

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

**LA INEFICACIA DEL ARTÍCULO 29 DE LA LEY DE TRÁNSITO POR EL
INCUMPLIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE DAÑOS A
TERCEROS, POR LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS A
CIRCULAR**

VICTOR RAÚL AQUINO MOREIRA

GUATEMALA, NOVIEMBRE DEL 2014

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

**LA INEFICACIA DEL ARTÍCULO 29 DE LA LEY DE TRÁNSITO POR EL
INCUMPLIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE DAÑOS A
TERCEROS, POR LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS A
CIRCULAR**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

VICTOR RAÚL AQUINO MOREIRA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, noviembre del 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 I:	Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil
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
SECRETARIA:	Lic. Luis Fernando López Díaz

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



BUFETE JURÍDICO PROFESIONAL

Lic. VICTOR ARMANDO DE LEÓN MORENTE

8va. Ave. 13-76 3er Nivel Of. 2 z.1 Ciudad de Guatemala

Teléfonos: 22505317 y 22208066

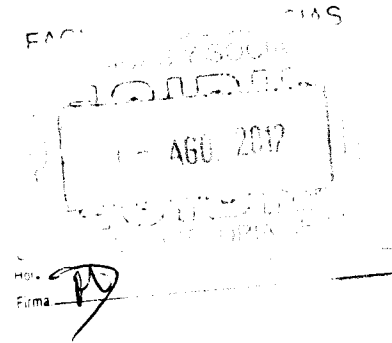
Guatemala 28 de enero de 2012.

Licenciado

• **Marco Tulio Castillo Lutín**

Jefe de la Unidad de Asesoría de tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales (USAC)



Como asesor procedo a dictaminar el trabajo de tesis del bachiller **VICTOR RAÚL AQUINO MOREIRA** , intitulado **LA INEFICACIA DEL ARTÍCULO 29 DE LA LEY DE TRÁNSITO POR EL INCUMPLIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE DAÑOS A TERCEROS, POR LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS A CIRCULAR .**

1. El contenido científico y técnico de la presente investigación es objetivo y apegado a la realidad nacional guatemalteca en cuanto al conocimiento y cumplimiento de las leyes, específicamente en el estudio de la ineficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito, el por qué de esta ineficacia y la necesidad del cumplimiento de este Artículo al circular por las vías públicas de la Republica de Guatemala.

2. La metodología y técnicas que fueron utilizadas y desarrolladas durante la presente investigación fueron las más apropiadas, ya que se pusieron en práctica los métodos analítico-sintéticos y el inductivo-deductivo. De igual forma la técnica bibliográfica como la investigación de campo las cuales permitieron desarrollar un trabajo investigativo adecuadamente sustentado.

3. La forma de redacción de la presente investigación se manifiesta como adecuada y actualizada de acuerdo a las reglas ortográficas dictadas por la Real Academia Española del Lenguaje, por tal motivo permite la fácil lectura y comprensión del texto.



BUFETE JURÍDICO PROFESIONAL

Lic. VICTOR ARMANDO DE LEÓN MORENTE

8va. Ave. 13-76 3er Nivel Of. 2 z.1 Ciudad de Guatemala

Teléfonos: 22505317 y 22208066


4. La contribución científica de la presente tesis es de suma importancia en el ámbito del cumplimiento de las leyes ya que el estudio de la ineficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito da a conocer las consecuencias como la importante necesidad del cumplimiento de este Artículo como de todas las leyes en general.

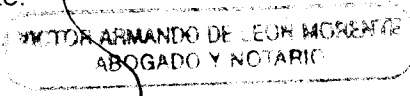
5. Las conclusiones y recomendaciones acotadas en la presente monografía se manifiestan como las adecuadas al resultado de la investigación y se constituyen como premisas de especial observancia e importancia.

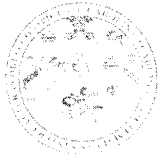
6. En el desarrollo inicial de la referida monografía, se evidenció la falta de armonía entre los temas planteados, por lo cual se ampliaron y se desarrollaron los planteamientos de una forma más armónicamente estructurada y redactada, para la obtención de una fácil comprensión y mayor interés.

Es así, que en el orden de los planteamientos anteriormente expuestos y fundamentado en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y del Examen General Público, me permito emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, toda vez que la presente investigación científica reúne los requisitos mínimos establecidos en el reglamento y puede ser sujeto a revisión y posterior discusión en el Examen Público correspondiente.

Atentamente.


Lic. Victor Armando De León Morente.
Abogado y Notario
Colegiado No. 3,483





FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Escuela Superior de Ciencias Jurídicas y Sociales
Guatemala, Guatemala

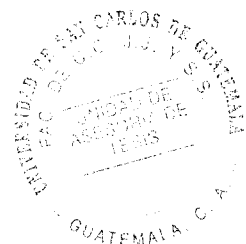
UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 30 de agosto de 2012.

Atentamente, pase a el LICENCIADO ARMANDO ACEVEDO RODRÍGUEZ, para que proceda a revisar el trabajo de tesis de el estudiante VICTOR RAUL AQUINO MOREIRA, intitulado: "LA INEFICIENCIA DEL ARTÍCULO 29 DE LA LEY DE TRÁNSITO POR EL INCUMPLIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE DAÑOS A TERCEROS, POR LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS A CIRCULAR".

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

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

cc. Unidad de Tesis
BAMO/iyf.





LICENCIADO ARMANDO ACEVEDO RODRÍGUEZ.

ABOGADO Y NOTARIO

10 calle 6-47 zona 1

Teléfono. 59553421

Guatemala 17 de septiembre del 2012

Lic. Bonerge Amílcar Mejía Orellana.

Jefe de la Unidad de asesoría de tesis.

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

Universidad de San Carlos de Guatemala.

Respetable Licenciado, tengo el honor de dirigirme a Usted con el objeto de informarle que en cumplimiento de la resolución emitida el 30 de agosto por la muy respetable Unidad que Usted dignamente dirige, en la cual se me nombra como REVISOR de trabajo de tesis intitulado **LA INEFICACIA DEL ARTÍCULO 29 DE LA LEY DE TRÁNSITO POR EL INCUMPLIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE DAÑOS A TERCEROS, POR LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS A CIRCULAR**, realizado por el bachiller VICTOR RAÚL AQUINO MOREIRA, procedí a realizar la revisión del trabajo de tesis en referencia de la siguiente manera:

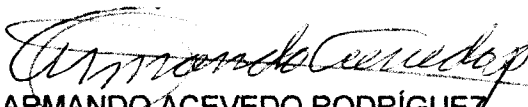
- a) El contenido científico y técnico de la presente tesis se encuentra debidamente sustentado ya que el bachiller en mención desarrollo objetivamente una investigación científica acerca de la realidad nacional guatemalteca, en cuanto a la ineficacia de artículos legales existentes, específicamente de la ineficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito.
- b) La metodología utilizada en la presente investigación es la científica, ya que se procuro sustentar el trabajo investigativo con la teoría y su debida comprobación a través de un análisis analítico sintético e inductivo deductivo; las técnicas de investigación utilizadas fueron la bibliográfica y la investigación de campo, que permitieron desarrollar la investigación de una forma objetiva, adecuada y practica.



- c) La forma de redacción se manifiesta como la adecuada, ya que se basa en las tendencias actuales de escritura para la realización de los trabajos investigativos y permiten una concreta y determinada comprensión del tema analizado.
- d) La contribución científica de la presente tesis constituye una valiosa aportación sobre la ineficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito, dándonos a conocer las causas de la ineficacia y los beneficios de cumplir dicho Artículo mencionado anteriormente, siendo de beneficio para los propietarios de vehículos que se encuentren autorizados a circular cumplir con la ley específicamente con el Artículo mencionado anteriormente.
- e) Las conclusiones y recomendaciones fueron redactadas en forma clara y precisa para esclarecer el fondo de la tesis en congruencia con el tema investigado. Es importante mencionar que el bachiller atendió las sugerencias y observancias señaladas para fundamentar adecuadamente cada una de las conclusiones y recomendaciones establecidas.
- f) La recolección bibliográfica utilizada fue la correcta y sirvió de gran apoyo a la investigación, dado que se utilizó material de actualidad y acorde a la materia para lograr así una investigación debidamente sustentada.

Es así que establecido lo anterior, emito DICTAMEN FAVORABLE a la tesis propuesta de conformidad a lo establecido en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de tesis de Licenciatura en Ciencias y Sociales y del Examen General Público, en el sentido que el presente trabajo de tesis desarrollado por el bachiller VICTO RAÚL AQUINO MOREIRA cumple con los requisitos necesarios para ser discutido en el examen público correspondiente.

Atentamente.


LICENCIADO ARMANDO ACEVEDO RODRÍGUEZ

Abogado y Notario.

Colegiado. No 1899.

Armando Acevedo Rodríguez
Abogado y Notario



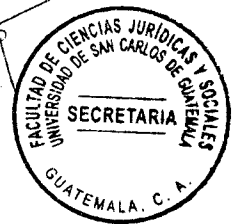
USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



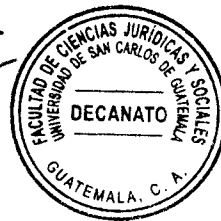
DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 09 de octubre de 2014.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante VICTOR RAÚL AQUINO MOREIRA, titulado LA INEFICACIA DEL ARTÍCULO 29 DE LA LEY DE TRÁNSITO POR EL INCUMPLIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE DAÑOS A TERCEROS POR LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS A CIRCULAR. 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



Lic. Aída Ortiz Okellana
 DECANO





DEDICATORIA

A Dios y a la Virgen María por su amor y comprensión.

A Mis padres gracias por su conocimiento, guía, todo sus esfuerzos en mi educación y formación personal.

A Mis abuelos por sus enseñanzas, consejos, guía y cuidado en las formas terrenal y espiritual.

A Mis hermanos por su comprensión y tolerancia en mi camino a lo profesional.

**A Los licenciados
Armando Acevedo Rodríguez
Víctor Armando de León Morente
por compartir sus conocimientos.**

A: La gloriosa y tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala especialmente a la notoria, prestigiosa y única Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Aspectos fundamentales de tránsito.....	01
1.1 Vía pública.....	01
1.2 Educación vial.....	08
1.3 Señales de tránsito.....	11
1.4 Licencias de conducir.....	20
1.5 Infracciones y sanciones de tránsito.....	26
1.6 Amonestaciones y multas de tránsito.....	29

CAPÍTULO II

2. Vehículo.....	31
2.1 Clasificación de vehículo.....	32
2.2 Clasificación legal del vehículo por su uso.....	35
2.3 Clasificación legal del vehículo por su peso.....	37
2.4 Órgano administrativo competente en materia de tránsito	41
2.5 Delegación de la competencia y el ejercicio de la administración del tránsito hacia las municipalidades.....	44

CAPÍTULO III

3. Regulación vehicular para poder transitar.....	47
3.1 Tarjeta de circulación.....	49
3.2 Placas de circulación.....	52

3.3 La contratación de un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros terceros según Artículo 29 de la Ley de Tránsito	55
3.4 Equipamiento básico de los vehículos autorizados a circula.....	63

CAPÍTULO IV

4. La ineficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito por el incumplimiento de la contratación de un seguro de daños a terceros, por los propietarios de vehículos autorizados a circular	67
4.1 Motivos de la ineficacia.....	67
4.2 Orígenes de la ineficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito.....	71
4.3 Motivos de la contratación de un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros a los automóviles autorizados a circular.....	76

CAPÍTULO V

5. La necesaria eficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito y la función del seguro responsabilidad civil de daños a terceros previstos en la Ley de tránsito y su reglamento.....	85
5.1 Responsabilidad subjetiva.....	86
5.2 Responsabilidad objetiva.....	87
5.3 El seguro de responsabilidad civil de daños a terceros.....	87
5.4 Forma de contratación del seguro de responsabilidad civil de daños a terceros.....	95
5.5 Obligaciones adquiridas por las partes contratantes.....	99
5.6 Derechos adquiridos por las partes contratantes.....	102
5.7 Motivo de la designación legal de contratar un seguro de daños a	



Pág.

terceros a discrepancia de un seguro vehicular.....	104
CONCLUSIONES.....	107
RECOMENDACIONES.....	109
ANEXOS.....	111
BIBLIOGRAFÍA.....	115



INTRODUCCIÓN

Los motivos que justifican la realización de la presente investigación científica, se basan como primer punto en el desconocimiento de la educación vial, entendiéndose por esto la ignorancia del significado de las señales de tránsito de la cual se deriva la conducta de un piloto de automotor como la de un peatón, ya que al desconocerse de estas, su conducción en las vías públicas queda únicamente a su lógica personal. De lo cual es deducible la necesaria educación de cada una de las personas, sea esta piloto de automotor o peatón; encontrando como un segundo punto derivado del desconocimiento de la educación vial se haya el desconocimiento total o parcial de la Ley de Tránsito y su reglamento, lo que encierra la falta de cumplimiento de la ley, de los requisitos dados por ésta para poder transitar, localizando en estos la causa principal de la presente investigación científica y definición del problema por el incumplimiento de la contratación de un seguro de daños a terceros por los propietarios de vehículos autorizados a circular por las vías públicas, dando como resultado la ineficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito.

El producto derivado de la falta de cumplimiento de la obligación de pago adquirida por la parte causal del accidente de tránsito está, por el desacuerdo entre las partes implicadas, la negativa de pago o bien la falta de capital o de capacidad de pago de la obligación, da como resultado el nacimiento de una litis en un proceso judicial, como el cobro de costas procesales. Girando así la hipótesis entorno al cumplimiento de la obligación del contrato de un seguro de daños a terceros para la circulación de todo



vehículo como una solución efectiva de la litis nacida de un accidente de tránsito, esperando obtener soluciones efectivas y rápidas, en el caso del cumplimiento de las obligaciones de pagos de daños para la parte afectada; como para la parte culpable en cuyo caso se ayudaría al pago de lo causado, no afectando así la totalidad del patrimonio de la persona. Basando los objetivos de la investigación científica en la importancia de una buena educación vial, el conocimiento y cumplimiento de la ley específicamente en la contratación de un seguro de daños a terceros y los beneficios personales que se obtendrían al cumplir con lo establecido en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito; describiendo conjuntamente los supuestos de la presente investigación dedicados en influenciar a los conductores demostrándoles la responsabilidad que tienen hacia los demás pilotos y peatones, cada uno de ellos al transitar por la vía pública, como la responsabilidades adquiridas al momento de tomar el control del vehículo y la de solucionar la afectación que tiene el patrimonio de las personas, al momento del reparo de los daños causados derivados del accidente de vehicular, manifestando la debida necesidad que se tiene de contar con un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros, y así contar con un respaldo económico, para los daños que éste cause al conducir un vehículo.

La presente investigación científica consta de cinco capítulos: haciendo referencia en el capítulo I, a los aspectos fundamentales de tránsito siendo la educación vial, la importancia de su conocimiento, las señales de tránsito su significado y el uso correcto de estas, la licencias de conducir y sus clases; en el capítulo II, se realiza una investigación sobre el vehículo y sus aspectos fundamentales de conocimiento general



y legal, como sus clasificación y forma de uso, como de los órganos administrativos encargados de la organización de estos; en el capítulo III, se informa sobre la regulación legal para poder transitar, los requisitos de ley en los cuales se encuentra la contratación de un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros; el capítulo IV, discute sobre el estudio y análisis de la ineficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito sus causas de ineficacia, motivos de la contratación de un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros y las responsabilidades nacidas de un accidente vehicular; concluyendo con el capítulo V, el cual describe las responsabilidades civiles existentes y la descripción e indagación del seguro de responsabilidad civil de daños a terceros como la función de este en caso de un accidente vehicular.

La presente investigación científica se fundamenta en la metodología analítica, sintética, inductiva y deductiva. Siendo las técnicas empleadas la bibliográfica la cual comprende la elaboración de fichas bibliográficas y la investigación de campo la cual alcanza la elaboración de entrevistas, encuestas, observación y datos estadísticos. De tal forma pretendo que la presente tesis pueda constituirse en valiosa información al campo del derecho de tránsito y a la educación vial. Enfocando al Estado de Guatemala en la necesidad de la transformación de ineficaz a eficaz la aplicación del Artículo 29 de la Ley de Tránsito demostrando a la población propietaria de vehículos autorizados a circular el beneficio obtenido al momento de cumplir con lo establecido por la ley y sus requisitos para poder transitar.



CAPÍTULO I

1. Aspectos fundamentales de tránsito.

El conocimiento de la Ley de Tránsito y su reglamento, la correcta aplicación e interpretación de las señales viales que componen la vía pública como una buena educación y lógica vial por parte de pilotos de vehículos automotores conjugan como aspectos básicos y fundamentales en materia de tránsito.

1.1 Vía pública.

La legislación guatemalteca, indica en la Ley de Tránsito Artículo número dos “que la vía pública está compuesta por las carreteras, caminos, calles, avenidas, calzadas, viaductos, aceras, puentes, pasarelas; ríos y lagos navegables, mar territorial así como de sus demás vías acuáticas; en sí, los lugares que estén destinados al uso público y cuyo destino obvio y natural sea la circulación de personas y vehículos.”

La definición legal de vía pública se encuentra la detallada, en el Artículo 23 de la ley mencionada anteriormente que versa que la vía pública es utilizable única y exclusivamente para el tránsito y circulación de personas y vehículos; los cuales obtienen derechos y obligaciones mutuos entre los que podemos mencionar es el caso de la prioridad de derecho de paso del peatón ante los vehículos para circular en las

vías públicas entiéndase que al momento de un cruce de calle y avenida en las esquinas debidamente, se debe priorizar el cruce del peatón ante el cruce de un vehículo; también existen zonas de seguridad para el cruce del peatón como las pasarelas, semáforos peatonales, líneas de cebra; de igual forma existen los límites de responsabilidad tal y como se regula en el Artículo 13 el cual indica que en el caso de que un vehículo atropelle a una persona en la vía pública específicamente en zona de seguridad tendrá responsabilidad del hecho, pero si esto sucediere fuera de estas, el conductor estará exento de responsabilidad, siempre y cuando estuviere conduciendo conforme la Ley de Tránsito.

Existen diferentes clases y definiciones de lo que son las vías públicas, de las cuales se expondrá las reglamentadas legalmente en la legislación guatemalteca.

a) Clasificación vías vehiculares:

- **Urbanas.**

Son las vías que se desplazan en el entorno urbano y/o sub-urbano. Nos permiten el traslado dentro de la ciudad. Se encuentran organizadas en formas de calles y avenidas, para la mayor facilidad de localización y de tránsito. Artículo 99 del Reglamento de Tránsito.

- **Enlace.**

Son las vías que une una ciudad con otra ciudad diferente. Ya sea por medio de calzadas o autopistas.



- **Extraurbanas.**

Estas son las carreteras que conectan de un pueblo o departamento a otros. Lo que en el ámbito rural es al tráfico de larga distancia, estas enlazan a ciudades, municipios entre sí. Inciso b del Artículo 99 del Reglamento de Tránsito.

- b) Vías de comunicación peatonales.**

El Artículo 56 y 58 del Reglamento de Tránsito indican los lineamientos a seguir por parte del peatón así como la obligatoriedad de estos a circular en espacios concebidos especialmente para ellos siendo los siguientes.

- **Acera o banqueta.**

“Es la parte lateral de la vía pública o de la calle, reservada para la circulación única y exclusivamente de los peatones” según la legislación guatemalteca en su Artículo siete numeral uno del Reglamento de Tránsito.

- **Cruce peatonal.**

Ubicados en lugares en que se cruzan dos a más calles y se utiliza para dar paso a los peatones. Están ubicados al ras o al nivel de las calles, conocidos por la legislación guatemalteca en el Reglamento de Tránsito Artículo 61 del paso de cebra, se encuentra debidamente señalizado con franjas blancas sobre el asfalto negro. También existen las pasarelas y subterráneos para dar un cruce más seguro al peatón de tal forma que este se encuentre fuera de peligro para realizar su cruce.

- **Calles peatonales y bulevares.**

Son calles anchas adornadas casi siempre con árboles en los bordes, exclusivas para los peatones ya sea para su circulación, recreación o ejercicio.

c) Vías reconocidas por la legislación guatemalteca.

- La legislación guatemalteca indica las vías existentes y reconocidas, en la Ley de Tránsito y reglamento específicamente en su Artículo 99 de dicho reglamento. Adopta y clasifica “las vías públicas en orden jerárquico descendente debido a sus condiciones de localización, de geometría y clase de superficie” en las siguientes:

Urbanas.

- **Autopista.**

“Vía pública que tiene calzadas pavimentadas separadas, para cada sentido de circulación, cada una de ellas de dos carriles con un mínimo de 3.50 metros de ancho para cada carril, por ejemplo: carriles auxiliares. No cruza ni será cruzada a nivel por vías férreas, vías públicas o servidumbre de paso alguna. En esta vía se aplicarán límites de velocidad mínimos y no deberán existir semáforos a lo largo de su trazo.”

Artículo siete numeral 13 del Reglamento de Tránsito

- **Vías rápidas.**

“Son las vías públicas que tienen calzadas pavimentadas, se encuentran separadas para cada sentido de circulación o también en una sola calzada para ambos sentidos,



esta deberá contar con por lo menos dos carriles de circulación, con las medidas de un mínimo de 3.50 metros de ancho por sentido.” Artículo siete numeral 113 Reglamento de tránsito

Contienen limitación de acceso directo a las propiedades colindantes por ejemplo: el carril auxiliar; la vía no se encuentran cruzadas por vías férreas, vías públicas o por cualquier clase de servidumbre de paso. Se aplicarán los límites de velocidad mínima y no debe de contener semáforos a lo largo de su trayecto.

- **Arterias principales.**

“Vía en la que se desplazan los mayores volúmenes de tránsito de una población, estas son vías urbanas pavimentadas, con un mínimo de tres carriles para el tránsito mixto en sentido de circulación o con al menos dos carriles para el tránsito mixto si es de dos sentidos”. Artículo siete numeral ocho del Reglamento de Tránsito.

Para estas vías cada carril deberá contar con al menos 3.50 metros de ancho. Esta puede cruzar otras vías a nivel y a desnivel y pueden llegar a existir semáforos a lo largo de su trazo.

- **Arterias secundarias.**

Son las encargadas de llevar los flujos de tránsito de las vías locales a las arterias principales y viceversa. “Son vías urbanas pavimentadas con un mínimo de tres carriles para el tránsito mixto en un sentido de circulación o con al menos dos carriles para el tránsito mixto si es de dos sentidos. Cada carril deberá contar con al menos 3.00

metros de ancho. Si la arteria es de un solo sentido, deberá existir un par vial similar con similares características” según el Artículo siete numeral nueve del Reglamento de Tránsito en estas pueden existir semáforos a lo largo de su trayecto.

- **Vías locales.**

Son las vías que forman la mayor parte de la red vial urbana, en estas encontramos señaladas el resto de vías públicas urbanas pavimentadas que no sean autopistas, vías rápidas y arterias principales o secundaria, según Artículo siete numeral 115 Reglamento del Tránsito “pueden llegar a ser de uno o dos sentidos de circulación sin restricciones de numero o ancho de carriles, siempre y cuando la calzada supere un ancho total de 5.00 metros.”

Pueden llegar a tener semáforos en lo largo de su trayecto.

- **Vías residenciales de circulación controlada.**

Según el Artículo siete numeral 117 del Reglamento de Tránsito “Son un tipo especial de vía local, se encuentran mayormente en aéreas residenciales de uno o dos sentidos de circulación, con un ancho total de la calzada entre 3.00 y 5.50 metros.”

- **Caminos.**

El Artículo siete numeral 25 del Reglamento de Tránsito indica “Son todas aquellas vías que no se encuentra pavimentadas, es decir aquellas vías que se encuentran con terracería o son de tierra en todo su trayecto”. Son de uno o dos sentidos de circulación, no existe la restricción del número o ancho de los carriles. Se encuentran



también encasilladas aquellas vías pavimentadas que no son calles de circulación controladas y que tengan menos de 5.00 metros de ancho.

Extraurbanas.

Siendo estas la autopista, vías rápidas, carreteras principales, carreteras secundarias y caminos, su diferencia con las vías urbanas es la ubicación ya que la extraurbana como lo indica su nombre se encuentran en las afueras de la ciudades grandes estando ubicadas en localidades de menor tamaño y de menor población.

d) Prohibiciones en la vía pública.

El Reglamento de Tránsito en sus Artículos 86 y 87, así como la legislación guatemalteca en general regula lo que se puede realizar y no se puede realizar dejando las acciones no reguladas en un acto de conciencia social y lógica del buen actuar, siendo de igual manera el actuar en el tránsito como la vía pública, siendo los aspectos siguientes, los prohibidos por la legislación guatemalteca en materia de tránsito: obstaculizar, cerrar o limitar, transitoriamente o permanentemente la vía pública, en perjuicio de la circulación de personas y vehículos, salvo autorización previa y expresa de la autoridad. Haciendo énfasis en la obstrucción de calles ya sea por huelgas o manifestaciones de cualquier índole con carácter legal o ilegales. Colocar o mantener en la vía pública signos, demarcaciones o elementos que limiten o alteren las señales de tránsito. Quedando totalmente prohibido el uso de las señales de tránsito para la



colocación de anuncios, difusiones o cualquier que fuese el motivo, logrando de tal forma que tanto los conductores como peatones puedan tener una fácil visibilidad de estos, dado sus importantes anuncios que realizan a la población en general teniendo como ejemplo: la señal de doble vía de tránsito el cual anuncia que su circulación es en doble sentido de la vía; entre otros también nos referimos a la señal de cuidado zona escolar el cual indica al conductor que debe bajar la velocidad por haber una escuela en las cercanías como un cruce de estudiantes.

1.2 Educación vial.

La seguridad vial inicia por una buena educación vial, tanto al conducir un automóvil, moto o cualquier forma de transporte motorizado, el cual al conducirlo nos atribuye responsabilidades y obligaciones con las demás personas que se encuentran en la vía pública, de tal manera es de vital importancia el conocimiento de la Ley de Tránsito como a la vez el de su entendimiento, por parte de las personas que conducen como por los peatones, para así crear una cultura de educación vial y evitar accidentes de tránsito. Siendo fundamental la organización del Estado de Guatemala para garantizar la seguridad de las personas y conductores en la vía pública.

Como se establece en la Ley de Tránsito de Guatemala específicamente en su Artículo número tres el cual indica la responsabilidad que tienen los conductores de vehículos y peatones, de apegarse a lo indicado por esta ley para el actuar de cada uno en la vía



pública. “El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional implementará y coordinará junto con entidades públicas o privadas, entiéndase: colegios, escuelas, empresas públicas y privadas como demás instituciones que lo ameriten o lo soliciten, las políticas, programas de proyectos nacionales, regionales y departamentales de educación vial” como lo establece la Ley de Tránsito en su Artículo número 46, ya descrito.

Los transeúntes de la vía pública ya sea los conductores o peatones tienen obligaciones hacia los demás usuarios tal y como lo norma el Artículo 39 del Reglamento de Tránsito el cual indica que “los usuarios de la vía pública están obligados a comportarse en forma tal, que su conducta no entorpezca la circulación o que cause peligro alguno en perjuicio o molestias a las personas como algún daño a bienes privado o públicos”.

Existen países como el caso de España que cuentan con un Consejo Superior de Seguridad Vial el cual es un órgano colegiado de carácter consultivo, creado para el impulso y mejora del tráfico y la seguridad vial, tanto en el ámbito urbano como interurbano; el cual por medio de grupos de trabajo se ocupan del estudio de aquellos asuntos, tales como:

Investigación y reconstrucción de accidentes. Determinar por medio de la indagación cómo ocurrieron los hechos, el por qué ocurrió el incidente, cómo determinar una



hipótesis de la reconstrucción de los hechos que se investigan y así determinar la causa del incidente.

Normativa y asuntos jurídicos. El estudio y la aplicación de la Ley de Tránsito a los asuntos necesarios en procesos judiciales, multas o faltas al no acatar las leyes de tránsito, como la emisión de dictámenes y realización de estudios para reformas y buena aplicación de la Ley de Tránsito.

Formación vial y exámenes de conducir. Impartición de cursos de aprendizaje como formación de conductores de medios motorizados de transporte para optar al examen de conducir y obtener así la licencia de conducción por medio de la aprobación del examen teórico práctico de manejo.

Comunicación y divulgación. El ente encargado de comunicar a la sociedad la creación de nuevas normas de tránsito como de su divulgación por los medios de comunicación más populares. Para la obtención de una sociedad conocedora de las normas de tránsito. “La comunicación es un instrumento de acciones formativas, aunque sea mediante la utilización de los medios denominados de masas es lógico que así sea, porque la seguridad vial es un fenómeno de masas que normalmente requiere tratamientos igualmente dimensionados.”¹

¹ Muños Medina, Miguel María, Libro verde de la seguridad vial. Pág. 56.

1.3 Señales de tránsito.

La señalización de tránsito “es el conjunto de directrices que tiene por objeto advertir e informar a los usuarios de la vía pública, como ordenar y reglamentar su comportamiento, con la necesidad de antelación a determinadas circunstancias”. Tal y como se regula en los Artículos 80 y 81 del Reglamento de Tránsito normando de igual manera la obligación de obedecer las señales de tránsito ya sea que establezcan una prohibición u obligación.

“Los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer las indicaciones de los semáforos y de señales verticales situadas inmediatamente a su derecha, encima de la calzada o de su carril”. Artículo 81 del Reglamento de Tránsito.

En las vías de dos sentidos de circulación que se encuentren divididas por medianas o camellones, en las vías de un solo sentido de circulación o cuando se van a efectuar movimientos a la izquierda, también deberán cumplir con los semáforos y señales verticales a su izquierda.

La señalización, semaforización y signos de tránsito aplicables en Guatemala, para normar el tránsito se establecen de acuerdo al beneficio del país y ante todo respetando los tratados y convenios internacionales, siendo el fin básico de esta norma el entendimiento a nivel vial internacional, la asociación y distinción de las



señales de tránsito ya sea de seguridad o información debido a su mismos colores de aviso y clasificación entre los países; de acuerdo a lo normado y versado en el Artículo 28 de la Ley de Tránsito y en relación a los Artículos 80 y 83 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98.

- **Reseña histórica de la creación de convenios más importantes a nivel mundial en materia de tránsito.**

“En 1926 se firma en París el Convenio Relativo a la Circulación Vial Internacional y el Convenio Internacional Relativo a la Circulación del Automóvil”², conocidos como los Convenios de París, ya que nacieron de la conferencia celebrada en París del 20 al 24 de abril de 1926. En el caso de los países que los ratificaron, obligaba a los que circulaban nacional o internacionalmente a respetar las leyes y reglamentos de circulación en las vías públicas de los países por cuyo territorio circulaban.

El Convenio Relativo a la Circulación Vial Internacional consta de 14 artículos, lo que evidencia su moderación en la estipulación de normas sobre circulación vial internacional por carretera, más aún si tenemos en cuenta que a partir del Artículo nueve el contenido de los mismos se aleja de su objetivo principal que es la circulación vial; el Artículo 1 obliga a los Estados contratantes a aplicar las medidas legales contenidas en los artículos siguientes.

²Dirección general de tránsito.
http://www.dgt.es/was6/portal/.../la.../TEMA_57_-_Parte_General.doc (10 de septiembre del 2012).

El Artículo 2 y 3 dicen cómo debe ser la conducción de vehículos, las bestias de carga, como los de tiro o de silla. El Artículo 4 habla del sentido de la circulación, que debe ser uniforme en todas las vías públicas.

El Artículo 5 habla de los cruces y adelantamientos. El Artículo 6 trata de las bifurcaciones y cruces de caminos. Los Artículos 7 y 8 se refieren a las señales luminosas.

Terminando con estas disposiciones, el convenio y todo lo relacionado con las normas de circulación.

El Convenio Internacional Relativo a la Circulación del Automóvil se encuentra elaborado con mucho más enriquecimiento en normativa relacionada con el vehículo y la circulación. El Convenio consta de 17 Artículos, que disponen de lo siguiente:

Los Artículos uno y dos hacen referencia a disposiciones generales. El Artículo tres recoge las condiciones a cumplir por los vehículos para ser admitidos a circular internacionalmente.

El Artículo cuatro, es de carácter administrativo, hace referencia a la emisión y reconocimiento de los certificados internacionales para automóviles. El Artículo cinco trata del signo distintivo que deben llevar los automóviles.



Ya habiendo normado los vehículos, en los artículos antecedentes hacemos una referencia al conductor. El Artículo seis estipula los requisitos que deben tener los conductores de vehículos automóviles para ser admitidos internacionalmente a conducir automóviles en las vías públicas.

El Artículo siete se refiere a la emisión y reconocimiento de permisos internacionales para la conducción. El Artículo ocho resalta la aplicación de las leyes locales o nacionales a las que los conductores deben acatar y cumplir cuando circulen por otros países. Artículo nueve indica las señales de peligro que deben ser las estipuladas en el convenio a las que deben someterse los Estados contratantes.

El Artículo 10 trata de la información entre partes, específicamente sobre los datos propios que puedan identificar a las personas titulares de certificados internacionales, de sus permisos, en cuanto si sus automóviles han tenido algún asunto con un accidente grave o como presuntos infractores a las normas y leyes vigentes sobre circulación. Llegando a comprometer a los Estados contratantes que han expedido los permisos o certificados internacionales a que faciliten los nombres, apellidos y dirección de las personas a las que se les ha retirado el derecho de hacer uso de los anteriores certificados o permisos. Finalizando el Convenio con las disposiciones finales que van desde el Artículo 11 al Artículo 17 explica los procedimientos a seguir para la firma y ratificación, las adhesiones posteriores, y los efectos jurídicos para los Estados ratificantes.

El Convenio de Ginebra de 1931 sobre la unificación del sistema de señales de tránsito es celebrado bajo los auspicios de la Sociedad de Naciones y se firmó en Ginebra el 30 de marzo de 1931 y logró uniformar la señalización y añadir una serie de señales reguladoras e informativas, normalizándose también los colores de las mismas. Por ejemplo, el color rojo era determinante de las señales de prohibición, pero no en las de peligro.

La Convención de Ginebra de 1949 sobre la Circulación por Carretera, así como su Protocolo relativo a las Señales de la Carretera debía ser revisada y completados a fin de facilitar la circulación por carretera y estudiar si las disposiciones relativas a señales debían tener carácter obligatorio o ser simples prácticas recomendadas.

La Convención sobre la Circulación Vial y la Convención sobre la Señalización Vial, ambas hechas en Viena el 8 de noviembre de 1968; los convenios internacionales, habían de seguir el camino jurídico-diplomático de su firma y ratificación por los Estados que así lo estimaran, que serían denominados Partes Contratantes.

La Convención sobre la Circulación Vial, fue modificada notablemente el 3 de septiembre de 1993. En su comienzo, la Convención sobre la Circulación Vial, establece que "Las parte Contratantes, deseosas de facilitar la circulación internacional por vías públicas terrestres, y de aumentar la seguridad por dichas vías, convienen la

adopción de reglas uniformes de circulación.”³ La Convención sobre la Circulación Vial cuya modificación entró en vigor el 30 de noviembre de 1995, tiene muy parecida *metodología a la anterior convención sobre la circulación y ambas no difieren mucho en su sistema metodológico.*

Dicha convención se compone de seis capítulos.

El capítulo I sobre disposiciones generales y definiciones, son los Artículos uno al cuatro. El capítulo II sobre señales viales, del Artículo cinco al 21.

El Artículo 22 fue suprimió en la última modificación. El capítulo III sobre señales luminosas de la circulación, Artículos 23 y 24.

El capítulo IV, regula las marcas viales, Artículos 25 al 30. El capítulo V, de la señalización de las obras de la carretera, marcas luminosas y pasos a nivel. El capítulo VI, de las disposiciones finales, Artículos 37 al 48; sin embargo no se llegó a un acuerdo de normalización internacional, ya que los Estados americanos tenían ya adoptada una señalización diferente, en cuanto a formas, colores, inscripciones, etcétera y los europeos no podían abandonar la forma triangular de las señales de peligro, que durante muchos años había condicionado los reflejos de los conductores.

³ Ibid.

Las señales de tránsito son mensajes que establecen acciones o prohibiciones sobre el movimiento vehicular, pueden servir también para advertir sobre una situación especial en la vía. Estos rótulos son esenciales para la seguridad en las carreteras y el conductor debe conocer el significado de cada una de ellas.

- **división de las señales de tránsito.**

- “Estos rótulos son esenciales para la seguridad en las carreteras. El conductor debe conocer el significado de cada una de ellas. Las señales de tránsito están divididas en verticales y horizontales.”⁴

a) Señales verticales.

Indican al piloto limitaciones y prohibiciones en las vías. Su violación constituye una infracción. Tiene forma circular, símbolo negro, fondo blanco y borde rojo. Cuando una señal lleva una línea diagonal roja, indica prohibición.

- **Preventivas.**

Advierten a los pilotos sobre la existencia de peligro en la vía, por ejemplo zona de derrumbes o bien curvas pronunciadas; tienen forma de rombo, símbolo negro y fondo amarillo.

⁴ Municipalidad de Guatemala.

<http://www.muniguate.com/index.php/emetra/84-educacion/1311-senales-de-transito>. (28 de septiembre de 20012)

- **Informativa.**

Identifican las vías y guían al piloto, y le proporcionan ciertos datos que le pueden ser útiles en su trayecto tales como centros de descanso, alimentación o estaciones de servicio y guía sobre los trayectos de la carretera o camino. Tienen forma rectangular, fondo azul y marco blanco.

- **b) Señales horizontales.**

Son marcas que se dibujan sobre el pavimento y sirven para complementar las indicaciones de otras señales. Ayudan a orientar y regular el desplazamiento de los vehículos por la vía. Se clasifican en longitudinales y transversales.

- **Longitudinales.**

Son marcas paralelas al sentido de circulación, y pueden ser de color amarillo, blanco o rojo.

- **Amarillas.**

Una línea amarilla interrumpida indica que usted está en una carretera de dos carriles y puede esperar tráfico de frente en el carril situado a la izquierda de la línea. Se permite pasar donde haya amplia distancia para ello, y el carril opuesto esté despejado de tráfico. Una línea amarilla continúa indica que usted está en una carretera de dos carriles con direcciones opuestas en donde está prohibido rebasar.

- **Doble línea amarilla al centro de la calle.**

Significa la existencia de carriles en direcciones opuestas y la prohibición de rebasar.

La doble línea amarilla conlleva la existencia imaginaria de un bordillo el cual no se puede atravesar.

- **Blancas.**

Una línea blanca interrumpida, se utilizan para dividir los carriles de tráfico que van en la misma dirección. Este tipo de marca se ve frecuentemente en las calles anchas dentro de una ciudad. Sí la línea es continua significa que está prohibido cambiar de carril.

- **Roja.**

Una línea roja continúa al lado derecho de la calle, significa que por ninguna razón usted debe detener su auto a un lado de la acera o sobre la línea, ya que son calles o bulevares muy transitados.

➤ **Transversales.**

Son líneas blancas que van transversales al sentido de circulación de los vehículos.

Las más comunes son.

- **Línea de pare.**

Indica el sitio donde deben parar los vehículos. Es una línea continua y ancha, se coloca antes de una intersección.

- **Zona peatonal o línea de cebra.**

Comprende una serie de líneas anchas paralelas que demarcan ambos lados de la vía. Su objetivo es permitir el paso seguro a los peatones, ningún vehículo podrá estar estacionado sobre esta área.

Según el Reglamento de Tránsito en su Artículo 84:

La entidad responsable de la señalización le corresponde al Departamento de Tránsito y en el caso de haber sido delegado la administración del Departamento de Tránsito a la municipalidad correspondiente, esta será la encargada de la fabricación, instalación y conservación de las señales de forma reglamentaria en las vías públicas como el de retirar o sustituir inmediatamente las señales antirreglamentarias instaladas, como las que hayan perdido su objeto y las que ya no cumplan su función por deterioro.

1.4 Licencias de conducir.

El manejo de todo medio de transporte motorizado exige requisitos indispensables para su conducción en la vía pública.

Por lo cual es necesaria la aprobación del curso como del examen teórico práctico de manejo, para la obtención de una licencia de conducir. "Es algo comúnmente admitido que la fase de formación para la obtención del permiso para conducir es crítica para la

futura actuación de la persona en el ámbito circulatorio”⁵

Entre los artículos que contienen normas sobre la regulación legal de la licencia de conducir se encuentran los Artículos 14 y 22 de la Ley de Tránsito los cuales contienen una interpretación conjunta de la manera siguiente.

- La licencia de conducir es el documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, la cual autoriza a una persona para la conducción de un vehículo, una vez esta persona no se encuentre con faltas legales de acuerdo con la Ley de Tránsito y su reglamento.

la licencia de conducir una vez entregada por la autoridad respectiva da como consecuencia la habilitación e identificación del titular de la misma como conductor, el cual se encuentra obligado a portar la licencia de conducir siempre y cuando conduzca un vehículo, como la exhibición de esta, a la autoridad cuando sea requerida, como su vigente validez.

Los incisos del Artículo 14 del cuerpo legal anteriormente mencionado regulan los requisitos para la obtención de la primera licencia de conducir.

- Llenar el formulario correspondiente, en el cual se solicitaran datos personales, como de la escuela de manejo donde se recibió el curso y se aprobó el examen con

⁵ Muños, Ob.Cit; Página.52.

la constancia correspondiente de la aprobación de estos, acompañada del examen de la vista donde se describe la calidad de visión del futuro conductor.

- Presentarse personalmente, debido a que es un trámite meramente personal debido a la solicitud de datos personales, toma de huellas dactilares y la impresión de la licencia de conducir con la fotografía del titular de esta.
- Las personas mayores de edad deberán presentar original y fotocopia de la cedula de vecindado o del documento de identificación personal DPI para la entrega de esta a la autoridad que lo solicite.
- En el caso de que la persona sea menor de edad pero mayor de dieciséis años deberá presentar certificación de la partida de nacimiento como autorización por escrito con firma legalizada por notario, de quien en ese momento ejerza la patria potestad, en la cual deberá declarar bajo juramento hacerse cargo de las responsabilidades civiles que pudiera ocasionar. Artículo 26 del Reglamento de Tránsito.
- Realizar el pago del valor correspondiente al periodo por el cual será válida optando desde un año hasta cinco años consecutivos.

En la reposición de la licencias de conducir, el Artículo 29 del Reglamento de Tránsito plantea los requisitos, para su trámite por los motivos de extravió o robo, se debe realizar la denuncia correspondiente al caso, la cual se realiza ante el Ministerio Publico y de esta corresponde presentar su certificación ante la autoridad encargada de reposición de la licencia y apegarse a los requisitos anteriormente descritos, a

excepción de la constancia de los exámenes de manejo aprobados . La renovación de la licencia de conducir al igual que su reposición se regula en el Artículo 29 del Reglamento de Tránsito en él se expone los requisitos solicitados y se realiza debido a que el periodo por el cual se había pagado ha expirado y se debe de realizar el pago correspondiente para la renovación de esta y así poder volver a conducir, presentando además del pago correspondiente, la licencia vencida, examen de la vista como los requisitos descritos anteriormente a excepción de los datos de la aprobación de los exámenes de conducir.

➤ **Prohibición de la renovación o reposición de la licencia de conducir.**

El Artículo 30 del Reglamento de Tránsito nos señala las prohibiciones a la renovación y reposición de licencias de conducir en los casos siguientes:

- Por resolución de juez competente ya sea por los motivos de faltas a la Ley de Tránsito, como por la comisión de un delito en el momento de conducir un automóvil.
- Cuando la licencia de conducir se encuentre suspendida o cancelada en el momento del trámite de su renovación o de reposición.
- Al conductor que tuviese multas pendientes y que este no haya realizado su pago al momento del trámite ya sea de renovación o reposición.

La suspensión de la licencia de conducir que se regula en el Artículo 40 de la Ley de Tránsito, nos indica que la entidad encargada de realizarlo será el Departamento de



Tránsito o la municipalidad respectiva, a través del Juzgado de Asuntos Municipales, una vez que el titular de esta haya sido amonestado administrativamente cinco veces o multado administrativamente tres veces por infracciones cometidas contra las leyes de tránsito en un mismo año calendario contando a partir de la fecha de la primera infracción.

- La sanción administrativa de suspensión de licencia se fijara de uno a seis meses.

La cancelación de la licencia de conducir la realizará el Departamento de Tránsito, una vez que a su titular se le haya suspendido administrativamente por el periodo de dos años calendario consecutivos o tres veces en años calendarios no sucesivos o ya sea por una orden judicial que así lo determine.

La duración de la sanción administrativa de cancelación de la licencia podrá acordarse desde los seis meses un día hasta por un año.

La sanción de cancelación de licencia de conducir judicial se tendrá que realizar conforme a los hechos y a las normas penales aplicables. Una vez que haya transcurrido el plazo administrativo o judicial de cancelación de la licencia, el afectado podrá solicitar una nueva licencia, por lo cual deberá cumplir con los requisitos de toda primera licencia.

a) Clases de licencia de conducir.

Para conducir un vehículo por la vía pública es obligatorio portar una licencia de conducir vigente y correspondiente al vehículo que se maneja, para lo cual la Ley Tránsito y su reglamento regulan de acuerdo al Artículo 23 del Reglamento los distintos tipos de licencias de conducir.

- **Tipo A.**

Es el tipo de licencia requerida para conducir toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas, de peso bruto máximo, en los cuales se puede mencionar el transporte escolar y colectivo urbano y extraurbano.

En su obtención se requiere ser de 23 años de edad en adelante y haber tenido vigente por lo menos en los tres años anteriores a la solicitud una licencia de tipo A o B.

- **Tipo B.**

Este tipo de licencia de conducir es requerida para el manejo de toda clase de automóviles o vehículos automotores hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, pudiendo recibir remuneración por conducir.

Teniendo como requisito ser mayor de 21 años de edad ya que por lo cual, tendrá como mínimo experiencia de manejo ya que con este tipo de licencia se adquiere mayor responsabilidad al manejo.



- **Tipo C.**

Tipo de licencia que se utiliza 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 el recibo de remuneración.

- **Tipo M.**

Es la licencia que permite la conducción de toda clase de moto bicicletas y motocicletas.

- **Tipo E.**

Licencia que se utiliza para conducir maquinaria agrícola e industrial. Este tipo de licencia no autoriza a su titular para conducir cualquier tipo de vehículo.

El uso de licencias extranjeras por parte del titular en el territorio nacional es permitido una vez cumpla con las normas del país, como el uso específico por el cual fue extendida en el país de origen, así como la vigencia de su uso queda comprendida hasta su periodo de autorización migratoria. Tal y como se indica en el Artículo 24 del Reglamento de Tránsito.

1.5 Infracciones y sanciones de tránsito.

a) Infracciones de tránsito.

El Artículo 30 de la Ley de Tránsito nos indica la constitución de las infracciones en materia de tránsito, las cuales constan de la inobservancia, el incumplimiento y la

violación de las normas establecidas en la Ley de Tránsito y su reglamento ya citados, cuando la infracción no esté específicamente contemplada, se sancionara con amonestaciones o multas conforme la ley y se impondrán sanciones tantas veces como se cometan infracciones, no importando si se tratara de la misma persona o vehículo.

Cuando se trate de infracciones cometidas por un conductor la autoridad le entregara la papeleta de aviso debidamente habilitada por el departamento de tránsito o la municipalidad correspondiente, según sea lo correspondiente al caso y en esta se especificara la infracción cometida, como el artículo transgredido y la sanción que se impuso.

b) Sanciones de tránsito.

Como se regula en la Ley de Tránsito en su Artículo 31, el cual indica que las sanciones de tránsito se aplicaran por el Ministerio de Gobernación quien lo hará por intermedio del Departamento Tránsito o bien la municipalidad correspondiente por intermedio del Juzgado de Asuntos Municipales.

Según sea el caso correspondiente, podrán interponer a las personas, conductores y propietarios de vehículos, las sanciones administrativas siguientes:



- **Retención de documentos.**

Esta se considera una infracción administrativa y se realiza cuando al conductor se le haya resuelto la suspensión o cancelación de la licencia de conducir o cuando hubiere acumulado tres multas sin haber hecho efectivo su pago.

La licencia de conducir será devuelta al infractor una vez este haya cancelado la multa impuesta.

- **Cepos para vehículos.**

Estos se emplearán por la autoridad de tránsito para la inmovilización de vehículos dejados en la vía pública en lugares no autorizados para este caso como también para la inmovilización de vehículos cuyos conductores hayan cometido otras infracciones.

Estos se liberarán una vez se haya cumplido con el pago de las multas, gastos y costos por la infracción cometida.

- **Incautación de vehículos.**

El Departamento de Tránsito o la municipalidad correspondiente, realizarán la incautación y retiro de vehículos colocados en la vía pública, lugares no autorizados que obstaculicen el tránsito o que este permanezca en la vía pública por más de 36 horas se considerará abandonado por lo cual será conducido o transportado a costas del propietario a los depósitos autorizados para tal efecto. Estas sanciones se impondrán independientemente de las responsabilidades civiles o penales que pudieran corresponder al actor.

1.6 Amonestaciones y multas de tránsito.

La autoridad de tránsito impondrá, como lo norma la Ley de Tránsito y su reglamento, amonestaciones o multas de tránsito a las personas, conductores y propietarios de vehículos que no observen, violen o incumplan las disposiciones que regula dicha ley y reglamento, específicamente respecto al lugar, oportunidad, forma, modo y velocidad para circular en la vía pública .

Las amonestaciones consistirán en la perforación de la licencia de conducir; como las multas se graduarán económicamente en un mínimo equivalente a un salario diario mínimo del campo, que se encuentre vigente en el momento de cometer la infracción, como hasta un máximo equivalente a un salario diario mínimo del campo para la actividad; de igual forma le corresponde al Departamento de Tránsito o a la municipalidad, el imponer las multas y recaudar los recursos por este concepto.



CAPÍTULO II

2. Vehículo.

El vehículo es el medio de transporte de personas y cosas, cuya razón de ser es el de satisfacer la necesidad de transporte que tiene el ser humano, “siendo su principal característica la propulsión de este mediante un motor, el cual da movimiento a las ruedas con el que este cuenta.”⁶

Las ruedas delanteras son las que permiten al conductor del auto cambiar la dirección y la orientación hacia los lados, de acuerdo a los caminos en que se conduzca y así poder tomar correctamente cada curvas, como realizar los giros hacia la derecha o a la izquierda que el conductor efectuó, por lo cual, la respuesta de las ruedas se produce gracias a que las mismas están conectadas con un volante situado en el interior del vehículo, el cual el conductor moverá de acuerdo al sentido que quiera darle a su trayectoria.

“El auto fue inventado por Karl Benz en el año 1886 los cuales de acuerdo a la capacidad y a la función por la cual fueron diseñados, se clasifican en tres tipos, autos de turismo, son aquellos que han sido creados para transportar personas, camionetas

⁶ Motor historia.
<http://www.elalmanaque.com/motor/historia.html.doc>(7 de julio del 2011).

aquellas cuya principal función es la de carga y descarga de mercancías y el auto deportivo, creado para ser utilizado en competencias deportivas.”⁷

La legislación guatemalteca por medio de la Ley de Tránsito en su Artículo 18, define lo concerniente a los vehículos, su encuadre legal como las funciones que estos puedan llegar a desempeñar, entendiendo que “vehículo es cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanentemente u ocasionalmente por la vía pública, ya sea para transporte de personas o carga”.

2.1 Clasificación de vehículo.

“Los automóviles se clasifican en segmentos debido a su tipo de uso, tamaño de la carrocería, potencia del motor y precio de costo del vehículo”⁸, en si el uso personal o necesidad de esta para su vida diaria o recreación, los vehículos automotores se clasifican de la forma siguiente.

- **Los automóviles microcoches.**

“Son automóviles de dos plazas y sus dimensiones de tamaño son inferiores a los 3300 milímetros de largo”⁹.

⁷Mundo y motor.
<http://www.mundoyomotor.com/mm105/10672315626.html.doc>(28 de septiembre del 2011).

⁸Coche noticias.
<http://www.noticias.coches.com/informes/los-5...por-segmentos/35004> – España.com.es(30 de septiembre del 2011).

⁹ Ibid.

- **Los automóviles del segmento A.**

“Son automóviles de cuatro plazas, actualmente sus dimensiones se encuentran entre 3300 milímetros y 3700 milímetros de largo”¹⁰. Los motores tienen a lo sumo cuatro cilindros y rara vez superan los 1,6 litros de cilindrada.

No hay designaciones específicas para nombrar a estos automóviles, por lo cual conviven varios términos como automóviles microurbano, ciudadanos, pequeños o ciudadanos. En Japón existe una categoría fiscal para estos automóviles denominada kei car, que determina entre otros aspectos una longitud menor a 3400 milímetros de largo del vehículo y una cilindrada inferior a 660 centímetros cúbicos.

- **Los automóviles del segmento B.**

“Son los automóviles que tienen lugar para cuatro adultos y un niño; entre ellos están los hatchback, monovolúmenes y todo terreno estos rondan los 3900 milímetros de longitud el vehículo, mientras que los sedanes y familiares llegan a los 4200 milímetros de largo”¹¹. Los motores son casi siempre de cuatro cilindros, y sus cilindradas suelen abarcar de 1.0 a 2.0 litros.

- **Los automóviles del segmento C.**

Son los automóviles más pequeños con cinco plazas completas. “Se ubican en torno a los 4200 milímetros de largo en el caso de hatchbacks y 4500 milímetros de longitud en el caso de sedanes y familiares”¹². Los modelos estándar suelen tener motores de

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid.

¹² Ibid.

cuatro cilindros de entre 1.4 y 2.0 litros de cilindrada y potencias entre los 90 y los 140 centímetros cúbicos por término medio. Los más deportivos pueden alcanzar los 3.2 litros de cilindrada, en algunos casos tienen cinco cilindros en línea o seis cilindros en V y pueden desarrollar potencias máximas hasta aproximadamente 270 centímetros cúbicos.

- **Los automóviles del segmento D.**

- Son los automóviles que tienen de cinco a ocho plazas pero contienen motores más potentes y maletero más grande. El tamaño es de aproximadamente 4600 milímetros de largo.

Los modelos más económicos suelen ser más largos, mientras que los más costosos suelen ser más cortos tener un voladizo delantero y batalla más grandes. Los motores van en desde cuatro cilindros de 1.6 litros de cilindrada hasta seis cilindros de 3.0 litros y ocho cilindros de 6.2 litros.

- **Los automóviles del segmento E.**

Son los automóviles de modelos más grandes de las fábricas de automóviles generalistas. El tamaño promedio es de 4800 milímetros de longitud el vehículo. Generalmente tienen espacio para cinco adultos, aunque algunas características hacen que se adapte mejor para cuatro personas, por ejemplo debido a la forma de los asientos, o el túnel central trasero en el caso de modelos con tracción trasera.

Sus motores suelen tener entre cinco y ocho cilindros y entre 2,4 y 5,0 litros de

cilindrada, aunque hay también cuatro cilindros de 2,0 litros y deportivos de hasta diez cilindros o 6,2 litros.

- **Los automóviles del segmento F.**

Son automóviles que comprenden sólo modelos de alta gama son más potentes, lujosos y costosos que los de segmentos anteriores. Los cuales siempre superan los 5000 milímetros de largo del vehículo.

2.2 Clasificación legal del vehículo por su uso.

La diversidad de vehículos formas y capacidades llevan a las autoridades a su clasificación atendiendo diferentes aspectos.

- **Particular.**

Son los vehículos utilizados por una parte de la población, como se indica por el título de su clasificación estos son de uso particular es decir individual o familiar ya que el uso es meramente a placer del propietario en medida que la necesidad de desplazamiento de un lugar a otro es realizada a voluntad y disposición de este y del conductor del vehículo, lo cual en la mayoría de casos es la misma persona.

- **Mercantiles y comerciales.**

Esta clase de vehículos son los utilizados para el transporte de mercadería de varios tipos en los cuales encontramos los paneles, pick ups, entre otros, los cuales cumplen

funciones de distribución de productos alimenticios, de ropa, maquinaria como equipo de cómputo etcétera.

- **Oficiales**

Estos son los vehículos utilizados para el uso de las autoridades de gobierno teniendo el distintivo en la placa de circulación con la inicial vocal O, seguido del número de registro del vehículo.

- **Cuerpo diplomático, organismos, misiones, funcionarios internacionales.**

Son vehículo a cargo de funcionarios de origen internacional o trabajadores de instituciones internacionales, los cuales cuentan con la distinción de su uso como cargo del propietario en la placa de circulación, estos cuentan con garantías otorgadas en el país de Guatemala para la seguridad de sus conductores, pero siempre con apego a las normas de circulación.

- **De emergencia**

Es todo vehículo perteneciente a una institución de rescate y emergencia reconocida por el Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, el cual circula por la vía pública prestando los servicios antes mencionados, haciendo mención de la importancia de que una vez circulen con luces y sirena de emergencia encendidos serán reconocidos como tal, con derecho preferencial de vía y cuando no hagan uso de estas no serán considerados como tales. Como se indica en el Artículo 20 del Reglamento de Tránsito las luces de vehículos de emergencia son de uso exclusivo de estos, quedando prohibido la utilización e instalación de torretas y



tamaleras de colores rojo, azul, amarillo, verde u otros que estén destinados a este tipo de vehículos.

- **De aprendizaje**

Son vehículos de uso corriente, el tipo de vehículo será adecuado a la clase de licencia que solicita el aprendiz, los cuales serán de velocidades de cambio manual no de tipo automático; cuando el vehículo circule por las vías públicas deberá de estar el aprendiz con la compañía del instructor, con el vehículo debidamente señalizado a efecto que se pueda identificar en cualquier tiempo y lugar. Teniendo las limitaciones de no poder superar los 80 kilómetros por hora y no pudiendo realizar la practica en vía pública extraurbana los días festivos ni en vísperas de estos.

2.3 Calcificación legal del vehículo por su peso.

La regulación legal de la clasificación de los vehículos por su peso se encuentra en el Reglamento de Tránsito Artículo nueve en el cual se especifica y describe las diferentes formas de organización de los vehículos de la siguiente manera.

a) Ligeros.

Con un peso de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo.

- **Bicicletas.**

Vehículos de dos o tres ruedas, puestas en movimiento por esfuerzo humano a través de los pedales.

- **Motobicicletas.**

Vehículo de dos ruedas y pedales con motor de combustión interna de cilindrada no mayor a 50 centímetros cúbicos o motor eléctrico de potencia no superior a 1,000 vatios.

- **Motocicletas.**

Vehículo automotor de combustión interna, de dos o tres ruedas operada por manubrio. Con disposición al uso de una o dos personas como máximo.

- **Automóvil.**

Vehículo automotor, de dos ejes, especialmente equipado y construido para el transporte de personas y con una capacidad máxima para nueve ocupantes. Su peso bruto máximo es de 3.5 toneladas métricas.

- **Panel.**

Vehículo automotor de dos ejes, especialmente equipado y construido para el transporte de carga, con un pesos bruto máximo de 3.5 toneladas métricas.

- **Pick up.**

Vehículo automotor, de dos ejes, especialmente equipado y construido para el transporte de carga de una capacidad máxima de 1.5 toneladas métricas. Su peso bruto máximo es el de 3.5 toneladas métricas.



- **Microbús.**

Vehículo automotor de dos ejes, especialmente equipado y construido para el transporte de personas, con una capacidad total para hasta 25 personas, con peso máximo admisible de 3.5 toneladas métricas.

- **Automóviles, paneles, y pick ups con remolque.**

Son los medios de transporte anteriormente descritos con la adherencia a estos de un remolque el cuales utilizado para llevar carga no así pasajeros, la utilización de este es legal una vez este no sobrepase el peso autorizado al vehículo que se le adhiera el remolque.

b) Pesados.

Vehículos con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo.

- **Autobús.**

El autobús se define legalmente como unos vehículos automotores de dos o más ejes, especialmente equipados y construidos para el transporte de personas de un lugar a otro, conocidos en el país mayormente como las camionetas ya sean urbanas o extraurbanas, estas constan con una capacidad para el transporte de hasta 26 personas o más.

Estos constan con un peso bruto máximo superior a 3.5 toneladas métricas.



- **Camión.**

Vehículo catalogado como pesado debido a su tamaño ya que el fin por el cual fue construido es el de transporte de carga pesada, consta de dos o más ejes y su peso bruto es superior a 3.5 toneladas métricas.

- **Remolcadores o cabezales.**

Legalmente se definen como vehículos automotores de dos o tres ejes, están especialmente equipados y construidos para tirar de remolques de gran peso.

- **Camiones con remolque.**

Vehículo de dos o más ejes con un peso bruto superior a 3.5 toneladas métricas los cuales constan de un remolque del cual tiran siendo este un vehículo no automotor equipado y construido para circular arrastrado o tirado de un camión o vehículo catalogado como pesado.

c) Vehículos especiales, con peso y dimensiones de autorización especial:

- **Vehículos agrícolas.**

Estos son vehículos especiales autopropulsados, se encuentra equipado y construido para efectuar trabajos agrícolas.

- **Vehículos especiales móviles con o sin grúa.**

Vehículo autopropulsado o remolcado, este se encuentra equipado y construido para realizar obras o servicios determinados, debido a sus características se encuentran exceptuados de cumplir con algunas de las condiciones técnicas reglamentarias ya

sea por sobrepasar permanentemente los límites establecidos legalmente de peso y dimensiones.

2.4 Órgano administrativo competente en materia de tránsito.

La organización y administración de la carga vehicular de una ciudad es una función de vital importancia, debido a que en ella se encaja el buen funcionamiento del tránsito como el control de cada vehículo, conductor y propietario de estos.

Es así que la aplicación de las leyes de tránsito a los conductores es un facultad específica de estas autoridades, esperando que por la aplicación de sanciones, infracciones y demás medios de llamada de atención se obtengan resultados como el de una buena conducción por parte de los pilotos como de los peatones.

En el caso de Guatemala le compete al Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, basándose para su cumplimiento en la Ley de Tránsito y su reglamento de la Republica de Guatemala.

Tal y como se norma en el Artículo número cuatro de la Ley de Tránsito.

a) Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil del Ministerio de Gobernación.

El Ministerio de Gobernación mediante acuerdo gubernativo organizara el Departamento de Tránsito, el cual será dirigido por un jefe y un sub jefe nombrados por el Ministro de Gobernación, a propuesta del Director General de la Policía Nacional Civil. Asimismo mediante acuerdo ministerial se creara y organizara la Policía de Tránsito, como una parte integrante de la Policía Nacional Civil, con funciones especializadas en tránsito, a la cual le corresponderá aplicar la Ley de Tránsito como su reglamento, por lo tanto sus integrantes están facultados para dirigir el tránsito como para aplicar las sanciones respectivas emanadas de la Ley de Tránsito y su reglamento tal y como se interpreta en el Artículo seis de la ley mencionada.

Organización del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

Para la realización del las funciones y atribuciones que le corresponden al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil de acuerdo a la ley.

Este tendrá que integrarse a lo estipulado en el Artículo uno del Reglamento de Tránsito quedando integrada por las dependencias administrativas siguientes: Jefatura,



Sub jefatura, Secretaria General, secciones, divisiones, unidades ejecutivas y delegaciones departamentales de tránsito.

Facultades del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

- Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo territorio nacional.
- Elaborar el reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito.
- Organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas en el caso de encontrarse estas autorizadas para cumplir actividades de tránsito.
- Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir.
- Organizar, llevar y actualizar el registro de conductores.
- Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos.
- Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y semáforos en buenas condiciones y funciones.
- Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de la Ley de Tránsito como disponer de ellos conforme lo establece esta misma Ley.
- Aplicar las sanciones previstas en la Ley de Tránsito.
- Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial.
- Todas las funciones otorgadas por la ley y las que asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito.

- La creación y formulación del Reglamento Orgánico Interno de la dependencia es creado de acuerdo al jefe del Departamento de Tránsito, mediante acuerdo del Ministro de Gobernación, dentro de un plazo de 90 días después de entra en vigencia el reglamento, en este se establece la integración y funciones de cada sección, división, unidad ejecutiva, o delegación del departamento.

• **2.5 Delegación de la competencia y el ejercicio de la administración del tránsito hacia las municipalidades.**

En el Artículo ocho de la Ley de Tránsito nos encontramos con el ejercicio de las funciones de tránsito por las Municipalidades la cual nos indica que el Organismo Ejecutivo mediante un acuerdo gubernativo podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la república que se encuentren en las condiciones para la realización de dicha funciones dentro de su jurisdicción. Además del acuerdo gubernativo, el Consejo Municipal correspondiente deberá convalidar el traslado mediante un acuerdo municipal.

El traslado de competencia no comprenderá las facultades para reglamentar los temas relativos a licencias de conducir, placas de circulación, seguros, registro de conductores y vehiculos, concluyendo de tal manera que las municipalidades a las que se les delego tal función solo podrán emitir regulaciones respectivas a su jurisdicción.



Requisitos para el traslado de la competencia de tránsito a una municipalidad:

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

Dos o más municipalidades podrán solicitar les sea trasladada en forma conjunta las funciones de la administración de tránsito tal y como se indica en el Artículo nueve de la Ley de Tránsito y Artículo cinco del Reglamento de Tránsito la cual será administrada en sus respectivas circunscripciones municipales, la cual es realizada con el fin de alcanzar objetivos comunes, la solicitud será firmada por los alcaldes solicitantes con lo cual la documentación podrá unificarse y presentarse a nombre de las municipales interesadas.

El Ministerio de Gobernación resolverá en un plazo de 30 días a partir de la fecha de la solicitud, previo a un dictamen favorable del Departamento de Tránsito, siendo éste favorable, el Ministro de Gobernación dispondrá de la redacción final del acuerdo gubernativo correspondiente.



CAPÍTULO III

3. Regulación vehicular para poder transitar.

Todo vehículo que pretenda transitar en la vía pública de Guatemala deberá de constar con un registro como documentación, el Estado de Guatemala por medio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía llevará, organizará y actualizará un registro de vehículos en el cual se comprenderá todos los vehículos que circulen en el país, basándose en el registro de vehículos del Ministerio de Finanzas Públicas como en los reportes de aduanas de los vehículos en tránsito.

El Organismo Ejecutivo mediante acuerdo gubernativo podrá unificar los registros de vehículos del Ministerio de Gobernación con el registro fiscal del Ministerio de Finanzas Públicas.

El Artículo 22 de la Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, señala la creación del Registro Fiscal de Vehículos que estará a cargo de la Dirección General de Rentas Internas, con el objeto de llevar registro de todo vehículo que circule, surque o navegue en el territorio nacional y ejercer los controles que sean necesarios velando por el cumplimiento del pago del impuesto de circulación de vehículos por los obligados a hacerlo.



El Registro proporcionará a la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la información necesaria para que ésta elabore su propio registro.

El Artículo 23 de la ley citada anteriormente norma que el Registro Fiscal de Vehículos, tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- Inscribir cuando corresponda, todos los vehículos que se desplacen sobre medio terrestre en el territorio nacional, que sean sujetos de la aplicación de esta ley.
- Mantener actualizado el registro y control de vehículos con los datos que describan sus características, de conformidad con el sistema correspondiente.
- Hacer las verificaciones e inspecciones necesarias para la determinación precisa de los datos consignados por los propietarios de los vehículos sin costo adicional al usuario.
- En el caso de los departamentos, la Dirección General de Rentas Internas, creará y apoyará el Registro Fiscal de Vehículos, en cada una de las cabeceras departamentales. Pudiendo los contribuyentes cancelar el impuesto de circulación respectivo en dichas dependencias.
- Tendrá también a su cargo establecer y mantener actualizado el registro y supervisión de placas de distribuidor, con la identificación de sus propietarios, sus direcciones y demás datos que considere necesario, a efecto de mantener control periódico de las mismas para establecer su uso correcto.



El Registro Fiscal de Vehículos llevará el registro y control de todos los vehículos terrestres que circulan en el territorio nacional. Asimismo, el registro y control de los vehículos que se desplacen en medios acuáticos, marítimos, lacustres y fluviales, y de las naves aéreas, cuya clasificación y calificación del tipo de vehículo y nave le corresponderá a la Marina de la Defensa Nacional y a la Dirección General de Aeronáutica Civil, respectivamente. Según Artículo 25 del Reglamento de la Ley del

- Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos

3.1 Tarjeta de circulación.

Documento expedido por el Ministerio de Finanzas Públicas, firmado por el Jefe de Registro Fiscal de Vehículos y el Jefe del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, en el que se consigna los datos del vehículo; la portación de este documento hace constar la identificación del vehículo como al propietario del mismo y a la vez autoriza al vehículo para circular por la vía pública.

El Artículo 34 del Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, “regula la tarjeta de circulación para vehículos automotores la que contendrá la siguiente información”.

1. Número de la placa actual.
2. Número de registro de la tarjeta.



3. Nombre del propietario.
4. Dirección del propietario.
5. Municipio, Departamento.
6. Número de identificación tributaria (NIT).
7. Uso.
8. Tipo.
- 9. Marca.
10. Línea o estilo.
11. Serie.
12. Modelo.
13. Número de motor.
14. Número de chasis.
15. Centímetros cúbicos.
16. Cilindros.
17. Tonelaje.
18. Número de asientos,
19. Número de ejes.
20. Color.
21. Número y fecha de la tarjeta de solvencia aduanal.
22. Número de la póliza de importación.
23. Nombre de la aduana que liquidó la póliza de importación.
24. Número y fecha de la franquicia.



25. Fecha, sello y firma del Jefe del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional y del Jefe del Registro Fiscal de Vehículos de la Dirección General de Rentas Internas o de la persona a quien deleguen la facultad de firmar.
26. En el reverso, la tarjeta de circulación tendrá, entre otros textos, las observaciones siguientes según el Artículo 34 del Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos.
 - Esta tarjeta permite la circulación del vehículo identificado en el anverso y debe portarse para circular en la República de Guatemala, de conformidad con la Ley de Tránsito.
 - Esta tarjeta no constituye título de propiedad.
 - Es punible la alteración de datos de esta tarjeta, quedando anulada automáticamente, deduciéndose las responsabilidades penales y civiles.
 - La validez de esta tarjeta está condicionada a que esté firmada y sellada por las autoridades que en la misma se consignan; cualquier omisión dará lugar a su rechazo.
 - Apartado para anotaciones por parte de la Dirección General de Rentas Internas.

Para la reposición de la tarjeta de circulación o de la calcomanía, por pérdida, el propietario del vehículo deberá acompañar a su solicitud fotocopia legalizada de su cédula de vecindad o documento personal de identificación y certificación de la denuncia presentada ante autoridad competente. En caso de deterioro, únicamente deberá acompañar la tarjeta de circulación o calcomanía a reponer. En ambos casos,

deberá cancelar el costo de reposición que será fijado anualmente, tal como se indica en el Artículo 37 del Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre de Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos.

3.2 Placas de circulación.

- “La placa de circulación es la que se encarga de la identificación del vehículo en la carga vehicular” según el Artículo 25 del Decreto 70-94 Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos.

Esta sirve a las autoridades de tránsito para la distinción y ubicación del vehículo de los demás en caso de haber cometido una infracción o sanción de tránsito; es de uso fundamental para constar con un orden y registro de todos vehículos que circulan por las vías, como también nos indica de la denominación dada al vehículo debido a la clasificación de su uso, entre los que mencionamos los de uso particular, comercial, de misiones internacionales o ya sea de uso oficial entre otros.

La administración tributaria únicamente proporcionará placas para uso comercial, de transporte de personas o carga, transporte escolar, uso agrícola, industrial, de construcción, de servicios o de distribuidor, a los vehículos propiedad de contribuyentes que se encuentren inscritos ante la administración tributaria como contribuyentes del impuesto al valor agregado y a otros impuestos si corresponde.

El Reglamento de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos en su Artículo 29, señala que “las placas de circulación serán de material liviano y resistente, debiendo tener las dimensiones y características siguientes”.

- Para automóviles en general, de 30 centímetros de largo por 15 de ancho.
- Para vehículos halados por automotor, motocicletas y vehículos de uso agrícola, industrial o de construcción, 21 centímetros de largo por 12 de ancho.
- Para vehículos marítimos o aéreos la calcomanía o placa plástica será de cinco centímetros por lado.

En todos los casos llevarán en la parte superior la palabra “Guatemala” y en la inferior las palabras “Centro América”, así como el Escudo de Armas de la República de Guatemala. El color, letras y número de las placas serán gravados de manera que permitan visualizarlos a una distancia de 20 metros, excepto los casos descritos en el inciso tercero de este artículo.

Estas características podrán ser modificadas conforme al último párrafo del artículo tres de este Reglamento, el cual señala que el Ministerio de Finanzas Públicas podrá establecer nuevos diseños de placas de circulación, con base en nomenclatura alfanumérica, emblemas y colores.



Los automóviles portarán dos placas: una en la parte baja central delantera y otra en la parte trasera más visible.

No obstante, cuando el Ministerio de Finanzas Públicas lo determine y considere conveniente, podrá utilizarse solamente una placa en la parte trasera.

- Los vehículos halados por automotor, motocicletas y vehículos de uso agrícola, industrial y de construcción llevarán una sola placa que será colocada en la parte trasera más visible. Las placas no deberán ser dobladas ni reducidas en sus dimensiones. La Dirección General de la Policía Nacional velará porque se cumpla esta disposición, imponiendo las sanciones que para el efecto establezca la Ley de Tránsito.

Con base al Acuerdo Gubernativo 111-95 Reglamento de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos. En su Artículo tres, señala que las placas de los vehículos automotores se clasificaran para su identificación de la siguiente forma.

- 1) Serie particular, la letra "P";
- 2) Alquiler, la letra "A";
- 3) Para comerciales, transporte extraurbano de personas o carga y escolar, la letra "C";
- 4) Transporte urbano, la letra "U";
- 5) Para uso agrícola, industrial o de construcción, las letras "TRC";
- 6) Motocicletas, la letra "M";
- 7) De los remolques y semirremolques, las letras "TC";
- 8) Vehículos oficiales, la letra "O";
- 9) Vehículos de los Cuerpos o Misiones Diplomáticas,



las letras "CD"; 10) Vehículos del Cuerpo Consular, las letras "CC"; 11) Vehículos de organismos, misiones o funcionarios internacionales, las letras "MI"; 12) Vehículos oficiales al servicio de funcionarios de nivel superior de los Organismos del Estado, con el Escudo de Armas de la República de Guatemala. El Ministerio de Finanzas Públicas podrá establecer nuevos diseños de placas de circulación, con base en nomenclatura alfa-numérica, emblemas y colores.

El Artículo 21 del mismo cuerpo legal norma la custodia, asignación y control de las placas de circulación, calcomanías y otros distintivos de las series CD, CC y MI, estará a cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores, el cual oportunamente hará sus pedidos al Registro Fiscal de Vehículos, para que éste mantenga la provisión necesaria.

Asimismo, queda a cargo de dicho Ministerio recoger las placas del período fenecido y remitirlas al Registro Fiscal de Vehículos para su guarda.

3.3 La contratación de un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros según Artículo 29 de la Ley de Tránsito.

El Título VII con nombre Del Seguro, de la Ley de Tránsito, en su Artículo único número 29 Del Seguro norma lo siguiente.

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

- El Artículo 29 de la Ley de Tránsito es explícito al indicar que todo propietario de un vehículo autorizado a circular por la vía pública deberá contratar un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros al vehículo de su propiedad, no dejando dicha regulación legal como una opción de cumplimiento para poder transitar por las vías del país de Guatemala, sino que al contrario, lo indica como un deber, estando así en la obligación por parte de cada propietario de un vehículo a contar como mínimo con la contratación de este seguro; este es uno de los requisitos para poder transitar en vehículo, pero a la vez este es el menos solicitado, si no es que es el nunca solicitado por las autoridades en el momento de realizar una inspección de los documentos del vehículo. Siendo de igual manera el menos conocido por los conductores y propietarios de vehículos. La semejanza de los requisitos del pago del impuesto de circulación y el de la contratación de un seguro de responsabilidad civil es de que ambos se deben renovar cada año calendario siendo el del impuesto de circulación por medio de la calcomanía identificando la cancelación de este y el de la contratación de un seguro de responsabilidad se renueva cada año según la forma de la contratación del seguro adquirido, este seguro al igual que cualquier otra clase de

seguros se realiza de manera formal siendo así, que al contrato en si se le denomina Póliza.

Documento que identifica al vehículo asegurado por medio de su número de póliza y datos del vehículo como a la compañía aseguradora.

a) Finalidad de la contratación del seguro de daños a terceros previsto en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito.

El no actuar correctamente acorde a la situación del momento de conducción, con la debida atención y responsabilidad nos lleva a los distractores causantes de accidentes de tránsito de los cuales una vez ocurridos surgiría la función del requisito legal para poder transitar, la contratación de un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros.

Los elementos distractores al momento de conducir, como uso de teléfono celular, audífonos y demás objetos que causen falta de atención en el camino, por ejemplo el celular ya mencionado el cual causa desorientación al momento de marcar el número a llamar debido a que se desvía la vista del conductor de lo que lo rodea dejando de estar precavido y atento a cualquier situación de peligro; como también se pierde el control total del vehículo debido a que el manejo se realiza solo con una mano por el motivo de sostener el móvil junto a la oreja del conductor .



El no uso de cinturón de seguridad es causal de muertes en accidentes de tránsito, debido a que su función es el de dar una mayor protección en accidente de tránsito como el de salvar la vida ya que en un accidente de tránsito en el cual existía destrucción del vehículo este no dejara que el pasajero salga despedido del vehículo o se proyecte contra algún objeto que le pueda causar lesiones. Por lo cual es de vital importancia el uso de este.

El no uso de casco de seguridad en los motociclistas como de ropa refractiva, no facilita la visibilidad de estos en el tráfico por los conductores de otros medios de transporte, ya que estos deberán contar con ropa refractiva para crear una visibilidad mayor a ala de la luz con la que debe de contar y el uso de casco de seguridad es un elemento indispensable del motorista como del pasajeros para resguardar de lesiones graves como leves la cabeza del conductor y pasajero.

Automóvil o Motocicleta en mal estado, cuando nos referimos a los vehículos o motocicleta en mal estado se hace mención no solo al aspecto del motor sino que también se encuadra el dar mantenimiento a las luces, tanto a las de freno como las intermedias, lo cual causa la perdida de la función de estos elementos tales como el de dar aviso de frenado al conductor que viene atrás y la falta de visibilidad en la oscuridad de estos y en aspecto mecánico puede suceder el desperfecto del transporte en una vía rápida causando la colisión con otros vehículos o motocicletas que le

acompañan en la vía pública o bien así la obstrucción de un carril de la vía pública causando tráfico vehicular.

El exceso de velocidad por las vías públicas es uno de los principales causales de incidentes de tránsito debido a la imprudencia e impericia de los conductores por la suposición de tener la capacidad de conducir a altas velocidades faltando a la ley y a la seguridad de que esta dispone al imponer límites de velocidad.

El irrespeto por la ley como por las señales de tránsito, se evidencia en el momento de no respetar los límites de velocidad, realizar un cruce en U en lugares con señalización de prohibido, parquearse en línea roja, obstrucción de la vía pública o con el solo hecho de no utilizar los pida vías en el momento de cambiar de carril así como de no ceder el paso a un vehículo o motocicleta que utiliza el pida vías, demuestra la importancia de una educación vial correcta.

Por el incumplimiento de los semáforos ya que al momento de realizar el cambio de color de verde a amarillo la mayoría de conductores aceleran para así poder realizar un temerario cruce en el cual el semáforo pudo cambiar de color a rojo, y señalando verde en la vía contraria dándonos el caso de una colisión entre estos, o ya sea la situación de realizar el cruce cuando el semáforo indica rojo; como la detención de la marcha u omisión de realizar el cruce en luz verde.

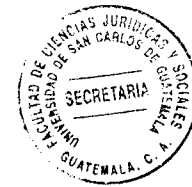
No utilizar las pasarelas y pasos peatonales crea un descontrol en el tránsito vehicular debido a que por el no uso de estos medios seguros de cruce, los peatones arriesgan la vida esquivando los carros, dando como resultado el atropello de estos; si esto ocurriere en zonas de seguridad del peatón el conductor del vehículo tendría responsabilidad de lo ocurrido, siendo el caso contrario de ocurrir fuera de zonas de seguridad o en las cercanías de estas , si la irresponsabilidad fue por parte del peatón no del conductor no tiene este mayor responsabilidad alguna, una vez que se haya conducido como lo establece la Ley de Tránsito y su Reglamento.

La Organización Mundial de la Salud prevé que para el año 2020 las lesiones causadas por el transito serán el tercer responsable de la carga mundial de mortalidad y lesiones. La función prevista por parte de las autoridades al momento de la creación de la Ley de Tránsito y su Reglamento específicamente del Artículo 29 de dicha ley, es la de la contratación de un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros como mínimo, a un vehículo para poder circular, para cumplir así con todos los requisitos de ley, siendo estos los descritos en los títulos del presente capítulo; teniendo siempre la función de la prevención de hechos mayores en los cuales tendría un papel funcional el seguro de daños a terceros, estos casos son los motivos desarrollados y estudiados anteriormente como más adelante en esta investigación científica; pero con la consecuencia del desconocimiento o falta de interés en cumplir con la contratación de este seguro por parte de los propietarios de los vehículos, faltando así a este requisito de ley.

El desconocimiento sobre como contratar, los riesgos que este cubre, los pagos de la póliza, en sí, una falta de información a toda la población propietaria de un vehículo, de los fines y beneficios tanto económicos, patrimoniales, judiciales que se obtiene al momento de cumplir con lo regulado en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito en el caso de ocurrir un accidente de tránsito.

- Las autoridades se encuentran como los terceros beneficiados en el caso de ocurrir un accidente de tránsito debido a que esta tendría que intervenir únicamente en su función de oficio la de la regulación del tránsito vehicular, una vez no exista un daño grave a terceros afectados, que dé lugar a la intervención de las autoridades policiales y judiciales; ya que la litis que ha nacido del accidente de tránsito se solucionara de una forma rápida entre las partes involucradas con las intermediaciones de las compañías aseguradoras las cuales cumplen con la función de lograr llegar a pactar un acuerdo entre las partes involucradas y así restaurar o resarcir los daños causados, por lo tal los juzgados se descongestionaran debido a que existiría una disminución en el número de juicios de accidente de tránsito menores sin una solución rápida.

Los propietarios que cuenten con la celebración del contrato de seguro con la compañía aseguradora que le informo de las forma de contratación, cuenta con el respaldo y la seguridad de que esta tendrá que asesorarlo y respaldarlo en un accidente de tránsito.



Al poder contar con una póliza de seguro de daños a terceros o no contando con este seguro estos son los pasos más recomendables a seguir:

➤ **Recomendaciones por parte de las aseguradoras en caso de un accidente de tránsito.**

- Guardar la calma.
- No celebrar convenio alguno con las partes involucradas.
- No discutir o aceptar responsabilidades.
- No ordenar reparación de los vehículos sin la autorización expresa del ajustador o de la aseguradora.
- Identificar los vehículos con sus números de placas y de ser posible nombre y dirección de los conductores.
- No abandonar la unidad, salvo causas de fuerza mayor.
- Reportar el accidente a la aseguradora.

Datos a tomar en cuenta al momento de ocurrir un accidente de tránsito.

- Número de póliza de seguro.
- Nombre del asegurado y nombre del conductor.
- Marca, modelo, placas y número de serie de motor, del vehículo asegurado.
- De ser posible, el lugar exacto del accidente indicando calle, colonia y alguna referencia que permita su más pronta localización.

3.4 Equipamiento básico de los vehículos autorizados a circular.

Según el Artículo 11 del Reglamento de Tránsito regula que el equipamiento básico de los vehículos debe encontrarse en óptimas condiciones de funcionamiento. Por equipamiento básico debemos entender que son todos aquellos accesorios que tienen el fin de brindar seguridad y servir de distintivos hacia los demás vehículos y peatones, sobre la conducción de este en la vía pública, el Reglamento de Tránsito en sus Artículos 12, 13, 14, 15, 16 regula los equipamientos básicos y necesarios para cada tipo de transporte que transite por las vías públicas del territorio nacional de Guatemala. Siendo los siguientes.

a) Equipamiento básico para bicicletas.

- Una luz blanca delantera de baja intensidad.
- Luz reflejante de color rojo en la parte posterior.

b) Equipamiento básico de motobicicleta y motocicletas.

- Luz alta y baja en la parte delantera.
- Luz de posición en la parte trasera.
- Luces direccionales en la parte delantera como trasera.
- Luz de freno con su reflejante.
- Silenciador del escape de emisión de humo.

c) Equipamiento básico para vehículos automotores.

- Bocina.
- Retrovisor interior, como retrovisores exteriores de lado derecho e izquierdo.
- Parabrisas y limpia brisas.
- Cinturones de seguridad para los asientos delanteros y en mayor eficacia para cada *uno de los pasajeros.*
- Llanta de repuesto que sea del tipo adecuado para adaptarse a la remplazada; como el equipo adecuado para realizar su remplazo.
- Silenciador del escape.
- Velocímetro para el control de esta y conducirse en las velocidades reguladas.
- Luces traseras de posición, luces delanteras de lado izquierdo y derecho bajas y altas en cada uno de los lados.
- Dos Luces trasera de freno una de cada lado. Como luz blanca trasera indicando macha hacia atrás.
- Luces intermitentes una en cada esquina del vehículo. Como el funcionamiento de las luces de emergencia, dos triángulos reflectivos para señales de emergencia.

d) Equipamiento adicional para vehículos pesados.

- Cinta reflectiva en las partes laterales y posteriores.
- Luces de gabildo o dimensionales en la parte frontal, lateral y posterior más alta del vehículo.

- Luces intermitentes color ámbar en la parte frontal superior y roja en la parte posterior superior de los autobuses para el transporte escolar y colectivo.
- Iluminación de las placas de circulación trasera.
- Extinguidor de incendios en buenas condiciones.

e) Equipamiento básico para remolques.

- Dispositivos reflejantes en las partes laterales y posteriores.
- Luces de posición en los extremos de la parte trasera.
- Dos luces direccionales en las esquinas posteriores del vehículo.
- Dos luces de freno en los extremos de la parte trasera.
- Luces de gabillo o dimensionales al frente, a los lados y atrás, en los puntos más altos del vehículo si este excede los 2.5 metros sobre el nivel del piso.





CAPÍTULO IV

4. La ineficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito por el incumplimiento de la contratación de un seguro de daños a terceros, por los propietarios de vehículos autorizados a circular.

4.1 Motivos de la ineficacia.

Son los elementos y factores causantes del mal funcionamiento e inoperancia de una *norma al momento de aplicarse, dejando de percibir los resultados previstos en su creación.*

a) La falta de contratación de seguros a nivel nacional.

La evidente falta de conciencia sobre el uso del seguro para la prevención de desastres es algo que se evidencia a nivel nacional debido a que se cuenta con el menor número de pólizas de seguros en general de la región de Centro América ya que en el año 2009 representaba el 1.26 por ciento del total de su producción, producto interno bruto, según lo documentado por la Súper Intendencia de Bancos en un estudio realizado de los años 2000 al 2009; localizándonos por debajo de Panamá con el 3.59 por ciento, Costa Rica con el 2.11 por ciento y El Salvador con el 2.09 por ciento, demostrando la falta de interés del guatemalteco en la prevención y cuidado tanto de sus bienes como de su persona en casos no previstos.



Según datos estadísticos de la Asociación Guatemalteca de Instituciones de Seguros, se estima que del parque vehicular existente solo el 14% se encuentra asegurado siendo igual número de vehículos el que cumple con la Ley de Tránsito específicamente con su Artículo 29.

Con los datos recopilados se determina uno de los motivos del porque de la ineficacia del Artículo 29 de la ley citada, dejando al descubierto el desinterés por el cumplimiento de la ley y la falta de métodos de prevención en caso de accidentes de la población conductora y propietaria de vehículos autorizados a circular, ya que al conducir se presentan muchos riesgos siendo desde un accidente de raspado con otro vehículo o hasta el caso de un accidente con resultados fatales. A pesar de dichos riesgos el número de vehículos asegurados por sus propietarios no llega ni a la mitad de los vehículos que circulan por las vías públicas del país de Guatemala.

b) La capacidad económica de la población guatemalteca para contratar un seguro de responsabilidad civil.

La no contratación del seguro de daños a terceros es el origen y la causa principal de la ineficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito, derivado en primer plano de la cantidad de pobreza y bajo desarrollo humano en la sociedad guatemalteca, lo cual motiva el dejar de primer orden el cumplimiento de las necesidades humanas, entiéndase las familiares, estudios, hogar, recreación, y la principal alimentación,

debido a estos factores se procede a cumplir con estas actividades, pasando a segundo plano la Ley de Tránsito, la prevención y cuidado del patrimonio personal; dejando así de percibir los beneficios en caso de ocurrir un accidente, como el de contar con una póliza de seguro para sufragar los gastos del accidente vehicular, quedando únicamente con su patrimonio para sufragar los gastos acontecidos.

- De acuerdo a los investigaciones estadísticas realizadas por el Instituto Nacional de Estadística I.N.E los niveles de pobreza solo en el departamento de Guatemala de acuerdo a sus 2.975,471 habitantes, la cantidad de 486,405 son pobres, siendo el 16.3 por ciento a nivel nacional, de los cuales 13,408 habitantes son pobres extremos es decir, que no pueden cubrir ninguna necesidad básica, optando por cubrir únicamente la alimentación, si tuviesen la oportunidad en el diario vivir.

La población que no se encuentra en extrema pobreza es el 472,997 de los habitantes a nivel del departamento de Guatemala, deduciendo que es una parte de la población que cubre necesidades básicas, pero no así superfluas o necesidades que pasen a segundo orden ya que su fin principal es el de alimentación, vivienda y educación.

Dando como resultado que 2.489,012 habitantes del departamento de Guatemala no son pobres, por lo cual este rango estadístico de personas si cumplen con sus necesidades básicas, como secundarias, lo cual demuestra que es un número mayor de habitantes en un rango de vida de mayor calidad; los cuales si pueden cumplir con



lo establecido en la Ley de Tránsito en su Artículo 29 con la obligación de contratar un seguro de daños a terceros una vez sean propietarios de vehículos autorizados a circular.

Resaltando en segundo plano la inequidad de riqueza, la falta de acceso a la educación, la falta de oportunidades de superación, por parte de la población pobre y en extrema pobreza la cual en su mayoría no son propietarios de vehículos, por lo cual no tienen la obligación de contratar dicho seguro; siendo el caso contrario el porcentaje alto de personas que si pudiesen contratar un seguro de daños a terceros, pero con resultados negativos ya que no es de manera equitativa de acuerdo que al número de personas no pobres según el INE que están en capacidad de contratar o simplemente que dejan de cumplir con la Ley de Tránsito específicamente con su Artículo 29.

La propiedad de un vehículo conlleva responsabilidades apegadas a este bien, por lo cual se deduce que la persona propietaria de un vehículo, debe de contar con el patrimonio o capital adecuado para el cuidado, mantenimiento de los recursos básicos del vehículo para su correcto transitar, en el marco jurídico el propietario del vehículo está obligado en cumplimiento de la cobertura de las responsabilidades aparejadas al bien entendiéndose requisitos de ley para poder transitar y las obligaciones nacidas de un accidente de tránsito.

“Cuando se habla de la falta de sensibilidad de la sociedad civil ante el problema de la inseguridad vial, quizá el punto de partida es que raramente se percibe como algo que potencialmente nos afecte.”¹³

4.2 Orígenes de la ineficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito.

- La falta de control por parte de las autoridades reguladoras de tránsito en la creación de un medio factible para un control vehicular de verificación de si estos tiene contratado o no un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros con el objetivo del cumplimiento de las regulaciones de la Ley de Tránsito y sus requisitos para poder transitar.

“La función que le compete al Estado en el control y orientación del sistema de tránsito es básica e importante, para que éste cumpla adecuadamente su función de desarrollo en Guatemala, las medidas apropiadas de orden legal y administrativas que se tomen, contribuyen a facilitar su desenvolvimiento y evitan así los congestionamientos viales, tan de moda en la época actual, que elevan los gastos y ocasionan pérdidas de tiempo.”¹⁴

La desinformación como la falta de interés de la aplicación del Artículo 29 de la Ley de

¹³ Muños, Ob.Cit; pág. 22.

¹⁴ Calderón Morales, Hugo Haroldo, *Derecho administrativo II*, pág. 35.



Transito de parte de las instituciones del estado encargadas de la educación, control y *coordinación vial hacia la ciudadanía, ya sea por no divulgar la información del requisito legal para poder transitar y no toman en cuenta la totalidad de los requisitos legales de un automóvil para poder transitar por las vías públicas , no otorgándole la suma importancia, demuestra la falta de interés de la aplicación de este Artículo dejando conjuntamente un vacío al no dar las medidas a tomar en caso de ocurrir un*

- accidente de tránsito.

“Es frecuente que comunicación se identifique con campañas -mal llamadas- publicitarias. Si decimos mal llamadas es porque, aunque se utilice lenguaje y medios publicitarios, no son publicidad, ya que no tratan de inducir al consumo de ningún producto; a lo que aspiran es a contribuir a un cambio progresivo en pautas de conducta colectiva, de ahí que deban llamarse divulgativas”.¹⁵

a) Carga vehicular

El parque vehicular a nivel del departamento de Guatemala es de constante aumento en sus cifras debido a la existencia de nuevos conductores, lo cual conlleva al crecimiento emparejado de vehículos.

¹⁵ Muñoz, Ob.Cit; pág.56.

El parque vehicular encierra en sí a todos los automotores que transitan por las vías públicas, tanto del departamento como del país de Guatemala.

“El señor Amílcar Montejo, vocero de la Policía Municipal de Tránsito, señala como un problema serio el movimiento vehicular, pues se estima que hay exceso de medio millón de automotores en la ciudad. La capital tiene capacidad para soportar unos 350 mil vehículos, pero circulan actualmente entre 850 y 900 mil, el problema va en aumento, pues más de 35 mil vehículos ingresan anualmente al país y la mayoría se queda en la ciudad capital.”¹⁶

b) Crecimiento de la carga vehicular en el Departamento de Guatemala.

En el departamento de Guatemala el notable crecimiento del parque vehicular se verifica de acuerdo a los datos del Instituto Nacional de Estadística, demostrando que en el año 2005 la carga era de 608,961 vehículos aumentando para el año 2006 a la cantidad de 708,267 vehículos, de igual forma para el año 2007 siendo el parque vehicular de 817,175 vehículos, en el año 2008 de igual forma se demuestra el aumento a 893,097 vehículos transitando por las vías públicas, demostrando el aumento de vehículos en cada año, teniendo como consecuencia el aumento de propietarios de vehículos, pero no así de propietarios que cumplan con la ley de tránsito específicamente con su Artículo 29.

¹⁶ Reportaje: *Asfixia Vial*. pág. 2. Prensa Libre (Guatemala) 20 de noviembre de 2006.

Aparejado al aumento de parque vehicular se incrementa los accidentes de tránsito, por las causas de el creciente parque vehicular, el crecimiento de nuevos conductores los cuales pueden o no conducirse de una manera responsable o irresponsable por las vías públicas demostrando de igual forma el respeto o la falta de respeto y cumplimiento o incumplimiento a la ley y el conocimiento o desconocimiento de los requisitos para poder transitar.

Las estadísticas demuestran que con el creciente número de carga vehicular aumenta de tal forma los accidentes de tránsito siendo estos los datos anuales recopilados por el Instituto Nacional de Estadística encontrando que en el departamento de Guatemala en el año 2005 hubieron 150 accidentes de tránsito, aumentando para el año 2006 a la cifra de 610 accidentes de tránsito, no siendo la excepción el año 2007 con 885 accidentes de tránsito pero no así para el año 2008 con un leve descenso de accidentes de tránsito siendo la cifra de 861 accidentes de tránsito.

Demostrando de tal forma la necesaria aplicación y cumplimiento del Artículo 29 de la Ley de Tránsito, como a la vez la ineficacia de esta normativa cuyo fin es la del cumplimiento de las responsabilidades adquiridas en un accidente de tránsito y el cuidado del patrimonio de las personas.

c) Falta de instrucción legal en caso de accidente vehicular.

El Artículo 95 del Reglamento de Tránsito norma la conducta de las personas en caso de un accidente de tránsito señalando a los conductores de vehículos y peatones implicados en un accidente de tránsito de forma superficial sin indicar y orientar sobre las acciones legales a las que se deben recurrir proporcionando únicamente las acciones de orden vial, los cuales sirven para la prevención de otro accidente de tránsito siendo los siguientes:

- Una vez que las partes implicadas no resulten con lesiones serias de atención inmediata deberán detenerse y encender las luces de emergencia para que no se cause un nuevo problema para la circulación.
- Tomar las medidas necesarias mediante la indicación de señales de emergencia como triángulos reflectivos, los cuales deberán ir colocados en una posición que les permita a los otros conductores y usuarios de la vía pública, reconocer el accidente y así tomar sus precauciones.
- Los conductores de los vehículos implicados en el accidente de tránsito, tienen la obligación en la medida posible si su salud lo permite, el de retirar los residuos, partes o cualquier otro material que quedare esparcido por la vía pública por causa del accidente.



4.3 Motivos de la contratación de un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros a los automóviles autorizados a circular.

El cumplimiento de la contratación de un seguro de responsabilidad de daños contra terceros es justificado por el simple motivo que se cumpliría con lo establecido por la Ley de Tránsito y su reglamento ya que en el Artículo 29 de la ley promulga el deber que se tiene como propietario de un vehículo autorizado para circular , como a la vez el hecho de estar implicado en un accidente vehicular, es otro motivo por el cual se debe de contar con la contratación de una póliza de seguro de daños a terceros. Debido a que en esta clase de suceso surgen responsabilidades, como el nacimiento de una litis entre las partes implicadas, la cual pudiera ser de diferentes grados de responsabilidad dependiendo de la clase de accidente vehicular.

a) Accidente vehicular.

La mayoría de los accidentes vehiculares son productos de la negligencia o de la imprudencia, ambas sólo pueden ser relativas al factor humano, ya que este cuando participa en el tránsito con sus virtudes, defecto, capacidades y limitaciones se hace responsable de su seguridad como la de los demás se que se encuentren en la vía pública, ya sea que participe activamente como conductor, peatón o pasivamente como pasajero.

- **Conducta culposa o negligente.**

Son actos lícitos que causan daños por no haberse tomado las precauciones debidas, es decir por haber actuado negligentemente. El Código Penal regula en su Artículo 12 Delito Culposo indica que el delito es culposo, cuando con ocasión de acciones u omisiones lícitas, se causa un mal por imprudencia, negligencia o impericia.

- **Conducta dolosa.**

- Son actos en los que el sujeto es consciente de que va a ocasionar un daño.

Muchas pueden ser las causas condicionantes en que el factor humano juega un rol *preponderante*; *sin pretender una enumeración que las contenga todas, ellas se pueden dividir en Somáticas y Síquicas.*

- **Causas somáticas.**

Son aquellas casusas que afectan al organismo del conductor y por ende a su capacidad general para conducir; entre ellas se encuentran los defectos físicos no compensados, que pueden presentarse en un tiempo relativamente corto en el lapso que media entre las renovaciones de licencia, como defectos visuales, acústicos o que escapan al control que debe existir al otorgarse el documento habilitante para conducir, como la insuficiencia motora, entre otros motivos. También entre ellas se encuentran los defectos orgánicos de carácter general, entre las que podemos mencionar las cardiopatías, las epilepsias, no advertidas en su debido tiempo y las alteraciones orgánicas transitorias tales como catarros, indigestiones, enfermedades ligeras.

- **Causas psíquicas.**

Aquellas que afectan los estados de salud mental, como la inestabilidad emocional, toxicomanías y alcoholismo, actitudes antisociales peligrosas, conflictos personales, enfermedades mentales, falta de conocimientos de los actos realizados.

El Código Penal regula la conducta dolosa como delito ya que se convierte en delito doloso cuando el resultado ha sido previsto o cuando sin perseguir ese resultado, el autor se lo representa como posible y ejecuta el acto.

- b) Clases de accidentes vehiculares.**

El accidente vehicular debe clasificarse en razón de resultado final, es decir, del accidente realmente ocurrido. En este sentido se diferencian los accidentes simples, en que sólo interviene un vehículo, de los accidentes múltiples, en que interviene dos o más vehículos o un vehículo o más y un peatones.

- **Accidentes simples.**

- **Despiste.**

Es la acción u efecto de perder la pista y se aplica al caso en que el vehículo abandona la calzada por la que transita contra o sin la voluntad de su conductor . El despiste es simple cuando no ocurre nada más que lo señalado pero el despiste puede ser el origen de otro accidente de mayor entidad.

- **Vuelta de campana.**

Que es la volcadura en sentido longitudinal del vehículo, en que la posición final se manifiesta también de la manera descrita anterior mente.

- **Volteo.**

Es la precipitación a un plano inferior en que el vehículo, sin apoyo, gira en su sentido longitudinal cayendo sobre el techo.

- **Salto.**

Es la pérdida momentánea del contacto de las ruedas con el suelo precipitándose a un plano inferior pero cayendo en la posición de rodaje.

- **Caída.**

Es la pérdida del equilibrio cuando se trata de vehículos de dos ruedas o de peatones o de pasajeros.

- **Choque.**

Es el embestimiento de un vehículo contra un obstáculo inmóvil de la vía cercano a ella, que puede ser incluso otro vehículo con la condición que no se encuentra en movimiento.

- **Incendio.**

Es la destrucción total o parcial de un vehículo por medio del fuego.

- **Raspado.**

Es el roce violento de la parte lateral del vehículo contra un obstáculo fijo.

- **Accidentes simples combinados.**

Que es la producción sucesiva o simultánea de varios accidentes simples.



- **Accidentes múltiples.**

Los accidentes múltiples pueden subdividirse en dos grandes grupos; los que ocurren, entre vehículos y peatones, y las colisiones que suponen el embestimiento de un vehículo a otro, estando ambos en movimiento.

Entre vehículos en movimiento cualquiera que sea su entidad y volumen, los

- accidentes se denominan colisiones y entre ellas se distinguen.

- **Colisión.**

Se le designa así a los accidentes que se producen entre dos vehículos en movimiento cuando se encuentran en sus trayectorias.

Esta familia de accidentes la condición suficiente y necesaria es el movimiento en el cual deben encontrarse los vehículos.

- **Colisión lateral.**

Que es aquella en que el embestimiento o impacto se da con las partes frontales de un vehículo contra el forro lateral de la carrocería o contra el chasis de otro.

Las colisiones laterales pueden ser perpendiculares u oblicuas o diagonales, según sea la posición de los ejes longitudinales de los vehículos en el momento inmediatamente anterior al impacto.

- **Raspado.**

Que es el roce violento entre los laterales de los vehículos comprometidos en la colisión; si ellos transitan en el mismo sentido de dirección el raspado es negativo y si el sentido de dirección entre ellos es contrario, el raspado es positivo.

- c) **Responsabilidades adquiridas en un accidente vehicular.**

Todo acontecimiento en el cual se ve afectado el patrimonio de una tercera persona, por causas ajena a ella, ya sea sin culpa o intromisión de esta en el resultado de un accidente, se encuentra en su derecho a ser indemnizada por el pago del mal causado, *en materia vial nos referimos a que el acontecimiento es un accidente de tránsito*, debido a que este se causa entre dos vehículos o más, de tal forma que el bien sobre el cual se pretende el pago del daño causado, en este caso sería los automóviles implicados, para lo cual se tendrían que hacer las averiguaciones correspondientes al accidente, para determinar quién es la parte culpable causante del accidente vehicular; ya habiéndose realizado tal procedimiento se realiza el cargo a la persona correspondiente de las obligaciones adquiridas en el accidente de tránsito.

- d) **Daños.**

Todo daño deber indemnizarse es el nombre del Capítulo único del Título Séptimo del Libro Quinto del Código Civil Decreto Ley 106, el cual en su Artículo 1645 indica que



“toda persona que cause un daño o perjuicio a otra ya sea por motivo intencional, descuido o por imprudencia, este se encuentra obligado a repararlo” dejando así plasmado la obligación del reparo por parte de la persona culpable del accidente, salvo el caso donde se demuestra que el daño o perjuicio causado se produjo por la culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

- Si la persona que pretende reclamar la indemnización, estuviese involucrada por medio de su contribución de causar el daño o perjuicio, esta se encuentra obligada a contribuir en la reparación de acuerdo al grado de su participación. Artículo 1654 del Código Civil.

La persona responsable según el Artículo 1646 del Código Civil, de un delito doloso o culposo, está en la obligación de reparar a la persona que sea la víctima los daños o perjuicios que él hubiese causado.

Deduciendo así que la persona que se le impute la causa o motivo del accidente de tránsito debe demostrar que ella no es la culpable de lo contrario como se indico anteriormente esta se encuentra en la obligación de reparar lo causado.

e) Pago

Medio por el cual se pretende la compensación o reposición de un mal causado, siendo en materia vial o sea en caso de un accidente de tránsito, lo reclamado será el arreglo



o reposición del vehículo de la persona no culpable, en caso de que el accidente vehicular sea de mayor magnitud la responsabilidad de pago será mayor.

La responsabilidad civil adquirida comprende la restitución del bien siempre que sea posible; la reparación de los daños materiales la cual se hará valorando la entidad del daño material causado y en su caso la indemnización de perjuicios lo cual sería lo que

- la persona deja de obtener por no contar con su bien afectado.





CAPÍTULO V

5. La necesaria eficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito y la función del seguro de responsabilidad civil de daños a terceros previstos en la Ley de Tránsito y su reglamento.

- La ineficacia de una norma es el resultado del incumplimiento de esta ya sea por rebeldía, ignorancia o por la simple descalificación de importancia y cumplimiento el cuál es el caso del Artículo 29 de la Ley de Tránsito, la cual es una norma desconocida por algunos, ignorada por otros y descalificada por la mayoría; desconociendo en si el espíritu de la norma y sus beneficios.

La Responsabilidad Civil es la institución jurídica cuya finalidad es la de regular el sistema de compensaciones económicas reparatoras de los daños producidos a terceras personas como consecuencia de relaciones contractuales o extracontractuales, tal y como se interpreta el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, que nos indica que el tercer afectado sería la parte no encontrada culpable del accidente de tránsito, la cual se generaría de una forma extracontractual debido a que el accidente de tránsito resulta de un riesgo imprevisto, además de no figurar el nombre de una persona específica la cual sería la afectada, compensada y beneficiada en un pronto pago de lo causado por la aseguradora.



La enfatización en la responsabilidad de cumplimiento del Artículo 29 de la Ley de Tránsito a la comunidad propietaria de vehículos autorizados a circular, como también incrementar la precaución y cuidado de su patrimonio personal, como de los demás conductores y peatones que se encuentren en la vía pública; la obligatoriedad de contratar por parte de todo titular de dominio de un automotores, un seguro de responsabilidad civil de daños hacia terceros es la forma más viable a que se cumpla con la Ley de Tránsito específicamente con su Artículo 29 como con las responsabilidades nacidas de un accidente de tránsito.

El seguro no solamente está destinado a evitar el riesgo de la insolvencia del responsable para reparar integralmente los daños causados, sino que también para el cuidado de su capital y sus bienes los cuales pueden verse afectados por el cumplimiento de los gastos de los daños acontecidos.

5.1 Responsabilidad subjetiva.

Se basa fundamentalmente en la culpa del sujeto por acción u omisión, en la existencia de un nexo causal que excluye el hecho fortuito o de fuerza mayor y que se traduce en que la persona que sufre el daño tiene que probar el mismo, su cuantía y la conducta de quien ha ocasionado el daño. Este criterio se aplica de forma general, salvo las excepciones que se establecen por leyes particulares.



5.2 Responsabilidad Objetiva.

Fundamentada en la necesidad de conseguir sistemas de compensación más rápidos y ágiles y una mayor protección a la víctima. Se traduce en la inversión de la carga de la prueba, por lo que el responsable deberá demostrar su inocencia, a cambio de una limitación de las indemnizaciones. Este criterio se aplica en la legislación reguladora de diferentes actividades como son la conducción de automóviles, la caza, la energía nuclear, la aviación, la fabricación de productos, y la contaminación ambiental.

5.3 El seguro de responsabilidad civil de daños a terceros.

Por seguro podemos entender según el Artículo 874 del Código de Comercio que es el contrato por el cual el asegurador se obliga a resarcir un daño o pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato y el asegurado o tomador del seguro, se obliga a pagar la prima correspondiente pactada en la póliza.

Todo el interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro, podrá ser protegido mediante un contrato de seguro contra daños. Según Artículo 919 del Código de Comercio.

El seguro de responsabilidad civil de daños a terceros desde el punto previsto por la Ley de Tránsito, es aplicable al caso de ocurrir un accidente vehicular, siendo este el



espíritu para la aplicación del Artículo 29 de la Ley de Tránsito, debido a que con la creación y aplicación de dicho Artículo se prevé que este contrato de seguro juegue el rol de apoyo a la parte causal del accidente de tránsito y a la parte afectada ya que “El perjudicado tendrá acción directa contra el asegurador para exigir el cumplimiento de la obligación de indemnizar, acción que pasa a sus herederos. El asegurador tiene acción para repetir contra el asegurado en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado al tercero”¹⁷

El contrato en sí, su función es la de cubrir los daños a la parte afectada siendo así a favor del tercero dañado únicamente, surgiendo por este motivo el seguro vehicular de daños a terceros ya que el motivo de la creación de dicho seguro es el de cubrir los daños a terceros y al vehículo de la persona asegurada, siendo los beneficiados la parte afectada y la parte encontrada culpable debido a que este seguro vehicular aparte de cubrir a la persona, cubre al vehículo asegurado, siendo hay las distintas clases de cobro de póliza del seguro por los costos de riesgos cubiertos ya no siendo la única cobertura el tercero dañado.

Siendo así el motivo por qué se especifica únicamente en la ley el seguro de daños a terceros ya que el seguro vehicular no solo cubre los daños a terceros sino que al vehículo en si, por lo cual es una opción personal contratar este seguro, debido a que

¹⁷Banco Estado Colombia.
<http://www.bancoestado.cl/77684629DC8142DFBD110DAFF1DCE757/488A75B5C3804E27BD161E81BE02924E/16B0A3957E654A2581EB1EDC7AFDE511/articulo/5075.asp.doc> (1 de marzo del 2012).



el fondo del Artículo es el poder y tener como cubrir los daños causados, lo cual es la función del seguro de daños a terceros. "El seguro no evita el riesgo, resarce al asegurado en la medida de lo convenido, de los efectos dañosos que el siniestro provoca."¹⁸

a) Función.

El Artículo número 986 del Código de Comercio de Guatemala nos indica que el seguro de responsabilidad civil, es aquel en el cual el asegurador se ve obligado a pagar a un tercero la indemnización por un mal causado por parte del asegurado una vez este no sea un hecho doloso y a la vez, este previsto en el contrato. El seguro contra la responsabilidad civil atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, a quien se le considerara como beneficiario desde el momento del siniestro.

b) Objeto.

La simple existencia de la persona y lo que lo rodea son causas o medios por el cual se pueda producir un riesgo, cualquier siniestro que pueda ocurrir en el futuro, es causa de preocupación, lo cual hace que el hombre busque los medios o formas más adecuadas que se encuentren a su alcance para el cuidado de su persona o de sus bienes.

¹⁸Ibid.



El seguro es uno de los medios creados por el hombre para la protección de su persona o bienes de esta. “El seguro da la posibilidad de convertir la incertidumbre en certidumbre, porque hay la garantía de que se cuenta con satisfactores económicos para cubrir una posible necesidad.”¹⁹ Ya que lo que se prevé al contratar un seguro es la recuperación o reposición o un satisfactor económico por la pérdida o daño de lo asegurado.

El seguro de Responsabilidad Civil tiene su objeto en las acciones u omisiones de las personas, en las que pueden existir diversos grados de intencionalidad. La posible intencionalidad del asegurado, tiene una gran incidencia en el seguro, ya que uno de los elementos necesarios para que un riesgo sea asegurable consiste precisamente en que no sea causado voluntariamente por el asegurado.

c) Sujetos del contrato de seguro

Comprende a las personas que participan en la contratación del seguro de responsabilidad civil de años a terceros.

- **Asegurador.**

Es la persona jurídica en forma de sociedad anónima y organizada de acuerdo a la ley guatemalteca, la cual se encuentra debidamente autorizada para dedicarse al campo y

¹⁹ Villegas Lara, René Arturo. Derecho Mercantil tomo III. Pág.261.



negocio del seguro; las sociedades anónimas son las únicas que pueden fungir como tales, las que se encuentran bajo el control de la Súper Intendencia de Bancos la cual controla sus tarifas y pólizas.

- **Solicitante.**

Es aquella persona que contrata el seguro de forma directa, ya sea para su cuenta, a su favor o para tercera persona es decir que el solicitante actúa en representación de

- otro que es el sujeto asegurado según el Artículo 875 del Código de Comercio.

Este está obligado a declarar por escrito al asegurador, de acuerdo al cuestionario respectivo, todos los hechos que tengan importancia para la apreciación del riesgo, en cuanto pueda influir en la celebración del contrato.

- **Asegurado.**

Es la persona o bien sometido a la posibilidad de experimentar un riesgo el cual puede afectar su integridad.

Persona interesada en la traslación de los riesgos.

- **Beneficiario.**

Una vez se haya producido el riesgo, esta pasa a ser un siniestro por lo cual se cumplió el objetivo del contrato de seguro, lo cual da lugar al cobro de la póliza de seguro a favor del beneficiario.

Es la persona que ha de percibir en caso de siniestro, el producto del seguro.



a) Riesgo.

Según el Artículo 875 del Código de Comercio es la eventualidad de todo caso fortuito que pueda provocar la pérdida prevista en la póliza. Los hechos ciertos, o los físicamente imposibles no constituyen riesgo y no pueden ser objeto del contrato de seguro, salvo la muerte.

El riesgo es el principal objeto del contrato de seguro debido a que consiste, en un hecho de naturaleza jurídica que le puede llegar a suceder como no puede suceder al bien o persona asegurada.

Es la amenaza existente a una persona o bien que se quiere proteger.

El riesgo para que sea objeto del seguro debe reunir los requisitos siguientes.

- **Posible.**

La posibilidad de realización del riesgo debe de estar apegado a la realidad, en tanto a que el riesgo sea un hecho concebible físicamente.

- **Incierta.**

Ya que las eventualidades ciertas no pueden tomarse como riesgos.

Debe de existir la posibilidad de que suceda o no el riesgo objeto del contrato de seguro.



- **Futuro.**

Debe de existir un riesgo de siniestro cercano, debido a que se prevé que el riesgo exista en un futuro cercano no así a lo acontecido.

- **Sujeto a interés.**

La eventualidad futura debe ser un acontecimiento en el cual se tenga interés en que no suceda.

Interés asegurable.

Este abarca cualquier interés económico que se tenga para que no suceda un siniestro, siendo su fin principal el de brindar protección patrimonial, deduciendo que la protección otorgada al asegurado es el del cuidado de su capital monetaria y bienes de cualquier clase que sean susceptibles de venta para la cobertura de los daños causados.

El interés asegurado es el objeto que cuando se contrata la póliza de seguro de daños a terceros, tal y como lo indica su nombre este es el objeto, bien que se desea asegurar y que de este se cubran los daños causados ya sea terceras personas, en materia de tránsito, sería el daño causado al vehículo, conductor o pasajeros en caso de un accidente vehicular.

Este se cubre de acuerdo a la cantidad pactada por la compañía aseguradora y el



solicitante del seguro.

b) Siniestro.

Es la concurrencia del riesgo asegurado. Es el caso de lo previsto por la Ley de Tránsito en su Artículo 29 al deber contratar un seguro de responsabilidad civil por los propietarios de vehículos autorizados a circular ya que el espíritu del Artículo mencionado es el de proteger a las personas y los bienes en un accidente de tránsito; en estos casos el momento en que ocurre el accidente vehicular sería la realización del siniestro. Ya que el simple hecho de circular por la vía pública consiste en el riesgo.

c) Características del contrato.

Se dice que es un contrato típicamente mercantil, oneroso debido a que es generador de ganancias a la aseguradora por el servicio de protección, es bilateral ya que se requiere de dos partes para llevarse a cabo, uno beneficiado al momento de suceder un siniestro y otra que se beneficia de no suceder el riesgo.

Es principal ya que no se requiere de un contrato previo para que nazca a la vida jurídica; es de carácter consensual por que se perfecciona con el consentimiento y el acuerdo de las partes sobre los términos de la contratación.



Es un contrato por adhesión debido a que se formaliza por escrito en un documento, en el cual se encuentran impresas las cláusulas del contrato, las cuales en su mayoría son impuestas por la compañía aseguradora previa aceptación de la Súper Intendencia de Bancos, para evitar así la existencia de cláusulas Leoninas o Abusivas las cuales perjudican a la parte que requiere y contratante.

5.4 Forma de contratación del seguro de responsabilidad civil de daños a terceros.

El contrato de seguro se perfecciona desde el momento en que el asegurado o contratante reciba la aceptación del asegurador, sin que pueda supeditarse su vigencia al pago de la prima inicial o la entrega de la póliza o de un documento equivalente. Según el Artículo 882 del Código de Comercio.

a) Póliza.

El contrato de seguro se formaliza por escrito en el documento llamado póliza, el cual contiene las cláusulas, en las cuales se acuerda los términos de este contrato, las que por lo habitual son impuestas por el asegurador, estas se encuentran ya impresas por lo que pretenden uniformar el régimen contractual por lo cual deberán ser revisadas y aceptadas por la Súper Intendencia de Bancos. El Artículo 887 del Código de Comercio indica que al momento de llegar al acuerdo sobre el seguro entre las partes, el



asegurador entregara la póliza al asegurado la cual deberá contener los datos siguientes.

- ✓ Lugar y fecha en que se emitan.
- ✓ Los nombres y domicilio del asegurador y asegurado y la expresión, en su caso, de que el seguro se contrato por cuenta de tercero.
- ✓ La designación de la persona o de la cosa asegurada.
- ✓ La naturaleza de los riesgos cubiertos.
- ✓ El plazo de vigencia del contrato, con indicación del momento en que se inicia y en el que termina.
- ✓ La suma asegurada.
- ✓ La prima o cuota del seguro y su forma de pago.
- ✓ Las condiciones generales y demás clausulas estipuladas entre las partes.
- ✓ La firma del asegurador, la cual podrá ser autógrafa o sustituirse por su impresión o reproducción.

Los anexos y endosos deben indicar la identidad precisa de la póliza a la cual correspondan y las renovaciones, además, el periodo de ampliación de la vigencia del contrato original.

A falta de póliza, el contrato de seguro se probara por la confesión del asegurador, de haber aceptado la proposición del asegurado, o por cualquier otro medio, si hubiere un principio de prueba por escrito Artículo 888 Código de Comercio.

Funciones de la póliza

- **Función normativa.**

La póliza es el documento que contiene el contrato de seguro en sí, la póliza norma los derechos y las obligaciones del asegurado y del asegurador, siempre en base a lo estipulado y normado en el Código de Comercio y la Ley de la Actividad Aseguradora Decreto Numero 25-2010.

- **Función determinativa.**

La póliza del contrato de seguro se determina en base al contenido general y particular de dicho contrato, el bien o persona que es objeto del seguro la principal causa del riesgo como la naturaleza de este, el plazo de vigencia, día de inicio y fin de este, la suma asegurada, la forma de pago, las condiciones pactadas y la firma de las partes.

- **Función traslativa.**

Por medio de la póliza se transfieren las obligaciones y derechos del asegurado y asegurador como la calidad que se le acredita a cada una de las partes.

- **Función probatoria.**

Por medio de la póliza de seguro se prueba la existencia del contrato como de las obligaciones y derechos pactados entre las partes.

- **Función de título ejecutivo.**

La póliza tiene calidad de título ejecutivo debido a que por medio de esta se pactaron los acuerdos entre las partes tanto para el asegurador en el momento de cobrar la prima adeudada y el asegurado al momento de realizar el cobro por la suma asegurada.



b) prima.

“Esta es la retribución o precio del seguro”, según el Artículo 875 del Código de Comercio. Es decir la cantidad de dinero acordada que paga el tomador del seguro o el asegurado, al asegurador, por la función de la prestación del servicio de responder en caso de suceder un siniestro.

El valor que se le da a la prima del contrato de seguro está sujeto a una serie de previsiones técnicas por parte del asegurador, para así obtener un resultado rentable por parte de este.

La prima es un elemento objetivo del contrato de seguro, por lo cual esta se basa y sujeta a los principios siguientes.

- ***Principio de predeterminación.***

La prima como ya se explico anteriormente es el precio a el seguro contratado, impuesto por la compañía aseguradora.

Por lo cual el precio de esta no es algo que se deba discutir entre las partes, debido a que la aseguradora ha sometido la póliza a estudios técnicos que le permite a la aseguradora saber en cuanto predeterminaran las diferentes clases de seguros siempre tomando en cuenta los riesgos que se han asegurado.



- **Principio de pago anticipado.**

El Artículo 892 del Código de Comercio indica que la prima deberá pagarse en el momento de celebración del contrato, en lo que se refiere al primer periodo del seguro, salvo pacto en contrario. Se entenderá por periodo del seguro el lapso por el cual resulte calculada la unidad de prima; en caso de duda, se entenderá que es de un año.

Interpretándose de la siguiente manera, al decir que acepta pacto en contrario, nos indica que una vez finalizado el periodo de pago, este acepta una modificación ya se dé disminución o aumento del pago la prima de esta para los siguientes periodos por empezar.

- **Principio de indivisibilidad.**

La prima se considera indivisible, es decir que se debe de cancelar en su totalidad por el periodo pactado, no pudiéndose solo cancelar la mitad o el tiempo en que existía el riesgo, es decir que no importa que el riesgo haya pasado y que se encuentre el bien o la persona asegurada fuera de peligro o riesgo alguno, ya que la obligación de cancelar los pagos de la prima pendientes se encuentran vigentes y fue este el periodo por el cual se firmo el contrato.

5.5 Obligaciones adquiridas por las partes contratantes.

La suma asegurada señalará el límite de la responsabilidad del asegurador la suma asegurada podrá ser reducida a petición de las partes. Artículo 922 del Código de Comercio.



Estas son derivadas del contrato de seguro ya que este, es de carácter bilateral, lo cual hace que nazca a la vida jurídica otorgando derecho y obligaciones para ambas partes, las cuales se acuerda de forma consensual lo que significa que las partes han llegado a un común acuerdo en las clausulas del contrato perfeccionándolo de tal forma.

a) Obligaciones del asegurado.

El asegurado debe de cumplir con las obligaciones pactadas en el contrato de seguro de daños a terceros adquirido siendo las siguientes a analizar.

- **Obligación de pagar la prima.**

La cual debe ser cancelada en la forma acordada en el contrato, ya sea por pago único o pagos sucesivos del valor de la prima y por el periodo acordado de vigencia de este.

- **Obligación de veracidad.**

Esta encierra lo correspondiente a los datos otorgados al asegurador sobre las causas por las cuales se desea adquirir el contrato de seguro, refiriéndonos a la veracidad de datos personales y de hechos importantes que permitan apreciar los riesgos a que se someterá el bien asegurado como los que cubrirá el seguro Artículo 880, 8881 del Código de Comercio, Decreto 2-70 del Congreso de la Republica de Guatemala.



- **Obligación de atenuar el riesgo.**

El riesgo que el siniestro pueda suceder deberá ser evitado en todo lo posible por el asegurado, de igual forma si este llegara a suceder se deberá de impedir que este se llegue a agravar; es la adopción de conductas de precaución para que el riesgo objeto del seguro no se cumpla, Artículo 895 Código de Comercio.

- **Obligación de avisar el siniestro.**

- Una vez ocurrido el riesgo este pasa a ser un siniestro lo cual deberá de ser avisado al asegurador por parte del asegurado o beneficiario, en un plazo de cinco días salvo pacto en contrario. Artículo 896 del Código de Comercio.

- **Obligación de informar las circunstancias en que ocurrió el siniestro.**

El asegurador para el cumplimiento de su función deberá de estar enterado en su totalidad de las circunstancias en que ocurrió el siniestro. Es obligación del asegurado otorgar tal información de forma veraz y lo más pronto posible a la compañía aseguradora. Artículo 896, del Código de Comercio

b) Obligaciones del asegurador.

La obligación de pagar la suma asegurada, esta deberá de ser determinada en su cuantía según sea el valor objetivo del daño causado por el siniestro, si el daño fuera *de forma parcial, de lo contrario su cobertura seria por el valor asegurado; aplicado al Artículo 29 de la Ley de Tránsito se deberá de cubrir los daños ocurridos en un accidente de tránsito, siendo su objeto la ayuda a solventar los daños causados de la*



forma descrita anteriormente, auxiliando de tal forma al contratante a no sufragar los gastos con su capital monetario o su patrimonio personal. Artículo 903 Código de Comercio.

La obligación de reducir el valor de la prima, ya sea por solicitud del asegurado o por la disminución del riesgo objeto del contrato, encontrándose el asegurador en la posición de reducirla. Artículo 900 del Código de Comercio.

c) Obligaciones reciprocas entre las partes contratantes.

El cambio de algún dato informativo solicitado entre las partes que ocurra en el lapso del cumplimiento de la póliza entiéndase el cambio de dirección de una de las partes contratantes y no hacer el respectivo aviso se tendrá como notificada en la dirección registrada.

5.6 Derechos adquiridos por las partes contratantes.

Al momento del cumplimiento de una obligación se apareja un derecho siempre para ambas partes del contrato siendo estos de forma equitativa para las partes existentes del contrato a nacer con la ratificación y aceptación con las firmas del los titulares de las obligaciones y derechos.



a) Derechos del asegurado.

La obligación del asegurador con los derechos del asegurado existe por la celebración del contrato y no se puede pactar que deba ser reconocida por el asegurador o comprobada en juicio ya que sería nulo en pleno derecho.

- De tal manera que se adquieren obligaciones, se obtienen derechos siendo estos.

Recibir la suma asegurada a que se obligo el asegurador en caso de que el riesgo pasara a ser un siniestro.

El cumplimiento de pago, salvo pacto en contrario, en el periodo de 30 días después de que se han entregado la documentación e información del siniestro al asegurador, lo que hace exigible la reclamación. Artículo 901 del Código de Comercio.

b) Derechos del asegurador.

El cobro de la prima por el valor acordado y por los plazos pactados en el contrato o por disposición de la ley.

La póliza es el título que se utiliza por parte del asegurador para el cobro de la prima en caso de cobro judicial. Artículo 902 del Código de Comercio.



5.7 Motivo de la designación legal de contratar un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros a discrepancia de un seguro vehicular.

La designación legal del Artículo 29 de la Ley de Tránsito en el cual se regula el deber de contratar un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros a diferencia de un seguro vehicular se deriva de la observación y estudio de la aplicación adecuada de un medio capaz de regular el cumplimiento de las obligaciones nacidas de un accidente vehicular y siendo a la vez el medio más accesible económicamente para un propietario de vehículo autorizado a circular.

El Artículo 990 del Código de Comercio de Guatemala nos señala que el seguro de automóvil es aquel por el cual el asegurador indemnizara los daños ocasionados al vehículo, por la pérdida o robo de este, como los daños y perjuicios causados a la propiedad ajena y a terceras personas, con el motivo y por el uso del vehículo.

Cabe señalar, que el vehículo es el asegurado, y los beneficios que otorgue la aseguradora en caso de algún siniestro, no dependen de la persona que conduzca el vehículo asegurado. Además esta clase de póliza de seguro consta con contenido de más cobros por parte de la aseguradora al asegurado por la cobertura de más riesgos que la póliza contendrá por ejemplo el robo, incendio, o daño causado por una catástrofe natural en el que se vea implicado el vehículo. “la existencia de una cantidad apreciable de vehículos y los riesgos que se corren como propietario o conductor,



hacen que este seguro tenga una variedad de combinaciones en cuanto a su cobertura.²⁰

Siendo por estas coberturas extras, necesarias o innecesaria que su costo de contratación y pago de la prima se eleva, encontrando la diferencias con el seguro de responsabilidad civil de daños a terceros el cual se encarga únicamente de los daños que el vehículo cause a terceros, de tal forma que no se encargaría de extras superficiales como del cuidado del vehículo y los accesorios que lo componen al contrario solo de la responsabilidad nacida ante un tercero.

He ahí de la elección legal de contratar un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros ya que este cuenta con las condiciones adecuadas para su obligatoriedad al propietario de vehículos autorizados a circular, en las materia de tránsito, de gastos, de uso, como de cobertura por daños causados; ya que lo que se pretende cubrir conforme la ley son los daños causados a un tercero para no afectar el patrimonio de la persona dañada en el accidente de tránsito, no así el cuidado que cada persona debe dar a su vehículo.

²⁰ Ibid.





CONCLUSIONES

1. La población guatemalteca carece del conocimiento de los aspectos básicos en materia de tránsito, específicamente los propietarios de vehículos o pilotos de estos, demostrando la ignorancia de las señales de tránsito, la falta de respeto a las autoridades encargadas del ordenamiento vial como las constantes faltas e infracciones legales a la Ley de Tránsito y su reglamento.
2. La clara existencia de la falta de comprobación de las habilidades psicomotrices y lógicas al momento de manejo de un automotor y de conocimiento de las normas legales en materia de tránsito vial, por parte de la autoridad competente hacia los nuevos pilotos, lo que nos lleva a la continuidad de las consecuencias de su desconocimiento e incapacidad de manejo y desafío al ordenamiento vial teniendo como resultado el caos vehicular existente como la anarquía en cuanto cumplimiento de las normas viales.
3. La falta de control de los requisitos legales para que pueda circular un vehículo en la vía pública, por parte de la autoridad vial competente y municipalidades con función delegada y autorizada del control de este, conjugada con la imprudencia del conductor o propietario al permitir circular un vehículo en mal estado, desobedeciendo las normas de seguridad vial, causa un riesgo latente a la



población, lo cual se permite debido a la indiferencia de las autoridades, causando que estos casos cada vez más comunes.

4. La falta de asesoría informativa, instructiva, como legal sobre las formas de contratación de un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros como su función y alcances, por medio de la autoridad vial competente como del gobierno en general, provoca la falta de contratación e ignorancia de los beneficios legales de este.
5. La necesaria eficacia del Artículo 29 de la Ley de Tránsito, reflejado en cada accidente vehicular sin solución eficaz del pago del daño causado, viéndose obligados a llegar a las circunstancias judiciales en las cuales las partes implicadas se encuentran agraviadas mas allá de los daños, debido a la lentitud del proceso *judicial de ejecución de la deuda y gastos procesales.*



RECOMENDACIONES

1. El gobierno de Guatemala, por medio de sus autoridades competentes en materia vial es quién debe de reforzar los medios por los cuales se imparte la educación vial, la divulgación y promulgación de la Ley de Tránsito y su reglamento en una forma de fácil acceso y aprendizaje para la población.
2. La autoridad administrativa de tránsito está en la obligación de la creación de un expediente de manejo e infracciones de cada piloto, ya que son estos sobre quienes se ejerce la responsabilidad de cada vehículo, *no multando solo al vehículo en sí*, debido a que este no es el causal del accidente o infracción, siendo lo contrario ya que el conductor es el responsable de la guía y manejo de este.
3. La autoridad gubernativa guatemalteca por medio de su dirección general de tránsito se encuentra en la obligación de la creación de un expediente único de identificación de cada piloto de vehículo autorizado a circular, tal como existe para cada vehículo correspondiente en su pago de impuestos, obteniendo así un control eficaz de cada vehículo y conductor.
4. El Estado de Guatemala por medio de sus órganos administrativos a cargo de la sistemática vial como de la carga vehicular, es quien debe encontrar un método de control y supervisión de la contratación de un seguro de responsabilidad civil de



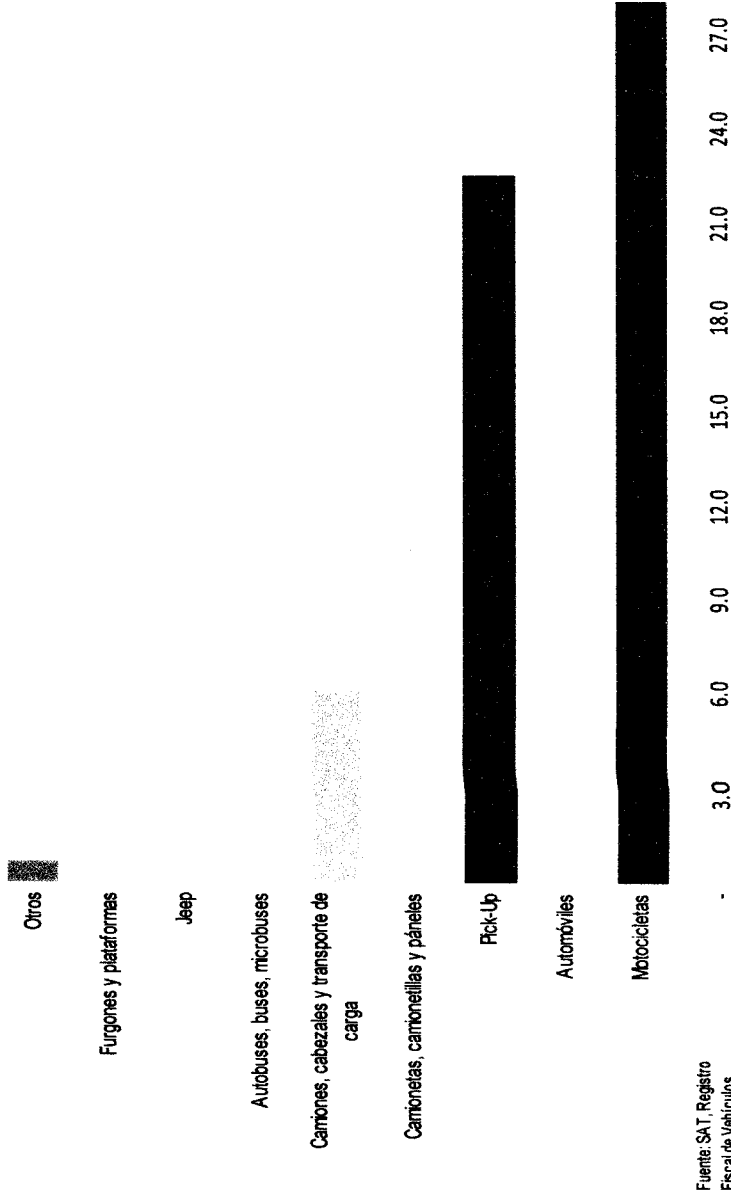
daños a terceros por cada vehículo autorizado a circular y que a su vez cumpla con la divulgación de los beneficios y fines legales de contar con este seguro.

5. Las autoridad de tránsito se encuentra en la obligación con que se deba cumplir con las normas viales de seguridad para que un vehículo pueda circular, quienes a su vez se encuentran en la obligación de accionar y hacer cumplir con el Artículo 29 de la Ley de Tránsito y velar por el cumplimiento del espíritu de la norma en un accidente vehicular.



ANEXO

Guatemala: parque vehicular por tipo
2010
(porcentaje)



Fuente: SAT, Registro Fiscal de Vehículos.

ANEXO

Guatemala: población total por niveles de pobreza según departamento

Departamento	Población total	Niveles de pobreza				No pobres
		Todos los pobres	%	Pobres extremos	Pobres no extremos	
Total	12,987,829	6,625,891	51.0	1,976,604	4,649,287	6,361,938
Guatemala	2,975,417	486,405	16.3	13,408	472,997	2,489,012
El Progreso	150,826	63,024	41.8	12,262	50,762	87,802
Sacatepéquez	278,064	101,565	36.5	13,194	88,371	176,499
Chimaltenango	519,667	314,389	60.5	100,444	213,945	205,278
Escuintla	610,731	252,783	41.4	32,887	219,896	357,948
Santa Rosa	332,724	192,733	57.9	33,993	158,740	139,991
Sololá	361,184	269,541	74.6	105,992	163,549	91,643
Totonicapán	395,324	284,059	71.9	79,225	204,834	111,265
Quetzaltenango	735,162	323,403	44.0	74,197	249,206	411,759
Suchitepéquez	464,304	254,018	54.7	63,061	190,957	210,286
Retalhuleu	273,328	137,771	50.4	25,969	111,802	135,557
San Marcos	905,116	592,421	65.5	180,519	411,902	312,695
Huehuetenango	986,224	703,293	71.3	217,289	486,004	282,931
Quiché	769,364	623,282	81.0	197,241	426,041	146,082
Baja Verapaz	245,787	173,071	70.4	52,030	121,041	72,716
Alta Verapaz	914,414	720,865	78.8	397,897	322,968	193,549
Petén	441,799	251,971	57.0	64,279	187,692	189,828
Izabal	364,924	188,713	51.7	66,700	122,013	176,211
Zacapa	215,050	115,998	53.9	40,541	75,457	99,052
Chiquimula	342,681	203,881	59.5	94,961	108,920	138,800
Jalapa	279,242	171,004	61.2	63,287	107,717	108,238
Jutiapa	426,497	201,701	47.3	47,228	154,473	224,796

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, INE. Encuesta Nacional de Condiciones de Vida, ENCOVI-2006.

ANEXO

Cuadro
Guatemala: crecimiento vehicular por departamento
2010^a

Departamento	Crecimiento	Unidades por km ²	unidad	
			Personas por vehículo	Unidades por km de carretera
República	98,206	40	13	130
Guatemala	34,815	461	3	1,188
El Progreso	1,406	11	7	76
Sacatepéquez	1,459	72	9	188
Chimaltenango	3,428	25	12	60
Escuintla	6,739	26	6	127
Santa Rosa	2,766	14	8	69
Sololá	794	12	33	30
Totonicapán	1,214	22	20	42
Quetzaltenango	6,949	73	5	227
Suchitepéquez	3,058	19	11	89
Retalhuleu	2,415	22	7	162
San Marcos	5,875	21	12	78
Huehuetenango	3,450	9	18	55
Quiché	2,665	4	27	35
Baja Verapaz	1,399	6	15	
Alta Verapaz	2,187	3	43	23
Petén	3,411	1	14	31
Izabal	3,563	6	8	97
Zacapa	2,558	18	5	78
Chiquimula	2,654	18	9	67
Jalapa	1,635	13	11	46
Jutiapa	3,766	18	7	86

Fuente: SAT, Registro Fiscal de Vehículos.





BIBLIOGRAFÍA

BADENES GASSET, Ramón. **Conceptos fundamentales del derecho.** (s.l.i). Ed. Marcombo. 1982.

BARLARO, José P. y otros. **Tránsito público.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Policial, 1971.

BENÍTEZ LIBERALI, Yves. **Guía nacional de educación y seguridad vial.** 1a ed.; Buenos.Aires, Argentina: Ed. Malecki, 1998. 365 págs.

Banco Estado.Colombia<http://www.bancoestado.cl/77684629DC8142DFBD110DA1CE757/488A75B5C3804E27BD161E81BE02924E/16B0A3957E654A2581EB1EDC7AFDE511/articulo/5075.asp>. (Marzo2012).

CARRASCO, Félix. **Derecho de la circulación.** Buenos Aires, Argentina: Ed. policial, 1981. 255 págs.

CASTILLO, Laura, Virginia Piera y Daniel López. **Educación vial: señales entre la vía Pública y la escuela.** 1a ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Edicial, 1997. 29 págs.

FARINA, Juan M. **Contratos comerciales modernos.** 2a ed. (s.l.i). Ed. Astrea. 1997.

FANGIO, Juan Manuel. **Manual de conducción.** 1a ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Sainte Claire, 1993. 135 págs.

HALPENIN, Isaac. **Conflictos del seguro.** (s.l.i) Buenos Aires, Argentina: Ed. de palma.1997.



<http://www.elalmanaque.com.edu/motor/historia.html>

<http://www.mundoyomotor.org/mm105/10672315626.html>

ISOBA, María Cristina. **Manual para la conducción segura**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Dos mil dos. 1999. 186 págs.

• LIÓN TOVAR, Zoila H. **Contratos mercantiles**. (s.l.i). Ed. Oxford. México. 2004.

MERCADO H, Salvador. **Como hacer una tesis**. 3a ed. (s.l.i) Ed. Limusa, 2002.

MALIMOVCA, Eliazar Raúl. **Educación vial: proyecto de reglamentación de la ley 23.348**. Buenos Aires, Argentina: Ed. A-Z. 1988. 102 págs.

MALECKI YVES, Ricardo Heredia. **Aprendamos a circular**. 1a ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Malecki, 1997. 32 págs.

MALECKI YVES, Ricardo Heredia. **Educación y seguridad vial: guía técnica y práctica para docentes**. 1a ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Malecki, 1997. 125 págs.

Municipalidad de Guatemala. <http://www.muniguate.com/index.php/emetra/84educación/1311-senales-de-transito>. (28 de septiembre de 20012).

Muños Medina, Miguel María. **Libro Verde de la Seguridad Vial**. Madrid, España: (s.e) 2005.



Noticias.coches.org/informes/los-5...por-segmentos/35004 – España.com.es

PAZ ÁLVAREZ, Roberto. **Teoría elemental del derecho mercantil guatemalteco.** (s.l.i)Ed. Imprenta Aries, 2000.

PEREIRA, Marcela. **Defendamos la vida: comentarios y actividades.** Buenos Aires, Argentina: Ed. La llave. 1997.

RODRÍGUEZ, Hugo. **Usted maneja muy bien; pero... ¿qué tal conduce?.** 1a ed.; Buenos Aires, Argentina: (s.e). 1979. 170 págs.

RAMALLO CAMBAS, Fabián Arturo. **Homicidio y lesiones en accidentes de tránsito.** (s.l.i) Ed. Posadas. 1993. 52 págs.

SÁNCHEZ CALDERÓN, Fernando. **Instituciones de derecho mercantil.** 7a Ed. ;(s.l.i) Ed. Clarés.1995.

VÁSQUEZ MARTÍNEZ, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil.** (s.l.i) Ed. Serviprensa Centroamericana, 1978.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Temas de introducción al estudio del derecho y teoría general del derecho.** Guatemala, Guatemala: Ed. USAC, 2006.

www.dgt.edu.es/was6/portal/.../la.../TEMA_57__-_Parte_General.doc

www.direcciongeneraldeltraficotema10.org.dgt.es/was6/portal/contenidos/ladgt/TEMA_010.doc



Legislación:

Constitución Política de la Republica de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente 1986.

Código Civil. Decreto Ley No 106, Enrique Peralta Azurdía, Jefe Del Gobierno De La República.

Código Procesal Civil y Mercantil. Decreto Ley No 107. Enrique Peralta Azurdía, Jefe Del Gobierno De La República.

Código de Comercio de Guatemala. Decreto No 2-70 del Congreso de la Republica de Guatemala.

Ley de transito de Guatemala. Decreto No 132-96 del Congreso de la Republica de Guatemala.

Ley de la actividad aseguradora. Decreto No 25-2010 del Congreso de la Republica de Guatemala.

Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos. Decreto No. 70-94 del Congreso de la Republica de Guatemala.

Reglamento de la Ley del Impuestos Sobre Circulación de Vehículos Terrestres Marítimos y Aéreos. Acuerdo Gubernativo No. 111-95.

Reglamento de Tránsito de Guatemala. Acuerdo Gubernativo No 273-98.

