de un dedo de la mano, diferente al índice o al pulgar 2 salarios mínimos.

Pérdida de la pierna por arriba de la rodilla 25 salarios mínimos.



Pérdida de la pierna por abajo o a la altura de la rodilla 20 salarios mínimos.

Pérdida del dedo gordo de un pie 4 salarios mínimos.

Pérdida de un dedo del pie, diferente del dedo gordo, 1 salario mínimo.

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

5.5. Responsabilidad civil y mancomunada de los propietarios de los servicios de transporte extraurbano

Al momento de ocurrir un accidente de tránsito los propietarios del servicio de transporte extraurbano están obligados al resarcimiento por los daños causados y por los perjuicios provocados, ya sea por él mismo o por un tercero. El Artículo 1352 del Código Civil Decreto Ley 106 al referirse a la mancomunidad solidaria establece lo siguiente “La obligación manco mancomunada es solidaria cuando varios deudores están obligados a una misma cosa, de manera que todos o cualquiera de ellos pueden ser constreñidos al cumplimiento total de la obligación, y el pago hecho por uno solo libera a los demás; y es solidaria con respecto a los acreedores cualquiera de ellos tiene el derecho de exigir la totalidad del crédito, y el pago hecho a uno de ellos libera al deudor”. Cuando se trata de varios propietarios que actúan mancomunadamente puede hacer efectiva la obligación cualquiera de los obligados los cuales pueden repetir contra los demás, en virtud de existir mancomunidad entre todos, al hablar de mancomunidad



se hace referencia a que todos los propietarios del servicio en caso de asociaciones están obligados a cubrir la totalidad de la suma por accidentes causados.

Responsabilidad civil Mancomunada es “aquella en que existiendo varios acreedores o deudores cada acreedor puede exigir y cada deudor debe prestar íntegramente la prestación de la forma que la obligación queda totalmente extinguida por la reclamación”.³⁶

³⁶ Brañas, Alfonso. **Manual de derecho civil**. Pág.46.





CAPÍTULO VI

6. Necesidad de reformar el Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Acuerdo Gubernativo Número constante violación de esta normativa por parte de los transportistas extraurbanos

La necesidad de reformas al Acuerdo Gubernativo 225-2012 Reglamento de la Dirección General de Transportes es urgente, en virtud que cada día que transcurre se ve con asombro como la irresponsabilidad de pilotos y transportistas del servicio extraurbano escapa de las autoridades para hacer que se cumpla a cabalidad la ley y como consecuencia de ella la justicia.

Es apremiante que en esta normativa se regule los requisitos que debe cumplir una persona para ser contratada como piloto del transporte extraurbano de pasajeros por carretera y de esta manera evitar que muchos pilotos se den a la fuga evadiendo las responsabilidades civiles y penales a las cuales se hacen acreedores en la comisión de un accidente de tránsito ya sea provocado o caso fortuito.

En este sentido es necesario establecer con precisión sanciones para el empleado o funcionario público que incurra en omisión de requerir los requisitos legales indispen-



sables para el otorgamiento de una licencia de transporte.

La mayoría de personas que abordan las unidades del transporte extraurbano son personas que no cuentan con posibilidades económicas y es deber del Estado de no negociar con la vida de los guatemaltecos, por lo cual es apremiante que se hagan reformas a este reglamento en la cual se establezcan sanciones drásticas para todo aquel transportista que incumpla con la normativa.

La urgencia con la que deben implementarse reformas al Acuerdo Gubernativo 225-2012, se marca día tras día cuando se ve en los noticieros la magnitud de los accidentes de tránsito, sin lugar a duda no podrán prevenirse todos los accidentes, por la ocurrencia de casos fortuitos, pero si podrán prevenirse una gran cantidad de los mismos hacer conciencia a pilotos y transportistas que la vida de los pasajeros es importante, y necesaria para evitar el lucro que se persigue al prestar el servicio.

Las reformas al anteriormente mencionado Reglamento deben contener sanciones severas y deben aplicarse para provocar respeto por la vida humana, no es posible que portadores y choferes no tomen en cuenta la validez de la vida del pasajero, aquel pasajero que día tras día le produce ganancia al abordar la unidad del transporte extraurbano.

El Estado de Guatemala es el responsable de velar por la vida y la integridad de las



personas que se encuentran en el territorio nacional, y a su vez es el responsable de crear políticas y sanciones para cumplir con tal el fin contenido en la Constitución Política de la República de Guatemala.

La falta de rigidez en el Acuerdo Gubernativo 225-2012, ha permitido negligencia en portadores y choferes, los cuales se han aprovechado de la permisibilidad del mismo.

Las reformas del Reglamento deben enfocarse en crear sanciones drásticas para que portadores y choferes se conduzcan con prudencia respetando la vida de las personas que utilizan sus servicios y no haciendo competencias entre pilotos como en la actualidad lo hacen.

Las reformas al Reglamento en mención en este apartado deben establecer los itinerarios los cuales deben ser acatados por transportistas y choferes sin modificación alguna, pues la constante pelea por pasaje ha provocado pérdidas humanas, tristeza, luto y dolor.

El Artículo 10 del Reglamento contiene los requisitos que debe cumplir todo solicitante de una línea nueva así mismo para renovación de licencia de transporte extraurbano.

La literal k del mismo artículo establece que “se debe detallar el vehículo con el que se prestará el servicio, de conformidad al certificado de propiedad y tarjeta de circulación, el cual deberá llenar las características requeridas, de acuerdo a la clasificación del



servicio de transporte extraurbano de pasajeros”

Ciertamente el solicitante presenta una copia legalizada del título que contiene las características del vehículo con el cual desea prestar el servicio al momento de presentar su solicitud, sin embargo el tiempo transcurre y cuando le es otorgada la licencia el vehículo ha dejado de tener las características solicitadas en cuanto al modelo y estado de carrocería, y de esta manera se autorizan unidades en mal estado poniendo la vida de los pasajeros.

Al analizar el Artículo que contiene los requisitos que se deben cumplir para solicitar un trámite de línea nueva y una renovación de licencia se establece que son muy pocos los requisitos que se requieren para garantizar la vida de las personas que utilizan el servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, los cuales es necesario que se incluyan más como por ejemplo: Que el adquirente de una licencia del transporte extraurbano al momento de adquirir la licencia de transporte extraurbano haga un depósito en una cuenta bancaria para resarcir daños y perjuicios en caso de accidentes de tránsito además de adquirir la póliza del seguro.

Lo que se pretende con las reformas al Reglamento es buscar que ya no se apliquen sanciones pecuniarias como las que hasta el momento se encuentran reguladas sino que en lugar de ellas se establezcan sanciones penales, para que ya no ocurran tantos accidentes de tránsito como están ocurriendo en la actualidad y que se actúe con responsabilidad sin buscar excusas ni pretextos porque la vida humana no se puede



sustituir.

Los portadores y choferes deben comprender que ciertamente ellos viven del lucro, pero que las personas que conducen no tienen por qué pagar sus desatiempos y negligencias.

La necesidad de sanciones drásticas contenidas en el Reglamento de la Dirección General de Transportes para portadores choferes es evidente si no actúan por respeto a la vida de los pasajeros actuarán por temor a las sanciones impuestas, de alguna manera hay que frenar esta ola de crímenes que se dan atreves de las unidades del transporte extraurbano.

La vida de muchos inocentes es cortada cuando se dan los accidentes de tránsito y se le echa la culpa al clima, al mal estado de las carreteras, a los frenos pero nunca se dice que ciertamente la negligencia recae en los portadores y choferes los cuales en muchas ocasiones han salido impunes.

Guatemala clama por la vida de todos los que hasta el momento han muerto por imprudencia del transporte extraurbano, no es posible que se continúe con esta ola de crímenes los cuales la mayoría queda en la impunidad, debe ser aplicado todo el peso de la ley, esta es la urgencia por la que el Acuerdo Gubernativo 225-2012 Reglamento de la Dirección General de Transportes sea reformado para resguardar la vida de todo



pasajero que lo único que desea es regresar a su hogar donde su familia le espera y perder la vida en accidentes de tránsito por imprudencia y negligencia del transporte extraurbano.

La normativa reglamentaria debe contener todo lo relativo a la rigurosidad de la ley para evitar de esta manera sea infringida la misma y proteger la vida de todos los habitantes sin discriminación alguna.

6.1. Análisis del Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

El Reglamento regula lo concerniente al transporte extraurbano de pasajeros, por carretera, incluyendo el servicio especial de turismo, agrícola e industrial, con el fin de fomentar una competencia la cual sea lisa y leal entre los portadores, asegurando la existencia de un sistema eficiente que contribuya a impulsar de manera eficaz la economía nacional dentro de un alto grado de competitividad, respetando los tratados internacionales de comercio ratificados por el Estado de Guatemala;

Así mismo sirve de base para supervisar la prestación de los servicios de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, estableciendo administrativamente las



sanciones a imponer a los portadores que incumplan con lo establecido en el reglamento cumplidos todos los requisitos el solicitante adquiere la calidad de portador autorizado, llevándose un registro de toda la actividad relacionada al transporte extraurbano de pasajeros por carretera.

El espíritu de la normativa recae en la protección que el Estado como ente garantizador de la vida está obligado a proporcionar a los habitantes de la República de Guatemala.

Las directrices fundamentales para prestar un servicio eficiente deben estar contenidas en el reglamento que es el que regula la prestación del servicio extraurbano de pasajeros por carretera.

6.1.1. Sus incidencias

Con el Reglamento se pretende que el servicio del transporte extraurbano de pasajeros por carretera sea eficiente, regulando la forma, tiempo y modo en que el servicio debe ser prestado, aunque debe ser más claro y preciso en las sanciones aplicables a funcionarios y empleados públicos que se presten para favorecer a transportista o intermediarios.



6.2. Análisis del Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en transporte extraurbano de personas Acuerdo Gubernativo 265-2001

El Reglamento se funda en la responsabilidad del Estado de Guatemala de velar por la seguridad de las personas, incluye la seguridad de las personas que transitan en transportes colectivos.

Se creó por la necesidad dar protección a las personas, que utilizan el transporte extraurbano, de pasajeros por carretera y obliga a todo porteador de buses que brinden el servicio de transporte extraurbano en Guatemala a adquirir un seguro de accidentes personales para todas las personas que viajen en un vehículo de este tipo, y en caso de accidentes regula la cantidad que se debe pagar a cada damnificado.

El fin supremo de la creación del Reglamento del seguro obligatorio de pasajeros fue y sigue siendo dar protección a la vida de los más desafortunados aquellos pasajeros que muchas veces con lo único que cuentan es con el cuota de pasaje que les cobra el ayudante en la unidad de transporte.

Al haberse creado el seguro obligatorio se dio un paso trascendental en la protección de las personas que abordan una unidad de transporte, el fin supremo fue la vida del pasajero y de aquellos que dependen de él.



El espíritu del Reglamento se encuentra bien marcado y es el de dar protección a aquél que no tiene protección, velando por su integridad física como lo manda la Constitución Política de la República de Guatemala.

El Reglamento 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 caso de desmembración o lesiones provocados por un accidente de tránsito.

6.2.1. Sus incidencias

El Reglamento es de importancia para el funcionamiento del transporte extraurbano de pasajeros por carretera sin él la vida de los pasajeros quedaría desprotegida, en el momento de ocurrir algún accidente de tránsito, por su importancia debe ser acatado y cumplido con toda rigurosidad de lo contrario se aplican supletoriamente las sanciones penales y civiles establecidas en el ordenamiento jurídico guatemalteco.



6.2.2. Análisis del Reglamento interno de la Dirección General de Transportes

Acuerdo Gubernativo 24-75 del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

La función principal consiste en la organización interna de la Dirección General de Transportes, para su mejor funcionamiento, teniendo presente las orientaciones de las técnicas modernas de administración, asistir al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda en la formulación de la política de desarrollo del transporte terrestre extraurbano.

Estructura administrativamente cada ente en que está organizada la Dirección General de Transportes, y las atribuciones que le corresponden a cada departamento, contando con la aprobación del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.



6.3. Propuestas para reformar y dar solución a la problemática del transporte extraurbano de personas contenida en el Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, por la constante violación de la normativa por parte de los transportistas extraurbanos

A. En la reforma debe incluirse los requisitos que debe cumplir toda persona para laborar como piloto del servicio extraurbano de pasajeros, los cuales podrían ser los siguientes:

- Debe existir un contrato escrito entre el piloto y la persona individual o jurídica a la cual prestara el servicio de conducción del bus o autobús.
- No injerir licor.
- No tenga antecedentes de accidentes de tránsito.
- Declarar bajo juramento que velará por el bienestar de los pasajeros en todo momento.
- Ser una persona idónea para el puesto.
- Tener Licencia Vigente.
- Tener experiencia mínima de cuatro años en puesto similar.
- Practicarse al piloto y ayudante un examen del reglamento de tránsito para



establecer que conozca del mismo.

B. La reforma debe ser clara en su articulado sin lagunas legales para la no evasión de responsabilidades civiles o penales.

C. Debe establecerse sanciones para el funcionario o empleado público que se preste para favorecer a transportista, piloto o cualquier intermediario.

D. En la reforma debe establecerse el espertaje de las unidades propuestas para el servicio que sea por un mecánico de profesión el cual rinda su dictamen bajo juramento que la unidad o unidades se encuentra en perfectas condiciones.

E. Se debe regular las sanciones penales para el solicitante de una línea de transportes que no indique exactamente todos los puntos intermedios en los cuales desea prestar el servicio.

F. Debe existir sanciones penales para el Funcionario o empleado público que autorice más unidades vehiculares en los lugares en donde no existe oferta ni demanda.

G. Se debe regular sanciones para el porteador autorizado que transporte más personas de las que está capacitado el vehículo.



H. Deben existir sanciones penales para el porteador que cobre más de la autorizada sin importar si es día festivo de asueto.

I. Se debe regular que la Dirección General de Transportes haga patrullajes continuos para velar por el correcto cumplimiento del reglamento.

J. En el reglamento debe existir un artículo que establezca pena de prisión para la persona que conduzca una unidad de transporte extraurbano sin el seguro vigente.

K. Se debe establecer sanciones para los porteadores autorizados que utilicen otras unidades no autorizadas para la prestación del servicio.





CONCLUSIÓN DISCURSIVA

El problema fundamental objeto de la presente investigación radica en la necesidad que existe de un ordenamiento jurídico aplicable al sector transporte extraurbano el cual establezca sanciones drásticas para los portadores autorizados y choferes que lo infrinjan, todo ello deriva de que existe un reglamento del sector transporte el cual es el Acuerdo Gubernativo 225-2012 del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda el cual es muy frágil en la señalización de las penas para transportistas y choferes.

La solución que se encuentra para frenar la ola de accidentes de tránsito del transporte extraurbano de pasajeros por carretera es que exista una reforma al actual Reglamento de la Dirección General de Transportes, en la que se establezcan sanciones severas para portadores y choferes que no cumplan con dicha normativa y de esta manera que se respete los derechos de los pasajeros.

Es deber del Estado de Guatemala proteger la vida y la integridad de las personas creando leyes y reglamentos o reformándolos para que regulen lo concerniente al transporte extraurbano de pasajeros por carretera, dando así protección jurídica a las personas que abordan las unidades de transporte, evitando en lo mayor posible que los derechos de los pasajeros sean violentados. La Dirección General de Transportes, necesita normativas vigentes que le permitan aplicar todo el rigor de las mismas a los transportistas que las infrinjan.





BIBLIOGRAFÍA

BIELSA, Rafael. **Principios del derecho administrativo**. Edición. Roque De palma. Buenos Aires Argentina, 1989.

BRAÑAS, Alfonso. **Manual de derecho civil nociones generales de las personas, de la familia**. Publicaciones de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de San Carlos de Guatemala. Editorial Universitaria. 1973.

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

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

CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo tomo I, II**. Tercera Edición Editorial Impresiones Gráficas de Guatemala, Guatemala 2002.

DE LA CRUZ BERDEJO, José Luis. **Elementos del derecho civil I**. Edición Valles, S.A. Madrid España, 1987.

Diccionario municipal. Edición serviprensa, S.A. Guatemala 2009.

Estudio centro americano transporte carreteras y servicios de transporte. (s. e.) (s.l. i.).

FIGUEROA SARTÍ, Raúl. **Código Procesal Penal concordado y anotado con la Jurisprudencia Constitucional**. Décima Edición. (s. e.). Guatemala 2005.

GODÍNEZ SAGASTUME, Javier Adonái. **Análisis jurídico del Acuerdo Gubernativo 265-2001 relativo al seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas**. Tesis de Grado Académico. Universidad de San Carlos de Guatemala. 2012.

JÁUREGUI, Hugo Roberto. **Apuntes de la teoría del delito**. Primera Edición editorial Diseño y Edición Ingrafic. Guatemala 2003.

LARIOS OCHAITA, Carlos. **Derecho internacional privado**. Séptima Edición Editorial, Diseño Diagramación e Impresión. Guatemala 2004.

MARTÍNEZ RAVE, Gilberto. **La responsabilidad civil extracontractual**. Décima Edición, Editorial Temis, S.A. Colombia 1998.

MEILIJ, Gustavo Raúl. **Manual de seguro** (s. e.) (s. l. i.).



MORALES GARCÍA, Rolando Alberto. **El Incumplimiento a las verificaciones de vehículos del transporte extraurbano contenidos en la Ley de Transportes, por la ausencia de coercibilidad y la necesidad de implementarlas.** Tesis de Grado Académico. Universidad de San Carlos de Guatemala. 2006.

ORELLANA DONIS, Eddy Giovanni. **Teoría general del proceso (s. e.) (s. l. i.)**

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Edición. Data Scan, S.A. Guatemala, 1999.

Seguros G&T. **Póliza de seguro obligatorio de hechos de tránsito para usuarios del servicio de transportes extraurbano de pasajeros.** Seguros G&T, Sociedad Anónima; Guatemala, noviembre 1993.

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

RODRIGUEZ ARANA MUÑOZ, Jaime. **Derecho administrativo español.** tomo I segunda edición. Barcelona, España 1996.

SÁEZ JIMÉNEZ, Fernández de Gamboa. **Compendio de derecho procesal civil y penal.** Volumen I. Editorial Santillana, S.A. Madrid, 1966

Santa Biblia. **Edición Reina Valera 1960.** (s. e.) (s. l. i.)

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

Legislación:

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

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

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

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

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

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