

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

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central shield with a figure on a horse, a building, and a lion. The shield is surrounded by a circular border containing the Latin text "UNIVERSITAS CAROLINA ACADÉMICA COACTEMALENSIS INTER CÆTERAS URBIS CONSPICUA".

**CREACIÓN DE LA LEY DE SEGURO PRIVADO OBLIGATORIO DE VIDA E  
INVALIDEZ PERMANENTE, PARA LOS PILOTOS DE TRANSPORTE URBANO Y  
EXTRA URBANO**

**LUIS PABLO BORRAYO SOLARES**

**GUATEMALA, AGOSTO DE 2015**

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

**CREACIÓN DE LA LEY DE SEGURO PRIVADO OBLIGATORIO DE VIDA E  
INVALIDEZ PERMANENTE, PARA LOS PILOTOS DE TRANSPORTE URBANO Y  
EXTRA URBANO**

**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**LUIS PABLO BORRAYO SOLARES**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Y los títulos profesionales de

**ABOGADO Y NOTARIO**

GUATEMALA, AGOSTO DE 2015

**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 Alvarez
VOCAL V:	Br.	Luis Rodolfo Aceituno Macario
SECRETARIO:	Lic.	Daniel Mauricio Tejada Ayestas

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Fase Pública.**

Presidente:	Lic.	Carlos Ernesto Garrido
Secretaria:	Licda.	Ileana Noemí Villatoro Fernández
Vocal:	Lic.	Obdulio Rosales Dávila

**Fase Privada.**

Presidente:	Licda.	María Lesbia Leal Chávez
Secretario:	Lic.	Héctor Osberto Orozco y Orozco
Vocal:	Licda.	Marilis Guendalin Ramirez Baltazar

**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).



**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala, 27 de octubre de 2014.**

Atentamente pase al (a) Profesional, SANDRA ELIZABETH AGUILAR DE FALCO, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante LUIS PABLO BORRAYO SOLARES, con carné 200411119, intitulado CREACIÓN DE LA LEY DE SEGURO PRIVADO OBLIGATORIO DE VIDA E INVALIDEZ PERMANENTE, PARA LOS PILOTOS DE TRANSPORTE URBANO Y EXTRA URBANO.

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar 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, la conclusión discursiva, y la bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

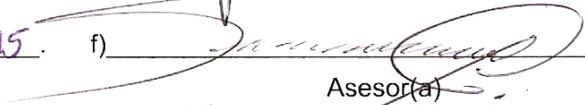
  
**DR. BONERGÉ AMILCAR MEJÍA ORELLANA**  
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 27 / 01 / 2015.

f)

Asesor(a)

  
**Sandra Elizabeth Aguilar González de Falco**  
**ABOGADO Y NOTARIO**





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

Guatemala 17 de Marzo de 2015  
**FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES**  
**RECIBIDO**  
17 MAR. 2015  
UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS  
Hora: \_\_\_\_\_  
Firma: Damaris

Distinguido Doctor Mejía Orellana:

De conformidad con el oficio emitido por la Unidad de Asesoría de tesis de fecha 24 de febrero de 2015, me permito manifestar que en la calidad de asesor de tesis del estudiante **LUIS PABLO BORRAYO SOLARES**, quien desarrolló el tema titulado **“CREACIÓN DE LA LEY DE SEGURO PRIVADO OBLIGATORIO DE VIDA E INVALIDEZ PERMANENTE, PARA LOS PILOTOS DE TRANSPORTE URBANO Y EXTRA URBANO”**. Al respecto le manifiesto lo siguiente:

- a) **Respecto del contenido científico y técnico de la tesis:** De la revisión practicada al trabajo de tesis relacionado, se puede establecer que el mismo cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, relativos al contenido científico y técnico de la tesis en virtud, asimismo, que el presente trabajo llena las expectativas por dicho normativo, al haberse empleado dichos lineamientos al desarrollarse la investigación del caso.
- b) **Respecto a la metodología y técnica de investigación utilizada:** En el área científica se utilizó el método deductivo, que en virtud del análisis de los hechos que aparecen en la investigación se originaron argumentos sobre las observaciones efectuadas que llegaron a conclusiones particulares. Asimismo, se utilizó el método histórico, pues en la investigación se analizaron situaciones pasadas y acontecimientos históricos que son parte del tema. Se utilizaron técnicas bibliográficas, citas textuales y de paráfrasis, que ayudaron a plasmar el marco teórico. En definitiva el trabajo de tesis se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la norma respectiva, la metodología y técnicas de investigación utilizadas.
- c) **De la redacción utilizada:** Se observó que en toda la tesis se emplearon técnicas de redacción, ortografía y gramática adecuadas para este tipo de trabajos, así como el fondo y forma según lo establecido por la Real Academia de la Lengua Española.
- d) **Respecto de la contribución científica:** La contribución científica lo constituye la creación de la ley de seguro privado obligatorio de vida e invalidez permanente,



para los pilotos de transporte urbano y extra urbano, para la protección de los pilotos de buses.

- e) **De la conclusión discursiva:** Se puede establecer que el bachiller realizó hallazgos dentro de la investigación, mismos que a mi consideración y criterio son adecuados y oportunos para el contexto en el que se desarrolló la misma, y del mismo modo, las conclusiones de dicho trabajo son congruentes con el trabajo final realizado.
- f) **Respecto a la bibliografía utilizada:** Finalmente se constató que en el desarrollo y culminación del informe final de la tesis, se utilizó doctrina de autores nacionales y extranjeros, así como haber realizado análisis de la legislación nacional, lo cual, a mi criterio, es totalmente adecuado.

En conclusión y en virtud de haberse cumplido con las exigencias del suscrito asesor, derivadas del examen del trabajo en los términos anteriormente expuestos e individualizados y por las razones expresadas, así como haber cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, resulta procedente aprobar el trabajo de tesis relacionado, realizado por el bachiller **LUIS PABLO BORRAYO SOLARES** y en consideración, conferirse la opinión que merece, debiendo continuar su trámite administrativo legal correspondiente a efecto se emita orden de impresión y se señale día y hora para la discusión en el correspondiente examen público, así también **DECLARO** que no tengo parentesco dentro de los grados de ley con el bachiller. En tal virtud, emito **DICTAMEN FAVORABLE** aprobando el trabajo de tesis asesorado.

Atentamente.

  
**Sandra Elizabeth Aguilar González de Falco**  
ABOGADO Y NOTARIO

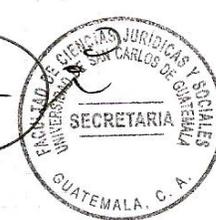


**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 21 de mayo de 2015.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante LUIS PABLO BORRAYO SOLARES, titulado CREACIÓN DE LA LEY DE SEGURO PRIVADO OBLIGATORIO DE VIDA E INVALIDEZ PERMANENTE, PARA LOS PILOTOS DE TRANSPORTE URBANO Y EXTRA URBANO. 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. Avidán Ortiz Orellana  
 DECANO  






## DEDICATORIA

- A DIOS:** Por darme la vida, mi familia, amigos, por ser el centro de mi existencia y guiarme en cada paso.
- A MI MADRE:** María Elena Solares Luna, por ser mi mayor bendición, por su incalculable amor, sacrificio, lealtad, y esperanza, quien merece todo mi amor, respeto y admiración.
- A MI PADRE:** José Luis Borrayo González (Q.E.P.D.), quien fue un gran padre, maestro y amigo.
- A MIS HERMANOS:** Randy y Gaby, por brindarme su apoyo y cariño incondicional en todo momento y en esta lucha tan grande que hemos vivido tan lejos y tan cerca.
- A MI ABUELITA:** Emiliana Luna (Q.E.P.D.), quien con su paciencia y cariño, me instruyó en el camino de la vida guiándome por el buen camino sabiendo llenar cada espacio en mi vida.
- A MI FAMILIA:** Tía, Padrinos, Primos, pues son el complemento perfecto para que mi vida tenga luz.
- A MIS SOBRINOS:** Sofía, Mariana, Camila, María Fernanda, Javier y Santiago, por el ser el motor que me impulsa a seguir adelante.
- A MIS AMIGOS:** Los que me acompañan el día de hoy, y los que me acompañaron en algún momento de mi vida, pues de cada uno llevó un recuerdo invaluable.
- A:** La Tricentennial University of San Carlos of Guatemala and to the Faculty of Law and Social Sciences, for the honor and great pride of being a graduate of such a prestigious house of studies which formed me academically making of me a new professional passionate about the law.



## PRESENTACIÓN

Este informe contiene un análisis relacionado la necesidad de crear un seguro de vida e invalidez permanente, contratado de manera anual y renovable, cuya naturaleza es indemnizatoria de pago a aquellos pilotos que fallecen por un atentado o quedan inválidos dicho seguro lo pagaría tanto el empresario y un porcentaje el Estado; basándose en la realidad guatemalteca para la eficacia de la norma y la complejidad del tema, con el fin de sobrellevar la situación imperante y la resolución de los problemas de falta de un seguro de vida para los pilotos y así proteger a los hijos y esposa que dependen directamente de él piloto, dicha investigación es de tipo cualitativa, la cual abarca del año 2012 al año 2015, siendo parte del derecho constitucional.

Si bien es cierto existen seguros de vida en el mercado local la mayoría no cubren a los pilotos por ser una de las 10 profesiones más peligrosas de Guatemala, con la creación del seguro de vida e invalidez permanente cuyo objetivo es beneficiar a las personas que dependen directamente del piloto los cual hasta la fecha no existe una normativa ni estudios que indiquen la necesidad de crear dicho beneficio.

El aporte académico es el proyecto de creación de la ley de seguro obligatorio de vida e invalidez permanente para los pilotos del transporte urbano y extraurbano.



## HIPÓTESIS

Con la creación de la Ley de Seguro Privado Obligatorio de Vida e Invalidez Permanente, para los Pilotos de Transporte Urbano y Extra Urbano y así poder beneficiar a las viudas y huérfanos por la falta del padre de familia debido a la violencia en el transporte de pasajeros.



## COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Se comprobó la hipótesis puesto que el derecho que tienen los pilotos del transporte urbano y extra urbano al acceso de un seguro se ve vulnerado debido a que no está regulado que los dueños del transporte urbano y extra urbano contraten un seguro para dichos operadores del transporte de pasajeros, quedando en resumidas cuentas, los hijos y esposa de los choferes desprotegidos y vulnerados sus derechos.

Por lo anterior se comprueba la hipótesis a través del método inductivo, y se concluyó que la misma se valida, en virtud que actualmente el Estado no tiene regulado el seguro privado obligatorio de vida e invalidez permanente, para los pilotos de transporte urbano y extra urbano, y así poder proteger a las viudas y huérfanos que por la falta del padre de familia se quedan totalmente desprotegidos, con la regulación de dicho seguro se solucionaría la problemática planteada.



## ÍNDICE

	Pág.
<b>introducción</b> .....	i
<b>CAPÍTULO I</b>	
1. Seguridad .....	1
1.1. Orden público .....	5
1.2. Seguridad a pilotos.....	6
1.3. Responsables de la seguridad .....	8
1.4. Ministerio de Gobernación .....	11
1.5. Policía Nacional Civil .....	14
<b>CAPÍTULO II</b>	
2. Contrato de seguro .....	19
2.1. Definición.....	20
2.2. Clasificación .....	23
2.3. Aseguradoras.....	28
2.4. Asegurado.....	30
2.5. El beneficiario.....	31
2.6. La prima .....	32
2.7. Seguro de vida.....	32
2.8. Seguro de invalidez.....	37
<b>CAPÍTULO III</b>	
3. Dirección General de Transporte.....	41
3.1. Organización .....	43
3.2. Función.....	49
3.3. Transporte urbano.....	50
3.4. Transporte extraurbano.....	52
3.5. Seguridad en el transporte de pasajeros .....	53



## CAPÍTULO IV

4. Creación de la Ley de seguro privado obligatorio de vida e invalidez permanente, para los pilotos de transporte urbano y extra urbano.....	57
4.1. Legislación del sector transporte .....	59
4.2. Derechos y garantías fundamentales de los pilotos del transporte urbano y extra urbano .....	61
4.3. Propuesta de creación del seguro privado obligatorio de vida e invalidez permanente para los pilotos del transporte urbano y extra urbana.....	63
<b>CONCLUSIÓN DISCURSIVA .....</b>	<b>69</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>71</b>



## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación se realiza para establecer las causas principales de la ocurrencia de múltiples hechos delictivos en contra de pilotos del transporte urbano y extraurbano, y la creación de un seguro de vida e invalidez obligatorio que debe de contratar el propietario de las unidades de transporte debido a la frecuencia con que estos hechos de delictivos alarmantemente han enlutado a muchas familias guatemaltecas, dejando huérfanos y viudas sin ningún apoyo económico; también ha provocado lesiones severas, dejando secuelas, incapacidad parcial o total en un número significativo de personas.

Los pilotos de transporte urbano y extraurbano todos los días que salen a trabajar arriesgan la vida, sin embargo en la actualidad no existe políticas estatales para proteger a las viudas y huérfanos que deja la violencia en el transporte público en especial a los que conducen dichas unidades. La hipótesis fue comprobada, ya que con creación de una ley que regule el seguro obligatorio de vida e invalidez para pilotos del transporte urbano y extraurbano, se garantiza que los que dependen económicamente del piloto no queden totalmente desamparados. Los objetivos fueron alcanzados, al determinar la importancia de que el piloto cuente con un seguro de vida e invalidez.

La tesis se dividió en cuatro capítulos: el primer capítulo se señaló lo que es la seguridad, orden público, seguridad a pilotos, responsables de la seguridad, Ministerio de Gobernación, Policía Nacional Civil; el segundo capítulo habla acerca del contrato de seguro, definición, clasificación, aseguradora, asegurado, el beneficiario, la prima, seguro de vida, seguro de invalidez; el tercer capítulo se desarrollaron conceptos tales como Dirección General de Transporte, organización, función, transporte urbano transporte extraurbano, seguridad en el transporte de pasajeros; el cuarto capítulo se refiere a la necesidad jurídica de crear la ley de seguro obligatorio para pilotos del transporte urbano y extraurbano, legislación del sector transporte, derechos y garantías fundamentales de los pilotos del transporte urbano y extraurbano, propuesta creación



del seguro de vida e invalidez permanente para los pilotos del transporte urbano y extraurbano.

Los métodos utilizados fueron: El analítico, que consiste en descomponer el todo en sus elementos o partes para estudiar cada una de éstas por separado con la finalidad de establecer el fenómeno; el inductivo, con el cual se obtuvieron propiedades generales a partir de las propiedades singulares, enfocando el tema de manera particularizada o individual, tanto en aspectos doctrinarios, como legales y prácticos, para poder concluir en razonamientos generalizados relacionados la legislación guatemalteca para la creación del seguro obligatorio de vida e invalidez para pilotos del transporte urbano y extraurbano. Y por último el deductivo, que parte de lo general hacia las características singulares o particulares del objeto de estudio. Las técnicas utilizadas son: La bibliográfica, en la cual se obtuvo material bibliográfico y documental utilizando para esto leyes, textos, documentos, diccionarios jurídicos, enciclopedias; técnica de fichas, para su posterior transcripción al trabajo final.

Se considera de mucha importancia el presente trabajo de tesis, en virtud que, la problemática del transporte público urbano y extraurbano en Guatemala, afecta a miles de guatemaltecos en su vida diaria y es de vital importancia que se tome en cuenta los controles necesarios, para que los pilotos, se les garantice el derecho a la vida, derecho garantizado en el máximo ordenamiento jurídico de Guatemala, como lo es, la Constitución Política de la República de Guatemala.

## CAPÍTULO I

### 1. Seguridad

Doctrinariamente, en el marco conceptual general relacionado al tema de la seguridad pública no hay significativas diferencias, ya que las distintas definiciones existentes a nivel global y principalmente en la región latinoamericana, contienen elementos comunes que les da una misma naturaleza.

“El término seguridad proviene de la palabra securitas del latín”<sup>1</sup>. Cotidianamente se puede referir a la seguridad como la ausencia de riesgo o también a la confianza en algo o alguien. Sin embargo, el término puede tomar diversos sentidos según el área o campo a la que haga referencia.

El tratadista Sergio García Ramírez, en relación a la seguridad pública, manifiesta “es una cualidad de los espacios públicos y privados, que se caracteriza por la inexistencia de amenazas que socaven o supriman los bienes y derechos de las personas y en la que existen condiciones propicias para la convivencia pacífica y el desarrollo individual y colectivo de la sociedad”<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Diccionario de la lengua española. Consultado el 06 de diciembre de 2010

<sup>2</sup> García Ramírez, Sergio, **En torno a la seguridad pública, desarrollo penal y evolución del delito**, Pág. 81



Para René Jiménez Ornelas seguridad pública se le define como: “un conjunto de políticas y acciones coherentes y articuladas que tienden a garantizar la paz pública a través de la prevención y represión de los delitos y de las faltas contra el orden público, mediante un sistema de control penal y de policía administrativa”<sup>3</sup>.

El volumen relacionado al tema aproxima a una política de seguridad ciudadana, y parte del proyecto de investigación hacia una política de seguridad ciudadana – POLSEC-, desarrollado en Guatemala, aunque no como mera definición, refiere “La seguridad pública tiene como finalidad declarada la salvaguarda de la integridad y los derechos de las personas, así como la preservación de las libertades, el orden y la paz públicos, mediante la prevención, persecución y sanción de las infracciones y delitos, y la reinserción social del delincuente y del menor infractor”<sup>4</sup>.

Al analizar las anteriores definiciones se evidencia que la seguridad pública es considerada como un sinónimo de la seguridad interna, esto en virtud de que ambos conceptos se refieren esencial e históricamente al mantenimiento del orden público y control social que los Estados ejercen a través de sus aparatos de represión, para el mantenimiento de su institucionalidad.

---

<sup>3</sup> Jiménez Ornelas, René, Seguridad pública, <http://www.bibliojuridica.org/libros/4/1724/23.pdf> consultado el 10/02/2015

<sup>4</sup> Proyecto Hacia una Política de Seguridad Ciudadana, **Aproximaciones a una política de seguridad ciudadana**, Pág. 40



La seguridad en su acepción más simple, significa la sensación de estar a salvo ante cualquier amenaza. Es decir, que los individuos puedan desplazarse de un lugar a otro en un territorio determinado, sin temor a enfrentar situaciones de agravios, que puedan afectar sus vidas, sus bienes o a la colectividad, son éstos los parámetros que utiliza Simón Bolívar, al definir el concepto de Seguridad Pública, como: “La garantía y protección que la sociedad concede a cada uno de sus miembros para la conservación de su persona, Derechos y propiedades. La libertad pública individual que nace de este principio está protegida por la Ley”<sup>5</sup> .

En el contexto guatemalteco la seguridad pública puede ser conceptualizada a través del contenido de varios instrumentos, uno de ellos lo constituye el Acuerdo sobre Fortalecimiento del Poder Civil y Función del Ejército en una Sociedad Democrática, firmado en el año 1996, dicho documento, en su numeral veintiuno, relacionado específicamente a la seguridad pública, establece la protección de la vida y de la seguridad de los ciudadanos, el mantenimiento del orden público, la prevención e investigación del delito y una pronta y transparente administración de justicia no pueden garantizarse sin la debida estructuración de las fuerzas de seguridad pública.

El Decreto 11-97, Ley de la Policía Nacional Civil, en su Artículo 1 regula: la seguridad pública es un servicio esencial de competencia exclusiva del Estado y para ese fin se crea la Policía Nacional Civil. Para cumplir con su cometido la Policía Nacional Civil tiene como función proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y

---

<sup>5</sup>**Relaciones civiles-militares en el nuevo marco internacional**, Fuerza Armada de El Salvador, Ministerio de la Defensa Nacional, El Salvador, C.A. ONUSAL, El Salvador, División de Derechos Humanos, Primera edición, San Salvador, Noviembre 1994. Pág. 105.



sus bienes, el libre ejercicio de los derechos y libertades, así como prevenir, investigar y combatir el delito.

La seguridad pública en Guatemala al igual en otros países, se circunscribe al mantenimiento del orden público y la seguridad de las personas ante el incremento de la violencia, a través de la aplicación de políticas de seguridad estatal.

Uno de los aspectos fundamentales es el respeto a los derechos humanos y a las garantías individuales de la ciudadanía guatemalteca. Como principio elemental del régimen democrático, es fundamental cumplir con dicho compromiso básico, el cual tiene en todo momento que acompañar a la creación y transición de una política de seguridad pública hacia la sociedad guatemalteca.

En la actualidad, la seguridad pública debe entenderse como un concepto político de competencia y responsabilidad del Estado, que no esté atribuida a un sector en particular y por lo tanto no de carácter militar, corresponde a todos los ciudadanos y a todos los sectores de la nación



## 1.1. Orden público

El orden público es señalado de manera frecuente como uno de los objetivos a perseguir de la seguridad, y el mismo cuenta con un profundo contenido fundamental de analizar. El mismo, consiste en un valor o una situación estática, y además es colocado como premisa fundamental de los regímenes que ven cualquier tipo de cuestionamiento. La conceptualización de orden público no es pacífica, debido a que igual que el bien común, no es atemporal ni inmutable, sino que es estable y mutable de conformidad con las variaciones políticas y jurídicas. Dentro de una sociedad democrática no puede existir una definición uniforme de orden público, debido a que varía dependiendo del tipo de sociedad y de sus valores, ya que cada Estado se encarga de organizar su vida política y social conforme a las finalidades que en un determinado momento se han encargado de imponer y de los valores e ideales que se pretenden promover.

El Estado guatemalteco busca la tranquilidad y paz social, sujeta siempre a una evolución compleja y cambiante, de conformidad con los contextos y períodos históricos. Por ende, es realista la idea de pensar en una sociedad en la cual surgen necesariamente conflictos, lo cual favorecen la cultura de solución consensuada de los mismos.



Lo anotado, es contribuyente al fortalecimiento de las percepciones que acompañan a la seguridad ciudadana, en la que, el énfasis primordial se encuentra en la concepción del ser humano con voluntad y conciencia que puede y tiene que incidir en su entorno tanto social como político para la protección de personas y no digamos a los pilotos que sufren a diario la violencia. O sea, que tenga y además promueva todo tipo de espacios de participación y de expresión en torno a sus necesidades; para la debida construcción de la seguridad. Dicha visión, cuenta con un carácter eminentemente humano, debido a que considera que todos los individuos se encuentran en un estado permanente de corresponsabilidad entre ellos mismos y el Estado.

## **1.2. Seguridad a pilotos**

Uno de los sectores más sensibles a los actos criminales y delincuenciales son los pilotos del transporte urbano y extraurbano, en tanto éstas se han visto amenazadas, al igual que la familia guatemalteca, por una serie de hechos como los asaltos, robos, secuestros, extorsiones, etc., que obligan a este sector a contratar agentes de seguridad privada debido a la falta de capacidad de los agentes de la Policía Nacional Civil para cubrir las necesidades de seguridad de dicho sector laboral.

Es indudable que el fenómeno de la violencia en Guatemala está generando grandes impactos en el sector de pilotos de transporte urbano y extraurbano, lo cual no sólo se visualiza en la pérdida de valiosas vidas humanas, sino también en los de las pérdidas



materiales y el daño emocional de las víctimas y sus familiares, lo que representa además del desvío de recursos con un alto costo de oportunidad, la pérdida de oportunidades de inversión, lo que es grave para un país como Guatemala, en el que los índices de pobreza y rezagos estructurales, afectan a gran parte de la población.

Es vital en consecuencia, que la estrategia para reducir la inseguridad sea por la vía estatal, para lo cual urge fortalecer financieramente al Estado y la adopción de una política nacional de seguridad que apoye a los entes gubernamentales en materia de equipo, recursos humanos y capacitación, pero por sobre todo, se sustente fundamentalmente en acciones de prevención del delito, en el marco de una estrategia de mediano y largo plazo.

En esta estrategia de seguridad para el transporte urbano y extraurbano juega un papel fundamental no sólo la aprobación del marco jurídico que norme las acciones en materia de seguridad, sino la creación de los mecanismos que hagan las leyes operativas y creíbles ante la población.

El sentido de la vulnerabilidad en seguridad que existe entre los pilotos se extiende a cada faceta de sus vidas, abarcando desde preocupaciones sobre el empleo y el cuidado de la salud, hasta percepciones que van de mal en peor sobre la degradación ambiental y la seguridad personal.

### 1.3. Responsables de la seguridad

El estudio es de vital importancia en el tema relacionado a la seguridad, el de los responsables de enfrentar las amenazas de la delincuencia; y de brindar la debida seguridad en Guatemala.

“El sistema de seguridad, en su conjunto es asumido en un país por las estructuras que se enmarcan en la concepción de Estado al cual pertenecen y sirven. Dentro de un régimen político autoritario, en el cual la concepción es estatocéntrica, los responsables de prestar la debida atención y protección son las fuerzas armadas del país”<sup>6</sup>.

En cambio, en un estado democrático, las ideas son cambiantes y se dividen las funciones relativas a la prestación de seguridad, entre las que tienen que atender las fuerzas armadas y la que no le corresponde atender. O sea, que existe una completa relación entre la concepción del Estado y el carácter de las estructuras que atiende la seguridad; y más allá, su mismo diseño y formulación. En los procesos de transición se tiene que desplazar de una a otra con todas las implicaciones tanto conceptuales como organizacionales que ello conlleva.

---

<sup>6</sup> Aguilera, Gabriel y Mauro Chacón. **Buscando la seguridad pérdida, seguridad ciudadana y consolidación democrática en Guatemala**, Pág. 62.



Debido a lo anotado, el desarrollo y el debate conceptual relacionado a la seguridad ciudadana tiene serias implicaciones, para el sistema de seguridad en sí mismo y para el régimen político en su conjunto, debido a que el paso a la democracia demanda el cambio de concepción de normas, de actores y de la estructura en lo relacionado a la seguridad.

El desarrollo de la efectiva prevención y control de las amenazas se centra fundamentalmente en el tema relativo al sistema policial, a su concepción, normas, funciones, estructuras; actores y a la articulación del sistema de seguridad de forma general.

Las funciones entre las fuerzas armadas y los sistemas de policía han tenido fronteras que no se han delimitado de manera clara, debido al carácter del Estado. Debido al avance de los diversos procesos democráticos, existen actualmente diversos esfuerzos que son bien valiosos para la reestructuración del sistema de seguridad del país, sobre la base de nuevas concepciones; y de interesantes reformulaciones.

En el caso de la sociedad guatemalteca, es imprescindible reformar el sistema policíaco, para que brinde la debida seguridad ciudadana; que permita asegurar la paz y tranquilidad de la ciudadana. El vigilantismo o neovigilantismo como también se le denomina es de importancia. El mismo agrupa las diversas formas que adoptan los servicios y las actividades en las cuales el país se organiza para su propia seguridad.



En la actualidad, existen numerosas y valiosas experiencias en dicho sentido, así como también profundos debates en relación a ello, como lo son, de que si es correcto y funcional que se delegue en la población guatemalteca labores que son del Gobierno y del Estado y si debe existir y como tiene que existir la relación entre los grupos de ciudadanos y la policías; o bien con otra institución de seguridad. O sea, que frente a los retos de seguridad se han abierto diversas concepciones y prácticas que exploran las distintas posibilidades de actuar implicando cambios que van desde los actores hasta las mismas instituciones.

En consecuencia, también surge una expresión comercial de la seguridad que se encuentra teniendo un crecimiento bien acelerado y de importancia, y que se conoce como privatización de la seguridad. Dicha situación, cuenta con aspectos numerosos, debido a que puede en un momento dado modificar los diversos ámbitos de la seguridad del país. Ello ha implicado, a su vez una seria confrontación con relación a deslindar responsabilidades en cuanto a la seguridad de la ciudadanía perteneciente al Estado guatemalteco, en lo relativo al aspecto comercial que conlleva una obligación fundamental que debe prestar el Estado y, sobre todo, al carácter de elites que se están formando con la prestación de este servicio.

El mensaje contenido aquí es que la asunción de una visión integrada de la seguridad ciudadana con los intereses de la sociedad civil en el centro y un reconocimiento realista de las fuerzas que la amenazan posibilitará la reformulación del modelo institucional que actualmente caracteriza a los sistemas de seguridad, judicial y penal.



Solamente así podrán ser echadas las bases que les permitan a los ciudadanos y las ciudadanas avanzar más allá de la violencia e inseguridad que actualmente nos rodea.

#### **1.4. Ministerio de Gobernación**

El Ministerio de Gobernación es “el responsable de la seguridad de Guatemala, con lo cual le corresponde formular las políticas, cumplir y hacer cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la paz y el orden público, la seguridad de las personas y de sus bienes, la garantía de sus derechos, la ejecución de las órdenes y resoluciones judiciales, el régimen migratorio y refrendar los nombramientos de los Ministros de Estado incluyendo el de quien lo suceda en el cargo. Con sede en la Ciudad de Guatemala, el Ministerio de Gobernación es rector del Sistema Penitenciario de Guatemala y órgano de dirección general de la Policía Nacional Civil.”<sup>7</sup>

- Misión: Rector de la política interna del país, para la gobernabilidad del mismo, la seguridad de las personas y sus bienes; que vela por el orden público, administra los regímenes penitenciario y migratorio, y facilita la organización y participación social.

---

<sup>7</sup>[www.minigob.gob.gt](http://www.minigob.gob.gt) consultado el 06/2/2015



– Visión: Ser la institución eficiente y profesional, respetuosa y garante de la Constitución, las leyes y los Derechos Humanos, que logre, con participación de la sociedad, la gobernabilidad y seguridad del país, gozando de la confianza y credibilidad de la población.

– Valores: Los valores por los que se rige el Ministerio de Gobernación tenemos:

Responsabilidad: Cumplimos con administrar adecuadamente las fuerzas de seguridad para la oportuna protección de la población.

Lealtad: Actuamos con fidelidad y respeto hacia la institución y la población, con apego a las leyes que rigen nuestro accionar.

Respeto: Comprometidos con brindar a la población una condición de equidad y justicia, donde la convivencia pacífica se logra con base en el respeto de las personas que nos rodean.

Seguridad: Dedicados a proteger la vida y la integridad física de las personas, actuando con apego a la legislación vigente.

Integridad: Actuamos con transparencia para tener la confianza de la población.

– Objetivos: Dentro de los objetivos del Ministerio de Gobernación se encuentran las siguientes

Asegurar los recursos humanos y técnicos para contribuir en su área de acción a garantizar la seguridad, el orden interno, la preservación de los bienes públicos y privados, el pleno respeto a los Derechos Humanos amparados en la Constitución Política de la República, mancomunado todo ello, con la seguridad del Estado y sus instituciones.

Formular las políticas, cumplir y hacer cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la seguridad y orden público, la seguridad de las personas y sus bienes, la garantía de sus derechos y ejecución de las órdenes y resoluciones judiciales.

Ser el conducto entre la Presidencia de la República y las Gobernaciones Departamentales, las cuales, entre otros, tiene por objeto la coordinación intra y extra sectorial a nivel departamental para propiciar el desarrollo integral de país; en el plano de la administración política de los departamentos. Administrar el control migratorio a cargo de la Dirección General de Migración.

Administrar la impresión de folletos, libros, papelería, etc., para todas las dependencias del Estado; códigos, reglamentos y leyes, función que ejecuta la Tipografía Nacional,

informando de las diferentes actividades del Gobierno a través del Diario de Centro América.

### 1.5. Policía Nacional Civil

“En 1872, Barrios creó la Policía Nacional con el nombre de Guardia Civil, siguiendo el modelo de la Guardia Civil española. En 1881 se hizo la primera reforma a este cuerpo policial, debido a las constantes denuncias en contra de la Guardia Civil por los abusos cometidos en contra de la población de la ciudad de Guatemala”.<sup>8</sup>

“Justo Rufino Barrios creó la Policía Modelo, con competencia únicamente en la ciudad capital. El nuevo marco legal de esta policía sujetó a sus miembros a una disciplina militar. Esto indica que desde su nacimiento, la Policía Nacional fue concebida como un cuerpo dependiente del Ejército”.<sup>9</sup>

Al analizar el origen de la policía, se evidencia que las nuevas instituciones policiales han tenido un progreso muy pequeño bajo los gobiernos del General Justo Rufino Barrios y de su sucesor José María Reina Barrios.

---

<sup>8</sup> García Morales, **Manuel. Mecanismos de control sobre la policía nacional civil**, pág. 11

<sup>9</sup> Ibid. Pág. 12



La legalización de la participación del ejército en temas relacionados con la policía ha significado un desvío del presupuesto de la policía hacia las fuerzas armadas. El desvío se ha llevado a cabo tanto directamente como indirectamente.

La creación de las fuerzas combinadas de seguridad, solamente es un eufemismo creado para el fortalecimiento de la realización de funciones de seguridad interior por parte de las fuerzas militares en detrimento de la consolidación de una policía profesional.

El 19 de septiembre de 1996 se firma el Acuerdo sobre el Fortalecimiento del Poder Civil y Funciones del Ejército en una Sociedad Democrática, en el cual se da origen a la reestructuración de la antigua Policía Nacional y se crea la Policía Nacional Civil, ésta con una nueva visión, en donde las partes acuerdan que “...es necesario e impostergable la reestructura de las fuerzas policiacas existentes en el país en una sola Policía Nacional Civil, que tendrá a su cargo el orden público y la seguridad interna. Esta nueva policía deberá ser profesional y estar bajo la responsabilidad del Ministerio de Gobernación”.<sup>10</sup>

De esta manera nace la Policía Nacional Civil, como producto de la profesionalización de la antes llamada Policía Nacional, la cual debe regirse bajo el estricto respeto de las leyes del país y en particular, de la Nueva Ley de la Policía Nacional Civil, Decreto 11-

---

<sup>10</sup> **Acuerdo Sobre el Fortalecimiento del Poder Civil y Función del Ejército en una Sociedad Democrática, Acuerdos de Paz Firme y Duradera., Inciso B de la Agenda de Seguridad Pública, Guatemala 1996 Pág. 12.**



97 del Congreso de la República, la cual en sus Artículos 11 y 12 garantiza el respeto a los Derechos Humanos y la igualdad en todo sentido, como principio básico de actuación.

El significado de la palabra Policía es el de tener por finalidad el mantenimiento del orden público y de acuerdo a la ley de la Policía Nacional Civil está conceptualizada como “una institución profesional armada y ajena a toda actividad política. Su organización es de naturaleza jerárquica y su funcionamiento se rige por la más estricta disciplina. La PNC ejerce sus funciones durante las 24 horas del día y en todo el territorio de la república...”

En el Artículo 11 de la misma ley, indica los principios básicos de la Policía Nacional Civil, donde se hace énfasis al respeto que deben guardar a los derechos humanos y a su desempeño, con absoluta neutralidad y sin discriminación de ningún tipo.

En el Estado se visualizaba el importante déficit en materia de seguridad y las falencias de las políticas aplicadas en la materia, por la falta de articulación del tejido social local, la administración gubernamental, municipal y las fuerzas policiales y la ausencia de una política territorial de seguridad, situación que inhibe las potencialidades de desarrollo local en sentido amplio. La ausencia de una estrategia de fomento de las oportunidades que en materia de seguridad ya se ha sembrado en el Municipio y la falta de diseño de una política preventiva mayormente para proteger a los pilotos del



transporte urbano y extraurbano del país, lo cual se transforma en el principal problema del gobierno y que se considera es el puntapié inicial de una política de desarrollo local amplia y participativa.





## CAPÍTULO II

### 2. Contrato de seguro

El seguro es un factor económico y social que está en función del desarrollo de la economía de un país. El crecimiento del nivel de vida de las personas y las actividades económicas en general promueve las necesidades del aseguramiento.

“No se conoce a ciencia cierta la verdadera historia del seguro, puesto que como institución es considerablemente reciente. Sin embargo, el hombre desde su aparición en la Tierra, siempre ha estado ligado al reto que representa lo imprevisto, originalmente el ser humano, en su condición de solitario nómada, enfrentaba peligros y dificultades. Condición que tras ser superada, llevó al hombre a compartir con otros semejantes, con la finalidad de protegerse mutuamente, constituyéndose así un tipo organizado de sociedad”<sup>11</sup>. La sociedad organizada es entonces quien permite surja el seguro.

Con el tiempo, esta nueva forma de vida, también le traería consigo innumerables situaciones riesgosas que obligaría al hombre a continuar su lucha para sobrevivir, ya no pensando sólo en él, sino además, en el grupo de personas más ligadas a su entorno, es decir, su familia. A partir de ese momento, la familia se convierte en el eje

---

<sup>11</sup> Stiglitz, Rubén. **Derecho de Seguros, Tomo I.** Pág. 25.

de la sociedad y era quien soportaba la pérdida de patrimonio que cualquiera de sus miembros pudiera sufrir, ya que la inexistencia de una economía debidamente organizada y el poco comercio hacían innecesario el seguro, aunado a las supersticiones fatalistas, como el temor a los dioses, de aquellos tiempos.

## 2.1. Definición

La definición exacta no existe, pues desde el punto de vista jurídico, económico, estadístico y actuarial, se han esbozado diferentes conceptos, entre los cuales figuran los siguientes.

Según Alfredo Manes: “El seguro es la protección mutua de numerosas existencias económicas, análogamente amenazadas, ante necesidades fortuitas y tasables de dinero”<sup>12</sup>. Una definición bastante concisa pero que no desarrolla todos los elementos del contrato.

Según Lucena Cranford de Seguros Generales Magee: “El seguro es un contrato por el cual una de las partes, en consideración a un precio que a ella se le pagó adecuado al riesgo, da seguridad a la otra parte de que ésta no sufrirá pérdidas, daño o perjuicio por el acaecimiento de los peligros especificados sobre ciertas cosas que pueden estar

---

<sup>12</sup> Stiglitz, **Op. Cit.** Pág. 240.

expuestas a tales peligros”<sup>13</sup>. Una definición acertada, pero poco técnica en el sentido jurídico.

Según Willett Halls de Seguros Generales Magee: “El seguro es un instrumento social por el que se hacen acumulaciones que sirven para enfrentarse a pérdidas inciertas de capital, lo que se lleva a cabo transfiriendo los riesgos de muchos individuos sobre una persona o sobre un grupo de personas. Siempre que haya una acumulación para pérdidas inciertas o una transferencia de riesgo, tendremos uno de los dos elementos del seguro; solamente cuando estos dos elementos se han reunido, al combinarse los riesgos de un grupo, tendremos el seguro”<sup>14</sup>. Esta definición es la mejor desde el punto de vista económico del contrato, ya que delimita de excelente forma sus alcances.

Sobre la base de lo expresado la siguiente definición me parece ser la más acertada y completa de carácter jurídico: “el seguro es un contrato por adhesión por medio del cual una de las partes, el asegurador, se obliga contra el pago o la promesa de pago del premio efectuado por el asegurado, a pagar a éste o a un tercero la prestación convenida, subordinada a la eventual realización ( siniestro) del riesgo, tal como ha sido determinado, durante la duración material del contrato”<sup>15</sup>.

Se denomina seguro a un contrato por el cual una persona o sociedad asegurador se compromete a indemnizar a otra asegurado de un daño o perjuicio que pueda sufrir

---

<sup>13</sup> Castelo Maltran, Julio; Pérez Escacho, José María. **Diccionario básico de seguros**, Pág. 175.

<sup>14</sup> **Ibíd.** Pág. 175.

<sup>15</sup> Stiglitz, Op. Cit. Pág. 242.



ésta mediante el pago de una cantidad de dinero prima. El seguro permite controlar y prever las consecuencias económicas de una serie de hechos a cuya posible realización está expuesto a un colectivo. Su principio básico es la distribución, entre grandes masas de personas expuestas al mismo riesgo y de las consecuencias económicas que puedan sufrir algunos de sus componentes. Dicha distribución de riesgo se calcula a través de hipótesis y supuestos de siniestralidad, que permiten calcular a priori la aportación suficiente de cada una de las partes que conforman al colectivo, a fin de constituir el precio del seguro o prima.

Siendo entonces el contrato de seguro, el vínculo jurídico en virtud del cual, una persona individual paga una cantidad denominada prima, a una entidad aseguradora constituida de conformidad con los requisitos legales, con la finalidad que ésta ofrezca el servicio de indemnizar los efectos causados por el acaecimiento de los riesgos pactados por el contrato, según el ramo de interés asegurable.

El derecho de seguros de Guatemala permite generar una definición legal según el Artículo 874 del Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, Código de Comercio de Guatemala: “por el contrato de seguro, el asegurador se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato, y el asegurado o tomador del seguro, se obliga a pagar la prima correspondiente”.



Han sido formuladas muchas definiciones similares y todas contienen el concepto correcto, pero, la mayoría es simplista o demasiado detallista según sea el punto de vista de la profesión a que se dedique quien lo defina.

## **2.2. Clasificación**

Diversos modos pueden clasificarse los seguros. En primer lugar, según se hallen a cargo del Estado, en su función de tutela o de la actividad aseguradora privada, se dividen en seguros sociales y seguros privados.

Los seguros sociales tienen por objeto amparar a la clase trabajadora contra ciertos riesgos, como la muerte, los accidentes, la invalidez, las enfermedades, la desocupación o la maternidad. Son obligatorios y sus primas están a cargo de los asegurados y empleadores, y en algunos casos el Estado contribuye también con su aporte para la financiación de las indemnizaciones.

Otra de sus características es la falta de una póliza, con los derechos y obligaciones de las partes, dado que estos seguros son establecidos por leyes y reglamentados por decretos, en donde se precisan esos derechos y obligaciones.



Por otro lado, los seguros privados son los que el asegurado contrata voluntariamente para cubrirse de ciertos riesgos, mediante el pago de una prima que se halla a su cargo exclusivo.

Además de estas características se puede señalar que los seguros privados se concretan con la emisión de una póliza en la que constan los derechos y obligaciones del asegurado y asegurador. En nuestro país los seguros privados son explotados, en su totalidad por sociedades anónimas autorizadas para el respecto por la Superintendencia de Bancos, previo cumplimiento a los requisitos que la Ley y el Reglamento sobre seguros establecen.

De acuerdo con su objeto, o como indica la legislación guatemalteca, por su ramo los seguros privados pueden clasificarse en seguros sobre las personas y seguros sobre las cosas.

El seguro sobre las personas comprende los seguros sobre la vida, los seguros contra accidentes y los seguros contra enfermedades. En realidad, constituyen un solo grupo denominado seguro de vida, pues los seguros contra accidentes y enfermedades no son sino una variante de los seguros de vida.

Pueden contratarse en forma individual o por medio de los seguros colectivos. El seguro sobre las cosas comprende los seguros sobre los activos y demás pertenencias

materiales del asegurado, los seguros contra daños, entre cuyas modalidades figuran los seguros de incendios y contra robo, de transportes terrestres, de lucro cesante, de caución, de crédito y de responsabilidad civil.

Además la anterior clasificación de los contratos de seguros, existen distintas clases de seguros, entre los que se mencionarán:

- Seguros de intereses, que según el caso pueden ser: Por el objeto.- el interés puede ser sobre un bien determinado, sobre un derecho determinado a un bien o derivado de un bien y sobre todo el patrimonio.

Por la clase del interés asegurado.- puede ser sobre el interés del capital y el interés de la ganancia.

- Seguros de personas, mismos que pueden ser: En sentido estricto, al seguro sobre la vida humana.

En sentido amplio, los seguros que cubren un acontecimiento que afecta la salud o integridad corporal.

- Seguros Acumulativos, es decir aquellos en el que dos o más entidades de seguros cubren independientemente y simultáneamente un riesgo.
- Seguro a todo riesgo, aquel en el que se han incluido todas las garantías normalmente aplicables a determinado riesgo.

- Seguro colectivo, aquel contrato de seguro sobre personas, que se caracteriza por cubrir mediante un solo contrato múltiples asegurados que integran una colectividad homogénea.
- Seguro complementario, aquel que se incorpora a otro con el objeto de prestar a la persona asegurada en ambos seguros, una nueva garantía o ampliar la cobertura preexistente.
- Seguro de accidentes, aquel que tiene por objeto la prestación de indemnizaciones en caso de accidentes que motiven la muerte o incapacidad del asegurado, a causa de actividades previstas en la póliza.
- Seguro de asistencia de viajes, aquel seguro conducente a resolver las incidencias de diversa naturaleza que le hayan surgido al beneficiado durante un viaje.
- Seguro de automóviles, aquel que tiene por objeto la prestación de indemnizaciones derivadas de accidentes producidos a consecuencia de la circulación de vehículos.
- Seguro de enfermedad, es aquel en que en caso de enfermedad del asegurado, se le entrega una indemnización prevista previamente en la póliza.
- Seguro contra incendio, aquel que garantiza al asegurado la entrega de la indemnización en caso de incendio de sus bienes determinados en la póliza o la reparación o resarcimiento de los mismos.

- Seguro de personas, aquel que se caracteriza porque el objeto asegurado es la persona humana, tomando en cuenta su existencia, salud e integridad al pago de la prestación.
- Seguro contra robos, aquel en el que el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado por las pérdidas sufridas a consecuencia de la sustracción delictiva de los objetos asegurados.
- Seguro de transportes, aquel por el que una entidad aseguradora se compromete al pago de determinadas indemnizaciones a consecuencia de los daños sobrevenidos durante el transporte de mercancías o personas, esta clase de seguro será ampliado más adelante, dado que constituye el eje central de la presente investigación.
- Seguro de vida, es aquel en el que el pago por el asegurador de la cantidad estipulada en el contrato se hace dependiendo del fallecimiento o supervivencia del asegurado en una época determinada.

La amplitud de necesidades del ser humano llevó al surgimiento de una gran variedad de tipos de contratos de seguro, manteniendo así, protegidos los intereses asegurables de los asegurados.

### 2.3. Aseguradoras

“Una aseguradora, también designada en algunas partes como compañía de seguros , puede ser una persona física o una empresa que se ocupa de la aseguración de riesgos a terceros, es decir, su principal actividad consiste en resguardar a aquellos bienes materiales de determinados riesgos a los que están expuestos”<sup>16</sup>.

El Artículo 875 numeral 1 del Código de Comercio de Guatemala considera: “Asegurador: a la sociedad mercantil autorizada legalmente para operar seguros, que asume los riesgos especificados en el contrato de seguro.”

Para Castán Tobeñas, el asegurador “Es quien percibe la prima y se obliga a abonar, en su caso, la indemnización o la suma estipulada”<sup>17</sup>.

Conforme a lo establecido por la Ley de la Actividad Aseguradora, Decreto 25-2010 del Congreso de la República de Guatemala, para constituir una aseguradora o reaseguradora privada nacional, se deben cumplir con los requisitos siguientes: - Constituirse como sociedades anónimas con arreglo a la legislación general de la República de Guatemala y observando lo establecido en el cuerpo normativo indicado; - Tener por objeto exclusivo el funcionamiento como aseguradora o reaseguradora; - Su

---

<sup>16</sup> <http://www.definicionabc.com/derecho/aseguradora.php> consultado el 10/02/2015

<sup>17</sup> Castan Tobeñas, José. **Derecho civil español común y foral**. Pág. 656



denominación social y nombre comercial deben expresar que su actividad corresponde a aseguradoras o reaseguradoras; - La duración de la sociedad debe ser por tiempo indefinido; y, - Su domicilio debe estar constituido en la República de Guatemala, donde debe celebrar sus asambleas generales de accionistas. Así mismo, las aseguradoras o reaseguradoras extranjeras podrán establecer sucursales en la República de Guatemala, conforme lo establece la misma Ley y la reglamentación que para el efecto emita la Junta Monetaria. La autorización para la constitución de una aseguradora o reaseguradora nacional, o el establecimiento en el país de sucursales de aseguradoras o reaseguradoras extranjeras, la otorga la Junta Monetaria, siempre y cuando exista dictamen favorable de la Superintendencia de Bancos quien otorgará dicho dictamen siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas en la ley.

Este tipo de sociedades están sujetas a un requerimiento mínimo de capital pagado inicial, que según lo establece la Ley de la Actividad Aseguradora, Decreto 25-2010 del Congreso de la República de Guatemala, será de acuerdo con los montos siguientes: - Para operar exclusivamente en el ramo de seguros de vida o de personas, cinco millones de quetzales (Q.5,000,000.00); - Para operar exclusivamente en el ramo de seguros de daños, ocho millones de quetzales (Q.8,000,000.00); - Para operar en forma exclusiva el seguro de caución, tres millones de quetzales (Q.3,000,000.00); - Para operar en todos los ramos, trece millones de quetzales (Q.13,000,000.00); y, - Para operar exclusivamente en reaseguro, veintiséis millones de quetzales (Q.26,000,000.00). En cuanto al capital de las sucursales de aseguradoras o reaseguradoras extranjeras, es requisito indispensable que deberá ingresar, radicar y

mantenerse efectivamente en el país y no podrá ser retirado sin autorización previa y expresa de la Junta Monetaria.

En Guatemala, únicamente podrán fungir como aseguradoras las sociedades anónimas debidamente autorizadas, según lo establecido por el Artículo 877 del Código de Comercio de Guatemala y el Artículo uno del Decreto Ley número 473, Ley de Empresas de Seguros, relativo a la constitución y organización de empresas de seguro.

#### **2.4. Asegurado**

El Código de Comercio de Guatemala define en el Artículo 875 al asegurador como: “la persona interesada en la traslación de los riesgos...” El asegurado en el contrato de seguro de vida es la persona sobre cuya vida se hace el seguro; es decir, la persona cuya muerte o supervivencia obliga al asegurador a satisfacer el capital o renta asegurados.

El Código de Comercio en el Artículo 875 define al solicitante como: “la persona que contrata el seguro, por cuenta propia o por la de un tercero determinado o determinable y que traslada los riesgos al asegurador.”



En el contrato de seguro existe una característica muy importante que lo diferencia de los otros contratos y es que el círculo personal del contrato se extiende a personas que no son contratantes, ni representantes de los contratantes; es decir, el contratante al asegurar asume las obligaciones, pero puede o no asumir los derechos.

En síntesis, el tomador o solicitante del seguro es la persona que suscribe el contrato, asumiendo las obligaciones que del mismo se derivan, pudiendo este mismo ser el asegurado o únicamente contratar por cuenta de otro. El Artículo 997 del Código de Comercio de Guatemala admite que sí se puede contratar un seguro de vida por cuenta ajena, únicamente exige como requisito esencial que el tercero cuya vida se asegura preste su consentimiento.

## **2.5. El beneficiario**

En el seguro de vida existe un sujeto pasivo al que se le da el nombre de beneficiario.

Se le denomina así por resultar favorecido por el contrato. Es el que en definitiva obtendrá el importe del seguro cuando ocurra el daño previsto en el contrato.

En el caso particular del seguro para el caso de muerte, obligadamente el beneficiario debe ser una persona distinta del asegurado, en consecuencia no es parte activa en el contrato, aun cuando se le designe en la póliza al momento de contratar.

El Código de Comercio en el Artículo 875 lo define como: “la persona que ha de percibir en caso de siniestro, el producto del seguro”.

## 2.6. La prima

“La prima es el precio del seguro, la remuneración del asegurador por las obligaciones que asume; es decir, la contraprestación del asegurado”<sup>18</sup>.

La prima es un elemento esencial para la existencia del contrato de seguro, es la medida del riesgo que asume el asegurador y está sujeta a una serie de previsiones técnicas en función de la mayor o menor peligrosidad siniestral, de tal manera que su cobro resulte rentable.

El Código de Comercio de Guatemala en el Artículo 875 define la prima como: “La retribución o precio del seguro.”

## 2.7. Seguro de vida

“El seguro de vida busca garantizar la protección de las personas que el asegurado tiene a su cargo. En caso del fallecimiento de éste, sus beneficiarios o herederos

---

<sup>18</sup> Halperin, Isaac. **Seguros**. Pág. 238.

acceden a una indemnización. Esta indemnización se denomina capital asegurado y puede ser pagada en una única vez o a modo de renta financiera. Por lo general, los beneficiarios son los familiares del asegurado, aunque también pueden ser sus socios o acreedores”<sup>19</sup>.

Según Villegas Lara seguro de vida es en el “caso en donde se previene la supervivencia, el asegurado pretende que se le entregue un capital o se le pague una renta si sobrevive más allá de la edad prevista en el contrato”<sup>20</sup>.

El Código de Comercio de Guatemala, Decreto número 2-70 del Congreso de la República, en el Artículo 874 indica: “Que por el contrato de seguro, el asegurador se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato, y el asegurado o tomador del seguro, se obliga a pagar la prima correspondiente”.

Según el diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, establece: “que el estipulación de seguro es aquel en virtud del cual una persona generalmente jurídica, llamada asegurador se obliga, mediante la percepción de una cantidad que se denomina premio o prima, indemnizar a otra persona, que recibe el nombre de

---

<sup>19</sup> <http://definicion.de/seguro-de-vida/> consultado el 10/02/2015

<sup>20</sup> Villegas Lara, René Arturo, **Derecho mercantil guatemalteco**. Pág.307.



asegurado, por las pérdidas o daños que éste pueda sufrir como resultado de la producción de ciertos riesgos personales o económicos, que son objeto del seguro”<sup>21</sup>.

En el seguro para caso de muerte, el hecho que determina la prestación del asegurador es la muerte del asegurado. Como este hecho es un acontecimiento futuro cierto contrario a la regla que el riesgo debe ser incierto la suma del seguro habrá de pagarse necesariamente algún día. Lo incierto en esta clase de seguro de vida no está en el hecho de fallecer, sino en el cuándo se va a fallecer. Esta circunstancia hace que este seguro exija una administración exactamente planeada, a fin de garantizar su efectividad; es decir, el riesgo que corre el asegurador consiste en tener que pagar la suma asegurada antes de haber percibido el número de primas suficientes para cubrirla.

Es la forma más adecuada de compartir, entre un gran número de individuos, el riesgo de la desestabilización de la economía familiar, ante la incertidumbre de la duración de la vida. Dicho de otra manera, un seguro de vida es un contrato póliza por el que mediante el pago de un precio determinado prima que realiza el sujeto que contrata contratante se obtiene el compromiso, de parte del tomador del riesgo asegurador, de pagar la prestación convenida (suma asegurada) a una o más personas beneficiarios en el caso que, en la persona sobre la cual se ha concertado el seguro (asegurado), concurra la circunstancia prevista en el contrato riesgo asegurado.

---

<sup>21</sup> Cabanellas, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**, Pág.37.



El contrato de seguro se encuentra ubicado dentro de las leyes mercantiles y por lo tanto los principios filosóficos que informan esta área del derecho le son aplicables plenamente. Los principios básicos de la contratación mercantil buena fe guardada y verdad sabida cobran especial relevancia en el contrato de seguro de vida a manera de conservar y proteger las rectas y honorables intenciones y deseos de los contratantes, sin limitar con interpretación arbitraria sus efectos naturales.

En Guatemala, como en todos los países donde el seguro existe, la legislación de seguros tiene carácter privado y carácter público. En el caso del derecho privado, porque las relaciones contractuales deberes y derechos entre las partes aseguradora y asegurado se harán en la oferta, la demanda y la libre contratación.

El carácter público deriva de la intervención del Estado que limita relativamente al derecho privado. Ejerciendo una especie de tutela en relación a la parte contractual considerada como la más débil por aquél, en este caso, el asegurado: frente a una parte más poderosa, que se considerada al asegurador. Así la legislación de seguros es imperativa frente al Contrato, en todo lo que pueda favorecer al asegurado.

De acuerdo con lo anterior, la persona individual puede verse expuesta a riesgos inminentes que puedan poner en riesgo su vida, integridad y patrimonio; y es decir que de aquí surge la necesidad de contratar una póliza de seguro. El seguro por la necesidad de protección, fue creado con la finalidad de brindar el servicio de proteger

un bien determinado, mediante el pago de una cantidad de dinero que el interesado debe de pagar por tal servicio; comprometiéndose así, el asegurado, a pagar lo pactado en el seguro si dicho bien se perdiere.

La función principal del seguro de vida es social, ya que existen personas pudientes que tienen la posibilidad de dejar, como herencia, a sus familiares y dependientes bienes, activos, cuentas por cobrar, títulos de crédito, acciones, cuentas de ahorro, las cuales van ayudar al sostenimiento económico de estos y a permitirles seguir llevando un nivel de vida similar al que están acostumbrados. “Y en muchos casos no tienen las posibilidades de dejar herencias a sus familiares, por lo que con la necesidad de evitar que sus dependientes además de lamentar su pérdida lamentan las dificultades económicas que surjan de su ausencia y se vean obligados a disminuir su nivel de vida del cual estaban acostumbrados y a renunciar a ciertos privilegios necesarios para su subsistencia, es esta la razón más importante de adquirir un seguro de vida, deviene pues, de la necesidad social de sostenimiento económico de un hogar”<sup>22</sup>.

El Seguro de Vida constituye seguro privado de vida en grupo, contratado de manera anual y renovable, cuya naturaleza es indemnizatoria de pago de aquellas personas que fallecen por un atentado.

---

<sup>22</sup> López Blanco, Hernán Fabio, **Comentarios al contrato del seguro de vida**. Pág. 55, 56

## 2.8. Seguro de invalidez

La invalidez es: “Calidad de inválido. Ineficacia, en escala que fluctúa desde la nulidad absoluta a la discrecional anulabilidad. Incapacidad física”<sup>23</sup>.

Ángel Ballesteros Fernández, al referirse a la invalidez expone: “La figura de la invalidez es la cualidad del inválido, término que se aplica a la persona que no puede andar o moverse o está falta de algún miembro o del movimiento de él. Desde el punto de vista jurídico y en relación al sujeto trabajador, no es sino la calificación de las diversas situaciones o estados de salud en que éste puede hallarse de la que se derivan determinados derechos asistenciales y económicos. Es término no exclusivo, pero sí mayoritariamente acuñado por la legislación de Seguridad social que establece diversos grados de invalidez”<sup>24</sup>.

En tal sentido la invalidez es la falta de capacidad de movimiento total o parcial de una persona, para desarrollarse en forma normal en sus labores, es una incapacidad temporal o permanente, que deviene de actos contra la salud física o mental de la persona, que conlleva a la prestación del servicio de seguridad social otorgándole servicios de salud y económicos para paliar en parte la recuperación de la persona declarada inválida, siendo la asistencia una forma de recuperación.

---

<sup>23</sup> Cabanellas, Op. Cit. Pág. 797.

<sup>24</sup> Fundación Tomás Moro. **Diccionario jurídico espasa**. Pág. 535.

Un concepto legal español, sobre invalidez total, situación de una persona que, después de haber estado sometido al tratamiento prescrito y haber sido dado de alta médicamente, presentar reducciones anatómicas o funcionales graves, susceptibles de determinación objetiva y previsiblemente definitivas, que disminuyan o anulen su capacidad laboral. No obstante a esta calificación la posibilidad de recuperar el inválido la aptitud profesional, si ello se estima incierto o a largo plazo. “Se tiene como invalidez permanente la situación del trabajador que, después de haber sometido al tratamiento prescrito y haber sido dado de alta médicamente, presenta reducciones anatómicas o funcionales graves, susceptibles de determinación objetiva y previsiblemente definitivas, que disminuyan o anulen su capacidad laboral”<sup>25</sup>.

La invalidez parcial es aquella causa por la cual un trabajador, afiliado al Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, se encuentra en incapacidad temporal para laborar. El Acuerdo 788 de Junta Directiva regulaba la invalidez parcial, mientras que en el Acuerdo 1124, desaparece dicha invalidez y el trabajador no está protegido contra la misma. Es la situación del trabajador que, una vez agotados los períodos señalados para percibir las prestaciones de incapacidad laboral transitoria debidas a enfermedad común o profesional, o accidente, sea o no de trabajo, requiera la continuación de la asistencia sanitaria y esté imposibilitado de reanudar su trabajo, siempre que se prevea que la invalidez no va a tener carácter definitivo. Esta situación también puede ser concedida a trabajadores que carezcan de protección por incapacidad laboral transitoria y cumplan determinados requisitos.

---

<sup>25</sup> **Ibid.**



Tomando como base las definiciones anteriores es importante que el contrato de seguro por invalidez para pilotos del transporte urbano y extraurbano cubra las necesidades del asegurado, que constituya seguro que preste las aseguradoras, contratado de manera anual y renovable, cuya naturaleza es indemnizatoria de pago a aquellos pilotos que sufren un atentado y quedan inválidos, dicho seguro lo pagaría tanto el empresario y un porcentaje el Estado.





## CAPÍTULO III

### 3. Dirección General de Transporte

La Dirección General de Transportes, es una dependencia adscrita inicialmente al Ministerio de Economía, y cuyo reglamento interno fue creado según Acuerdo Gubernativo número 24-75 de fecha seis de octubre de 1975; posteriormente esta Dirección fue trasladada mediante el Decreto Ley 19-83 del 22 de marzo de 1983 al Ministerio de Transportes y Obras Públicas, actualmente denominado Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Esta dirección está organizada según su reglamento interno, en los siguientes “órganos administrativos y se describen a continuación: Dirección Subdirección Oficina de programación Oficina de presupuesto y contabilidad Secretaría general Departamento de análisis económico y jurídico Departamento de control Unidad coordinadora del transporte regional Comité de coordinación Consejo consultivo”.

La Dirección General de Transportes es una institución gubernamental centralizada, cuyas funciones son: el registro, control y regulación de los servicios públicos del transporte extraurbano por carretera de pasajeros. La Dirección General de Transportes, fue creada por Decreto Ley 289 de fecha 16 de febrero de 1965, como dependencia del Ministerio de Economía. - Acuerdo Gubernativo de fecha 10 de marzo de 1965.



Que para operar el servicio público de transporte interamericano de personas, dentro del territorio nacional, se requiere una licencia, que extenderá la Dirección General de Transportes.

Acuerdo Gubernativo de fecha 24 de Octubre de 1967 crea el Reglamento de Transporte Extraurbano, y contiene en el Capítulo 8 (Artículos del 72-86) la regulación del Transporte de Carga.

El Acuerdo Gubernativo No. 24-75 regula: “Que para la mejor prestación del servicio público del transporte por carretera, se requiere organizar adecuadamente la Dirección General de Transportes, teniendo presente las orientaciones de las técnicas modernas de administración”, Emite el Reglamento Interno de la Dirección General de Transportes”.

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

Vale la pena mencionar que el Organismo Ejecutivo siendo “el encargado de administrar el Estado, actuando dentro del marco de la Ley”<sup>26</sup>, su autoridad delegada a los diversos ministerios y éstos delegan funciones a sus respectivas direcciones, por

---

<sup>26</sup> Castillo Gonzáles, Jorge Mario. **Derecho Administrativo**. Pág. 130



consiguiente el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda delega a la Dirección General de Transportes.

### **3.1. Organización**

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

- Dirección: La ocupa un funcionario nombrado por el Ministerio de Gobernación, tendrá las siguientes atribuciones señaladas en el Artículo tres del Reglamento Interno de la Dirección General de Transportes, Acuerdo Gubernativo número 24-75 de fecha seis de octubre de 1975; que en el inicio del presente trabajo fueron aludidas lo relativo a su objeto y funciones.
  
- Subdirección La subdirección: Su titular es el inmediato colaborador del director, tiene las siguientes funciones: a. Asistir al director general en la programación, organización coordinación de las actividades que ejecutan las dependencias de la Dirección; b. Dirigir, coordinar y evaluar los aspectos técnico-administrativo por delegación del director general; y c. Sustituir al director general en sus funciones, por ausencia temporal.
  
- Oficina de programación: La oficina de programación tendrá las siguientes funciones: a. Asesorar al director general en la preparación de los proyectos del

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

- Oficina de presupuesto y contabilidad: Esta oficina de presupuesto y contabilidad, tendrá las siguientes funciones: a. Cooperar en la preparación del presupuesto anual de la Dirección; b. Ejecutar el presupuesto de la Dirección; c. Administrar el fondo rotativo de la Dirección; d. Llevar un control de los gastos de viáticos, órdenes de compra, gastos de representación, alquileres, consumo de gasolina y reparaciones de máquina y equipo; y e. Llevar el inventario de los bienes de la Dirección.
  
- Secretaría general: La secretaría general tendrá las siguientes funciones: a. Dirigir y organizar las tramitaciones de todos los expedientes en que tiene competencia la Dirección General; b. Velar por la agilización y rapidez de los



- trámites administrativos de los expedientes de la Dirección General; c. Responder por las acciones de personal relativas a: registro de personal, control de asistencia, levantar las actas de posesión, proponer ascensos para el personal, proponer programas de adiestramiento, mantener relaciones con la Oficina Nacional del Servicio Civil, con la oficina de personal del ministerio y demás organismos vinculados con actividades de personal; d. Dar fe y firmar certificaciones, extractos o copias auténticas de los documentos y diligencias administrativas ante la Dirección; y e. Mostrar los expedientes, por ser documentos públicos, a las personas interesadas. Para el mejor cumplimiento de sus funciones, la secretaría general se integrará con las siguientes secciones: • Sección de recepción, información y notificación; • Sección de archivos; • Sección de servicios generales.
- Sección de recepción, información y notificación: Esta sección de recepción, información y notificación, tendrá las siguientes funciones: a. Recibir y registrar los expedientes y demás correspondencia que ingresan a la dirección y trasladarlos a las dependencias correspondientes; b. Informar personalmente a los interesados sobre el estado de sus expedientes; y 18 c. Notificar a las partes sobre las decisiones de la dirección, en fundamento a lo resuelto en los expedientes.
  - Sección de archivos: Esta sección de archivos, tendrá las siguientes funciones: a. Clasificar y archivar los expedientes y demás documentos de la Dirección

- General; b. Cuidar y conservar en buen estado los expedientes y demás documentos que contiene el archivo; y c. Remitir los expedientes o documentos solicitados por autoridad competente, de acuerdo con el procedimiento establecido.
- Sección de servicios generales: Esta sección de servicios generales, tendrá las siguientes funciones: a. Responder por los servicios de consejería; b. Responder por la limpieza y buen estado de las oficinas de la Dirección; c. Responder por el mantenimiento y buen uso de los vehículos de la Dirección; y d. Responder por la vigilancia del edificio, muebles y equipo de la Dirección.
  - Departamento de análisis económico y jurídico: El departamento de análisis económico y jurídico, tendrá las siguientes funciones: a. Realizar estudios económicos y jurídicos para la racionalización del transporte extraurbano; b. Conceptuar en materia económica y jurídica en asuntos relacionados con el transporte extraurbano; y c. Emitir opinión de carácter económico y jurídico a solicitud del Director General.
  - Departamento de control: El departamento de control, tendrá las siguientes funciones: a. Elaborar los programas de trabajo relativos al control e inspección del servicio de transporte extraurbano; b. Organizar las comisiones de inspecciones oculares y de servicio, en todo el país; c. Preparar guías e instructivos para las inspecciones de que trata la función anterior; d. De acuerdo con los informes sobre infracciones elevar a la superioridad, para su aprobación,

las órdenes de pago correspondientes, según la Ley; y 20 e. Evaluar periódicamente el trabajo realizado por el personal del departamento e informar sobre el particular al Director General. Para el mejor cumplimiento de sus funciones, el departamento de control se integrará con las siguientes secciones: • Sección de inspección • Sección de vigilancia de infracciones. • Sección de expertaje mecánico.

- Sección de inspección: Esta sección de inspección, tendrá las siguientes funciones: a. Practicar inspecciones oculares o de servicio, según las comisiones establecidas y de acuerdo con la legislación vigente del transporte extraurbano; y b. Rendir informes al jefe del departamento de control sobre las inspecciones realizadas y de las infracciones cometidas por los transportistas.
  
- Sección de vigilancia de infracciones: Esta sección de vigilancia de infracciones, tendrá las siguientes funciones: a. Llevar el control debidamente actualizado, de los infractores y extender las solvencias correspondientes; b. Recibir del jefe del departamento de control los informes de los infractores y sugerir las sanciones de conformidad con lo que establece el Reglamento de transporte extraurbano; c. Extender las órdenes de pago a que están obligados los infractores; y d. Informar diariamente al jefe del departamento de control sobre las personas que han cumplido sus obligaciones por motivo de sanciones.
  
- Sección de expertaje mecánico: Esta sección de expertaje mecánico, tendrá las siguientes funciones: a. Revisar las vehículos automotores de carga y pasajeros

- para establecer sus condiciones de funcionamiento, seguridad y comodidad; b. Rendir informes al jefe del departamento de control sobre las condiciones de los vehículos automotores de que trata la función anterior.
- 1.6.8 Departamento de coordinación del transporte regional El departamento de coordinación del transporte regional, tendrá las siguientes funciones:
- a. Participar en la programación del transporte terrestre extraurbano en las diferentes regiones del país;
  - b. Organizar el transporte terrestre extraurbano regional, de acuerdo con las necesidades de las diferentes secciones del país;
  - c. Coordinar con las oficinas regionales de transporte terrestre extraurbano a medida que ellas se establezcan.
- Comité de coordinación: El comité de coordinación tendrá las siguientes funciones:
- a. Asesorar al director en la preparación y coordinación de los programas y proyectos del transporte extraurbano;
  - b. Evaluar los resultados de la ejecución de los programas y proyectos del transporte extraurbano;
  - c. Conocer las recomendaciones de los departamentos y oficinas sobre aspectos técnicos de procedimiento;
  - d. Asesorar en el mejoramiento administrativo de la Dirección;
  - y e. Estudiar los asuntos específicos que le sean sometidos por el director.
- Consejo consultivo El consejo consultivo tendrá las siguientes funciones:
- a. Analizar las tendencias del transporte terrestre extraurbano y sugerir alternativas para un desarrollo satisfactorio del mismo; y
  - b. Emitir opinión sobre los diferentes aspectos que contribuyen a la mejor prestación del servicio público del transporte terrestre, a solicitud del director general El consejo consultivo, se integrará en la



forma siguiente 1. El Director General de Transportes, quien lo presidirá; 2. Dos delegados de la coordinadora nacional de transporte; 3. Un delegado del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; 4. Un delegado de la Dirección General de la Policía Nacional Civil

### **3.2. Función**

La Dirección General de Transportes las siguientes funciones: a. Asistir al ministerio en la formulación de la política de desarrollo del transporte terrestre extraurbano; lo anterior según Artículo dos Acuerdo Gubernativo número 24-75 Ministerio de Economía 6 de octubre 1975.

“Realizar trabajo ejecutivo que consiste en planificar, organizar, dirigir, integrar y controlar todas las actividades administrativas, técnicas y legales de la dirección general de transportes”<sup>27</sup>.

De acuerdo a lo anterior, la Dirección General de Transporte tiene como función principal llevar el control del transporte urbano o extraurbano a nivel nacional para ordenar de una mejor manera el funcionamiento de transporte de carga y pasajeros con ello preservar la seguridad de los usuarios de dicho transporte.

---

<sup>27</sup> <http://www.dgt.gob.gt/> consultado el 20/02/2015.

### 3.3. Transporte urbano

"La palabra transporte se deriva del latín trans, que significa al otro lado, y de la palabra portare, que significa llevar. Se denomina transporte al traslado de personas o bienes de un lugar a otro"<sup>28</sup>.

Para el autor Guillermo Cabanellas: "Transporte es el medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega manipulación de tales bienes"<sup>29</sup>.

Por otro lado los autores Michael Etzel y Walter Bruce dice que el servicio se entiende como: "actividades intangibles que son el objeto principal de una transacción ideada para brindar a los clientes satisfacción de deseos o necesidades"<sup>30</sup>.

Dentro de esta acepción se incluyen numerosos conceptos, de los que los más importantes son infraestructuras, vehículos y operaciones.

---

<sup>28</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte#Sistema\\_de\\_transporte](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte#Sistema_de_transporte) consultado el 25/02/2015.

<sup>29</sup> Cabanellas, Guillermo. **Op.Cit.** Pág. 505

<sup>30</sup> Elzel, Michael y Walter Bruce. Fundamentos de Marketing. Pág. 334.

Los transportes pueden también distinguirse según la posesión y el uso de la red. Por un lado, está el transporte público, sobre el que se entiende que los vehículos son utilizables por cualquier persona previo pago de una cantidad de dinero.

Por otro, está el transporte privado, aquel que es adquirido por personas particulares y cuyo uso queda restringido a sus dueños. "En inglés se denomina transit al transporte público y traffic al transporte privado"<sup>31</sup>.

"Sin embargo, en castellano no se hace esa distinción, usándose las palabras tránsito y tráfico indistintamente para referirse a la circulación de vehículos de transporte; en tanto que se le llama transporte pesado al tráfico de mercancías y carga"<sup>32</sup>.

La importancia del transporte colectivo de personas en el área urbana queda clara en cuanto al traslado de personas a diferentes destinos y rutas que tienen los autobuses en el casco urbano, ya que por economía familiar es la mejor solución para la población estudiantil, trabajadora y a todos en general.

---

<sup>31</sup> <http://www.wordreference.com/es/translation.asp?tranword=transit>. consultado el 25/02/2015.

<sup>32</sup> Matzar Reynoso, Víctor Manuel. **Garantizar el cumplimiento del pago de la indemnización asegurada a favor de los usuarios del transporte extra urbano al momento de ocurrir un accidente de tránsito**. Pág. 1.

### **3.4. Transporte extraurbano**

La empresa de transporte extraurbano de pasajeros es un ente económico prestador de servicio con fin lucrativo, siendo un medio por el cual se puede realizar el traslado de un lugar a otro, por una vía más rápida, de los objetos y las personas desde su origen a un lugar determinado.

En el país la prestación del servicio de transporte extraurbano de pasajeros se considera un servicio público, debido a que satisface una necesidad colectiva de carácter económico o cultural mediante prestaciones que, por virtud de regulación especial del poder público deben ser reguladas, continuas y uniformes. Por lo anteriormente expuesto, las empresas que realizan esta actividad han sido autorizadas por la Dirección General de Transporte, quien concede la autorización de rutas a cubrir por los empresarios.

El papel que juega en la economía guatemalteca, la prestación del servicio de transporte extraurbano de pasajeros, es muy importante para el desarrollo del país y su demanda, se deriva por el aumento de la población de escasos recursos, que no cuentan con vehículo propio para su movilización; siendo esta una de las características de la vida moderna, especialmente la que reside en los centros urbanos y rurales, que se desplazan por diversos motivos: asistencia al trabajo, a la vivienda, los servicios educativos, comerciales, administrativos, de salud, recreativos, deportivos, culturales,

religiosos, otros. El mejoramiento del transporte garantiza a los habitantes de la ciudad: movilidad, coordinación, puntualidad, confort, seguridad, tiempos mínimos de transportación, ahorro de energéticos, etc., por lo que con justicia se ha afirmado por comerciantes, hombres de negocios e industriales, que el transporte es la columna vertebral de la economía de cualquier país y consideran la actividad del transporte como el corazón de la circulación económica de los países.

### **3.5. Seguridad en el transporte de pasajeros**

El transporte se inició por medio de unas carretas llamadas también taxis o diligencias siguiendo esta forma hasta el año de 1921. Avalados por el Gobierno Liberal en su afán modernista introdujeron los tranvías, los que eran halados por mulas y en otras ocasiones por medio de caballos, es uno de los grandes logros para la pequeña ciudad de ese entonces que no pasaba de tres mil habitantes.

En este sentido, la seguridad pública es un servicio que debe ser universal tiene que alcanzar a todas las personas para proteger la integridad física de los ciudadanos y sus bienes. Para esto, existen las fuerzas de seguridad como la policía, que trabajan en conjunto con el Poder Judicial.

Las fuerzas de la seguridad pública deben prevenir la comisión de delitos y reprimir éstos una vez que están curso. También es función de las fuerzas de seguridad



perseguir a los delincuentes y entregarlos a la Justicia, que será la encargada de establecer los castigos correspondientes de acuerdo a la ley.

En este sentido hay que destacar entidades u organismos de todo el mundo que se encargan de llevar a cabo las acciones pertinentes para lograr que los ciudadanos de una zona o país en concreto estén a salvo de actos delictivos y vivan en armonía. Así, por ejemplo, en Guatemala existe la Policía Nacional Civil, entre otras cosas, lleva a cabo la distribución de las competencias que los municipios o el propio Estado tienen en esta materia.

En el año 1994 es donde se encuentra el origen de dicho establece una política de seguridad pública, regula los procedimientos de incorporación de personas a los cuerpos y fuerzas de seguridad, controla las bases de datos sobre el citado personal y también sobre las estadísticas criminalísticas y ejecuta todas las políticas establecidas en materia de seguridad.

De la misma forma, no hay que obviar que en España a su vez existen diversas entidades que no sólo se encargan de desarrollar políticas y acciones en materia de seguridad pública sino que también acometen el perfeccionamiento de los profesionales que trabajan en dicho área. Este sería el caso, por ejemplo, de la Escuela de Seguridad Pública de Andalucía que a diario acomete la puesta en marcha de talleres, cursos y jornadas técnicas con el claro objetivo de que policías o bomberos, entre otros



profesionales, actualicen sus conocimientos y mejoren sus habilidades en pro de una mejor calidad de vida de los ciudadanos del lugar.

Por lo general, las grandes ciudades sufren problemas de seguridad pública, al presentar altas tasas de delitos. En cambio, los pequeños pueblos suelen ofrecer mejores condiciones de seguridad.

Esto, en cierta forma, está vinculado a la masividad, ya que los millones de habitantes de una urbe se vuelven anónimos. En los pueblos, es menos probable que una persona pueda delinquir sin que nadie se entere.

La seguridad pública también depende de la eficacia de la policía, del funcionamiento del Poder Judicial, de las políticas estatales y de las condiciones sociales. El debate respecto a la incidencia de la pobreza en la inseguridad siempre es polémico, aunque la mayoría de los especialistas establece una relación entre la tasa de pobreza y la cantidad de delitos.



## CAPÍTULO IV

### **4. Creación de la Ley de seguro privado obligatorio de vida e invalidez permanente, para los pilotos de transporte urbano y extra urbano**

Los pilotos de autobús en Guatemala, quienes ostentan el título de tener una de las profesiones más peligrosas del país, al encabezar la lista de asesinatos diarios ante la inseguridad que se vive actualmente. Cada día salen a trabajar a bordo de un bus colectivo, pero no tienen la certeza de regresar a su hogar. Los diez trabajos más peligrosos del mundo en julio de 2013. Tan sorprendente como vergonzoso, tan peculiar como peligroso.

En los últimos seis años de terror en las calles, han sido asesinados más de 900 pilotos de autobuses. Además, muchos pilotos han quedado heridos e incapacitados para el trabajo por los constantes ataques armados. Sin embargo hasta la fecha no existe por parte del estado una política de protección a los trabajadores del transporte público ya sea urbano o extra urbano por lo que se hace necesario que exista una ley que obligue al empresario a contratar un seguro de vida y de invalidez para los pilotos de transporte urbano y extra urbano para disminuir el dolor que ha dejado la delincuencia a los pilotos de dicho transporte.



El Seguro de Vida e Invalidez Permanente constituye seguro privado de vida en grupo, contratado de manera anual y renovable, cuya naturaleza es indemnizatoria de pago a aquellos pilotos que fallecen por un atentado o quedan inválidos, dicho seguro lo pagaría tanto el empresario y un porcentaje el Estado.

Las muertes de pilotos del transporte urbano del 1 de enero se manejan una estadística de 54 pilotos y ayudantes muertes en todo el país, a causa de la violencia.

También han perdido la vida 60 usuarios del transporte, por las mismas circunstancias, y seis empresarios.

Considero necesario investigar las causas más graves y frecuentes por las cuales se registra un incremento alarmante en la ocurrencia de las muertes de pilotos, debido que la Policía Nacional Civil no ha cumplido su trabajo y la violencia ha enlutado a muchas familias guatemaltecas, dejando a huérfanos y viudas sin ningún apoyo económico así como también han implicado un número significativo de personas total o parcialmente incapacitadas. Por lo que se hace necesario que el Congreso de la República de Guatemala cree un seguro para los pilotos del transporte urbano para mitigar la problemática.

Al momento de la aplicación del seguro de vida y accidentes a favor de los pilotos del transporte urbano como mecanismo de protección a los familiares y al propio piloto agobiado por la violencia que ha sido objeto este gremio, pues es un alto porcentaje

poblacional el que ha sido y es afectado por los elevados índices de violencia en contra de los pilotos de transporte urbano.

#### **4.1. Legislación del sector transporte**

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

En este sentido, mencionar que una de las grandes problemáticas que aquejan a la población resulta ser la falta de aplicación de regulaciones al servicio de bus urbano, bajo este concepto se puede decir, que siendo un servicio de uso público es importante que cuente con normativas y que sobre todo sean respetadas, su fin primordial es brindar un servicio de movilización y locomoción a las personas en general, brindando rutas a diferentes destinos dentro del casco Metropolitano de la ciudad de Guatemala. Para adentrarse al tema de buses urbanos, habrá que preguntarse; ¿Quiénes o quién autoriza la circulación del bus?, dicho popularmente, ¿Quién da el visto bueno para que el bus circule y en qué dirección?, en un primer acercamiento se sabe que la primera instancia es la Municipalidad de Guatemala, recientemente se ha conocido que también



son necesarios ciertos requisitos ante la dirección general de transporte para la regulación de las unidades, hasta el momento no queda clara la responsabilidad y funciones que cada dependencia toca asumir, parece escudarse una en la otra, evadiendo de esta manera la responsabilidad que tienen en el tema del servicio de transporte urbano.

El sistema de buses actúa bajo la normativa que les brinda municipalidad, dirección de transporte, sobre todo en la cobertura de movilización a las personas que conviven en ella, por un lado se ve la falta de acción de las entidades en relación a las regulaciones, por el otro, es evidente que no existe un control directo sobre las relaciones laborales con que cuenta un piloto de bus urbano, es decir, no se ve el involucramiento de instituciones como el ministerio de trabajo, que como garante de los derechos del trabajador, debería velar por una relación buena.

Se terminó el tiempo de usar los boletos que extendía el bus urbano, estos cumplían diferentes objetivos, desde el control de operaciones, horarios, cumplimiento de normativas y reglamentos, tarifas, etc., hasta llegar a ser de uso popular por los jóvenes y adolescentes, quienes los podían utilizar de manera canjeables, para muchos aun suena la palabra veintiuno, quién no los conocía en la época en que los buses daban boleto por el valor pagado del servicio. Algo que en la actualidad ya casi ningún bus de ruta urbana extiende, aun con la implementación del seguro obligatorio de bus, que brinda cobertura al pasajero, pero si tiene su boleto, de lo contrario no está en la cobertura.

Se ha hablado de regulaciones en general, pero como es que puede prestarse un servicio tan grande y tan complejo a la población, cuando existen limitantes en el tema de control de buses, cuando los usuarios son interminables y constantemente mal atendidos, rutas que después de las cinco de la tarde, incrementa en un 100% su tarifa, y conforme la noche entra los cobros son excesivos, llegando a cobrar hasta cinco quetzales por persona después de las ocho de la noche en rutas a zona 18, 21, 12, 7, entre otras, sin que exista control o regulación del servicio, ni mucho menos una institución que vele por los interés del usuario del transporte, en su mayoría trabajadores.

#### **4.2. Derechos y garantías fundamentales de los pilotos del transporte urbano y extra urbano**

En un pequeño acercamiento de observación que se ha hecho al servicio de transporte urbano, se conoce de manera informal, versiones sobre lo que significa ser chofer de un bus. Por ejemplo en la ruta X, el patrón entrega el bus limpio y tanque lleno, para lo que pide recibir de igual manera el vehículo y agregado a esto una cuota por la circulación del bus que asciende a Q 600.00, la tarifa de pago para el pilotos es de Q 100.00 el día, y Q 30.00 para sus comidas (solo desayuno y almuerzo), y según versiones de pilotos, son ellos los que se ven obligados a trabajar bajo presión, debido a que si sacan más de los gastos pedidos por el patrón, el resto corresponde para el piloto y ayudante, que regularmente asciende al 100% del pago por día, es decir Q 100.00 más el día, eso en jornada completa, que incluye horario de 05:00 am a 8:00 pm.



Guatemala ha firmado convenios y acuerdos internacionales en diferentes áreas, una de ellas es el tema del trabajo, concretamente en regulaciones y normativas laborales, acciones que buscan proteger al trabajador de abusos por parte del patrono, los acuerdos firmados con la Organización Internacional del Trabajo, conocida como OIT.

Pero aún hace falta mucho más que firmar acuerdos para poner atención al problema, debido a que muchos de estos acuerdos no se cumplen, se siguen violando los derechos laborales ratificados por el estado guatemalteco. Caso concreto un trabajador del transporte urbano, quien no cuenta con ningún tipo de coberturas sociales ni garantías por su trabajo, algo que quedo en evidencia ante la oleada de ataques directos contra este gremio en particular.

Para ser piloto de bus implicaba muchas regulaciones, responsabilidades y una serie de disposiciones que se deben acatar, uniforme, limpieza, horarios, señales de tránsito, extensión de boleto al usuario, personal de control inspectores, entre muchas cosas.

En consecuencia los derechos de los pilotos son vulnerados por los propietarios de los buses aunado a ello la violencia imperante en el país merma sus derechos, por esa razón es que se debe de crear políticas para proteger a dicho sector como lo es un seguro de vida e invalidez obligatorio el cual debe ser contratado por el propietario de la unidad de transporte.



**4.3. Propuesta creación del seguro obligatorio de vida e invalidez permanente para los pilotos del transporte urbano y extra urbano**

LEY DE SEGURO OBLIGATORIO DE VIDA E INVALIDEZ PERMANENTE PARA LOS  
PILOTOS DEL TRANSPORTE URBANO Y EXTRA URBANO

**DECRETO NÚMERO \_\_\_\_\_  
DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**

CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política de la República de Guatemala establece que el Estado tiene como deberes fundamentales garantizar a todos los habitantes de la República la vida, la libertad, la seguridad, la paz, el desarrollo integral de la persona humana, y la justicia.

CONSIDERANDO:

Que la violencia que afecta a los pilotos del transporte urbano y extraurbano se ha incrementado año con año, enlutando a familias guatemaltecas dejando viudas y huérfanos sin ningún apoyo económico, además de las viudas y huérfanos dichos hechos delictivos dejan a los pilotos total o parcialmente discapacitados .



## CONSIDERANDO:

Que se hace necesario crear un ordenamiento jurídico que tenga como objetivos dar primacía a la persona y que es impostergable que los pilotos de transporte urbano y extraurbano de pasajeros cuenten con cobertura económica al momento de ser víctimas de la violencia imperante en ese sector económico de la población.

## POR TANTO:

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

## DECRETA:

# LEY DE SEGURO OBLIGATORIO DE VIDA E INVALIDEZ PERMANENTE PARA LOS PILOTOS DEL TRANSPORTE URBANO Y EXTRAURBANO

## CAPITULO I

### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Seguro de vida e invalidez permanente de pilotos de transporte urbano y extraurbano: Este seguro le da protección al conductor de transporte urbano ya sea por



muerte o invalidez permanente del piloto siempre y cuando el piloto se encuentre dentro de la nómina de trabajadores de este tipo de transporte en la Dirección General de Transporte Urbano y Extraurbano.

Artículo 2.- Todo propietario de vehículos a motor que tenga por objeto el transporte de pasajeros en el área urbana o extraurbana, estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, para cubrir a los pilotos que se encuentren en la nómina que para el efecto enviara bajo su responsabilidad el propietario del transporte a la Dirección General de Transportes.

Artículo 3.- La indemnización por invalidez del piloto asegurado: en caso de invalidez deberá como mínimo ascender al importe de veinte salarios mínimos para la actividad no agrícola de la siguiente manera:

- |    |   |                       |
|----|---|-----------------------|
| 1. | Invalidez total y permanente:               | 100 salarios mínimos. |
| 2. | Ceguera absoluto o permanente:              | 100 salarios mínimos. |
| 3. | Pérdida del algún dedo de la mano:          | 20 salarios mínimos.  |
| 4. | Pérdida de una pierna arriba de la rodilla: | 50 salarios mínimos.  |
| 5. | Pérdida de una pierna debajo de la rodilla: | 40 salarios mínimos.  |
| 6. | Pérdida de un brazo:                        | 45 salarios mínimos.  |
| 7. | Pérdida de un pie:                          | 35 salarios mínimos.  |
| 8. | Pérdida de un dedo de un pie:               | 25 salarios mínimos.  |
| 9. | Pérdida de un sentido que no sea ceguera:   | 80 salarios mínimos.  |



10. Pérdida de un órgano que no implique

invalidez total o permanente: 70 salarios mínimos.

La cobertura de reembolso en caso de lesiones que no sean las que arriba se establecen como mínimo será de veinte salarios mínimos.

Artículo 4.- La indemnización por muerte del piloto asegurado: en caso de muerte deberá como mínimo el pago ascender al importe de ciento cincuenta salarios mínimos para la actividad no agrícola.

Artículo 5.- Responsabilidad del propietario del vehículo: En el caso que el propietario no envíe la nómina de pilotos o no contrate el seguro correspondiente será el responsable ante el piloto de cubrir las indemnizaciones mínimas que le pudiere corresponder al conductor del automotor del transporte urbano y extraurbano.

Artículo 6.- Responsabilidad del Estado: El Estado está obligado a ejercer el control de la contratación del seguro obligatorio regulado en el Artículo 1, además deberá contribuir con un diez por ciento de la prima a contratar por el propietario.

Artículo 7.- Distribución para el pago de la prima de seguro obligatorios: El Estado a través del Ministerio de Finanzas Públicas aportará un 10%, el piloto un 15%, y el propietario un 75%.



Artículo 8. El presente decreto entra en vigor a los ocho días siguientes de su publicación en el Diario Oficial.

Dado en el palacio nacional

Publíquese y cúmplase.

Es así como finaliza la tesis, llegando a la conclusión que en la actualidad los pilotos son víctimas de la violencia quienes en algunas ocasiones quedan inválidos o asesinados y no están protegidos al menos por un seguro que ayude a disminuir el impacto de la violencia que sufre dicho sector, el cual es de suma importancia para que los pilotos y sus familiares no queden desamparados al momento de sufrir un atentado en las unidades de transporte urbano y extra urbano, dos son los motivos que se han planteado, sobre la necesidad de crear una ley que obligue a los dueños de unidades del transporte urbano a contratar un seguro de vida e invalidez para los pilotos; el primero de ellos es basándose la violencia que sufre la población guatemalteca en las unidades del transporte urbano y extraurbano y la necesidad de proteger los pilotos, las viudas y huérfanos que deja la violencia que sufren los pilotos de las unidades de transporte urbano o extra urbano.





## CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La investigación surgió debido a la observación del contorno social ya que en la actualidad muchos pilotos del transporte urbano y extraurbano son asesinados por diversas causas, los cuales dejan viudas y huérfanos desamparados y sin acceso a los beneficios de un seguro de vida o accidente, además los pilotos de autobús en Guatemala, quienes ostentan el título de tener una de las profesiones más peligrosas del país, al encabezar la lista de asesinatos diarios ante la inseguridad que se vive actualmente. Por lo antes mencionado se investigó la manera de crear una ley de seguro privado obligatorio de vida e invalidez permanente, para los pilotos de transporte urbano y extra y así poder beneficiar a las viudas y huérfanos por la falta del padre de familia debido a la violencia en el transporte de pasajeros.

En virtud de lo antes indicado se deduce que los dueños de unidades del transporte urbano y extra urbano de forma obligada deben de contratar un seguro privado de vida e invalidez permanente para los pilotos para que estos y sus familiares estén protegidos al menos económicamente cuando son víctimas de la violencia imperante en el país, por lo cual es de vital importancia que se cree la Ley de Seguro Privado Obligatorio de Vida e Invalidez Permanente Para los Pilotos de Transporte Urbano y Extra Urbano, cuya naturaleza es indemnizatoria de pago a aquellos pilotos que fallecen por un atentado o quedan inválidos, dicho seguro lo pagaría el empresario y un porcentaje el Estado.





## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA, Gabriel y Mauro Chacón. **Buscando la seguridad pérdida, seguridad ciudadana y consolidación democrática en Guatemala.** Guatemala. Ed. FLACSO, 1996.
- AGUIRRE GODOY, Mario. **Derecho procesal civil.** Guatemala. Ed. Universitaria, 2005.
- ARMENTA DEU, Teresa. **Lecciones de derecho procesal civil.** Madrid, España. Ed. Reus, 2010.
- BINDER BARIZZA, Alberto. **Programa para el mejoramiento de la justicia.** ILANUD. San José de Costa Rica. 1991. (s.e.).
- BRAÑAS, Alfonso. **Manual de derecho civil: Nociones Generales de las Personas, de la familia. Publicaciones de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de San Carlos de Guatemala.** Guatemala. 1973. Ed. Universitaria, Guatemala.
- BONILLO, Cristina. **Otro ataque a autobús.** Prensa Libre, fecha 13 de octubre del año 2008.
- BULLO, Emilio H. **El derecho de seguros y otros negocios vinculados.** Tomo I. Contratos de Seguros en General. Editorial Ábaco de Rodolfo de Palma. Buenos Aires Argentina, 1999.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual.** Buenos Aires, Argentina. Ed Helista, 1972
- CASTÁN TOBEÑAS, José. **Derecho civil español común y foral.** 8a. ed. Madrid, España. Ed. Reus, S.A., 1996.
- CASTELO MALTRAN, Julio; José María Perez Escacho. **Diccionario básico de seguros.** Editorial Mapfre Sociedad Anónima, Colección Temas de Seguros, Madrid, España 2004.
- CASTILLO GONZALEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo.** Instituto Nacional de Administración Pública INAP. Ed. de Impresiones Gráficas. Guatemala. 2005.
- CHIOVENDA, José. **Principios de derecho procesal civil.** Madrid, España. Ed. Reus, S.A., 1925.
- COUTURE, Eduardo. **Fundamentos del derecho procesal civil.** Argentina. Ediciones Depalma. 1956.



CERESER, L. **Otro ataque autobús asesina a piloto**. Prensa Libre, fecha 10 de enero del año 2009.

ESPÍN CÁNOVAS, Diego. **Manual de derecho civil español**. 3ª. ed.; Madrid España, Ed. Revista de derecho privado, 1974.

ETZEL, Michael y Walter Bruce. **Fundamentos de marketing**. (s.l.i.): (s e), 2404.

Fundación Tomás Moro. **Diccionario jurídico espasa**. Madrid, España. Ed. Espasa Calpe S.A., 1999.

GARCÍA MORALES, Manuel. **Mecanismos de control sobre la Policía Nacional Civil**. Guatemala. Ed. Ediciones del Instituto, 2004.

GARCÍA RAMÍREZ, Sergio. **En torno a la seguridad pública, desarrollo penal y evolución del delito, Edición Universidad Iberoamericana**. México, 2002.

GORDILLO GALINDO, Mario Estuardo. **Derecho procesal civil**. Curso de Preparación para jueces, Escuela de Estudios Judiciales, Organismo Judicial Guatemala. 1998 (s.e.).

GORDILLO GALINDO, Mario Estuardo. **El derecho procesal civil guatemalteco aspectos Generales de los procesos de conocimiento**. (s.e.), Guatemala, Impresos Praxis (s.f.).

GUASP, Jaime. **Derecho procesal civil**. 2ª. Reimpresión, Tomo I (s.e.): (s.f.).

HALPERIN, Isaac. **Contrato de seguro**. 1ª. Reimpresión. Buenos Aires, Argentina: Ediciones de Palma, 1976.

<http://definicion.de/seguro-de-vida/> (consultado el 10/02/2015).

[http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte#Sistema\\_de\\_transporte](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte#Sistema_de_transporte) (consultado el 25/02/2015.)

<http://www.definicionabc.com/derecho/aseguradora> (consultado el 10/02/2015).

<http://www.dgt.gob.gt/> (consultado el 20/02/2015).

<http://www.minigob.gob.gt> (consultado el 06/2/2015).

<http://www.wordreference.com/es/translation.asp?tranword=transit> consultado el 25/02/2015.

JIMÉNEZ ORNELAS, René. **Seguridad pública**. <http://www.bibliojuridica.org/libros/4/1724/23.pdf> consultado el 10/02/2015



LÓPEZ BLANCO, Hernán Fabio. **Comentarios al contrato del seguro de vida**. Ed. Temis. Colombia, 1982.

MATZAR REYNOSO, Victor Manuel. **Garantizar el cumplimiento del pago de la indemnización asegurada a favor de los usuarios del transporte extra urbano al momento de ocurrir un accidente de tránsito**. Guatemala, Universidad de San Carlos de Guatemala. Tesis de Licenciatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. 2008.

MARTÍNEZ DE SANTOS, Alberto. **Cuestiones prácticas sobre la vía de apremio en el proceso de ejecución civil**. Madrid, España. Ed. Dykinson, 2003.

Ministerio de la Defensa Nacional, Fuerzas Armadas. **Relaciones civiles-militares en el nuevo marco internacional**. Primera ed. Ed. Onusal. San Salvador, El Salvador, 1994.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales**. Buenos Aires, Argentina. Ed. Heliasta. 1981.

OVALLE FAVELA, José. **Derecho procesal civil**. 3ª. Edición; Colección Textos Jurídicos Universitarios, Talleres de Offset Rebosán, S.A. México, 1989.

PUIG PEÑA, Federico. **Compendio de derecho civil español**. 3ª. ed.; Tomo V, Ed. Pirámide, Madrid, España, 1976.

PRADO, Gerardo. **Derecho constitucional guatemalteco**. 1ª. ed.; Guatemala, Guatemala: Ed. Praxis, 2002.

Programa Seguridad Ciudadana y Prevención de la Violencia. **Informe estadístico de la violencia en Guatemala**. Guatemala, 2007.

Real Academia Española de la Lengua. **Diccionario de la lengua española online**, [www.rae.es](http://www.rae.es), febrero de 2015.

REYES CALDERÓN, José Adolfo. **Técnicas criminalísticas. Para el Fiscal. Fiscalía General de la República Guatemala**. C.A. Ed. Conceptos Lima y Thompson. 1998.

SAGONE CÁCERES, Francisco José. **Hacia un autobús extraurbano más seguro para Guatemala**. Guatemala. Ed. Universidad Rafael Landívar, 2000.

STIGLITZ, Rubén. **Derecho de Seguros, Tomo I**. Abeledo-Perrot ediciones, Buenos Aires, Argentina, 1998.

STIGLITZ, Rubén. **Derecho de Seguros, Tomo II**. Abeledo-Perrot ediciones, Buenos Aires, Argentina, 1998.



VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Tomo I, Editorial Estudiantil Universidad de Guatemala, 1998.

ZUÑIGA DÍAZ, Francisco; Gerardo Perez Leal. **Abc de seguros**. Editorial del departamento de publicaciones Instituto Nacional de Seguros de Costa Rica, San José, Costa Rica 1999.

### **Legislación:**

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

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

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

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

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

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

**Ley de Bancos y Grupos Financieros**. Congreso de la República de Guatemala, Decreto 19-2002, 2002.

**Ley de la Actividad Aseguradora**. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 25-2010, 2011.

**Ley Orgánica del Banco de Guatemala**. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 16-2002, 2002.

**Ley del Organismo Judicial**. Decreto número 2-89 del Congreso de la República de Guatemala, 1989.

**Ley de la Policía Nacional Civil**. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 11-97. 1997.

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

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



**Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por carretera.**  
Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas. Acuerdo  
Gubernativo 42-94. 1994.

**Acuerdo sobre el Fortalecimiento del Poder Civil y Función del Ejército en una  
sociedad Democrática, Acuerdos de Paz Firme y Duradera.** Inciso B de la  
Agenda de Seguridad Pública, Guatemala 1996.