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

FALTA DE CUMPLIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRA TERCEROS Y OCUPANTES, POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS DENOMINADOS MOTOTAXIS, AUTORIZADOS PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA

SAMUEL NOÉ RAMÍREZ PÉREZ

GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2015

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

FALTA DE CUMPLIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRA TERCEROS Y OCUPANTES, POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS DENOMINADOS MOTOTAXIS, AUTORIZADOS PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA

SAMUEL NOÉ RAMÍREZ PÉREZ

GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2015

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

FALTA DE CUMPLIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRA TERCEROS Y OCUPANTES, POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS DENOMINADOS MOTOTAXIS, AUTORIZADOS PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

SAMUEL NOÉ RAMÍREZ PÉREZ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, septiembre 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 Mejìa
VOCAL IV:	Br.	Mario Roberto Méndez Alvarez
VOCAL V:	Br.	Luis Rodolfo Aceituno Macario
SECRETARIO:	Lic.	Daniel Mauricio Tejeda Ayestas

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL

Primera Fase:

Presidente:	Lic. Carlos Urbina Mejía
Vocal:	Lic. Marvin Omar Castillo
Secretario:	Lic. Lester Flores

Segunda Fase:

Presidente:	Lic. Raúl Antonio Castillo Hernández
Vocal:	Licda. Verónica Elizabeth Guerra Secaida
Secretaria:	Licda. Ileana Noemi Villatoro Fernández

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.

USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA SECRETARIA

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala, 14 de enero de 2015.

Atentamente pase al (a) Profesional, **LUIS FERNANDO GODOY GIL**, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante **SAMUEL NOÉ RAMÍREZ PÉREZ**, con carné **200111102**, intitulado **FALTA DE CUMPLIMIENTO DEL ARTICULO 29 DE LA LEY DE TRÁNSITO, DECRETO NÚMERO 132-96 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA, EN CUANTO A LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRA TERCEROS Y OCUPANTES POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS DENOMINADOS (MOTO TAXIS) AUTORIZADOS PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA.**

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.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA FAC. DE C.C. J.J. Y S.S. UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS GUATEMALA, C. A.

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

Lic. Luis Fernando Godoy Gil
Abogado y Notario

Fecha de recepción 27 / 02 / 2015. f)

Asesor(a)

BUFETE GONZALEZ-GODOY & Asociados
12 calle 1-25 zona 10, Oficina 908, 9°., Nivel, Torre Norte. Edificio Géminis 10
Tels. 23353027- 56970685

Guatemala, 14 de mayo de 2015

FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
RECIBIDO
15 MAYO 2015
UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS
Hora:
Firma:

Licenciado Bonerge Amilcar Mejía Orellana

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Ciudad Universitaria

Licenciado Mejía Orellana

Reciba un cordial saludo acompañado del deseo de éxito en sus actividades diarias al frente de la unidad de tesis de la facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Me dirijo a usted comunicándole que he sido **ASESOR** del trabajo de tesis del bachiller: **SAMUEL NOÉ RAMÍREZ PÉREZ**, titulado: **FALTA DE CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 29 DE LA LEY DE TRÁNSITO, DECRETO NÚMERO 132-96, DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA, EN CUANTO A LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRA TERCEROS Y OCUPANTES, POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS DENOMINADOS (MOTO TAXIS), AUTORIZADOS PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA,** cumpliendo con mi función de conformidad con el nombramiento de fecha catorce de enero de dos mil quince; trabajo que según mi juicio, cumple con lo establecido en el normativo de esa Facultad, con respecto a los aspectos de fondo y forma requeridos, procedo a indicar que no tengo ningún parentesco con el bachiller de conformidad con la Ley, para la cual en cumplimiento de mi función asignada, me permito emitir el siguiente:

DICTAMEN

i. Considero que el contenido científico y técnico del trabajo, enfocado en el derecho público, relativo a la contratación de Seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes de vehículos, por parte de los propietarios de vehículos de tres ruedas autorizados para circular en la vía pública, coadyuvan a una mejor comprensión de parte de la población guatemalteca a los beneficios que da el contar con un contrato de seguro para poder resarcir los daños ocasionados por un hecho de tránsito. Por lo que puede llegarse a la conclusión que el trabajo, no solo reúne los requisitos por la reglamentación correspondiente, sino que en su ponencia el bachiller logro establecer que efectivamente, es necesario establecer un procedimiento de sanción para que se cumpla con la normativa, hacer público lo establecido en el Artículo 29 del Decreto 132-96 del Congreso de la República, Ley de Tránsito, con una coordinación conjunta de autoridades y empresas privadas que prestan el servicio de Seguro en Guatemala.

Se sugirió que se modificara el título de tesis eliminando los paréntesis y colocando junto la palabra mototaxi, por lo que el titulo queda de la siguiente forma: **FALTA DE CUMPLIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRA TERCEROS Y OCUPANTES, POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS DENOMINADOS MOTOTAXIS, AUTORIZADOS PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA,**

BUFETE GONZALEZ-GODOY & Asociados
12 calle 1-25 zona 10, Oficina 908, 9°., Nivel, Torre Norte. Edificio Géminis 10
Tels. 23353027- 56970685

ii. La estructura formal de la tesis fue realizada en una secuencia lógica para un buen entendimiento de la misma, la organización de los capítulos logra ahondar al lector de forma pausada pero a la vez significativa en el conocimiento del tema. Es así como la utilización de los métodos: deductivo, inductivo, analítico, sistemático y jurídico, permiten al bachiller enfocar el trabajo de Tesis a un orden lógico, y elaborar a su vez un contenido idóneo para la investigación. En lo que respecta a las técnicas de investigación, el sustentante aplico las que señalo en el plan de investigación, siguiendo así, los lineamientos que le fueron autorizados aplicar.

iii. Mi opinión sobre la redacción utilizada es que esta reúne las calidades exigidas en cuanto a su claridad y la precisión y emplea una utilización correcta de la gramática del lenguaje español; de forma puntual el bachiller siguió las normas ortográficas del mismo. Con una redacción concisa, el bachiller logro elaborar un trabajo, ligero a la lectura, pero profundo en su inmersión en la temática investigada.

iv. El bachiller, brinda con este trabajo, un aporte de mucho valor científico para el derecho y también para la ciencia del seguro en esencial en su arista jurídico, debido a la poca legislación existente sobre el tema, analizado la existencia y determinación de que el órgano facultado para legislar debe revisar dichos cuerpos normativos, con la finalidad de actuar y adecuarla a la necesidades de Guatemala, siendo con ello de importancia la contribución científica que se realizó con el presente trabajo.

v. La bibliografía empleada por el bachiller fue adecuada al tema investigado, utilizando tanto autores nacionales como extranjeros, con la finalidad de obtener información más amplia del tema tratado.

POR LO TANTO

Este trabajo de Tesis, me parece adecuado y apegado a la normativa del mismo, así como en medida de conocimiento e investigación está apegado a la misma y a las pretensión del postulante, cumpliendo en definitiva, con los requisitos de forma y de fondo conforme a lo establecido en el Articulo 31 del normativo para la elaboración de tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Publico. Por lo cual emito **DICTAMEN FAVORABLE**, sobre el mismo, en virtud de haber cumplido fehacientemente con el requerimiento científico y técnico, la aplicación correcta de la metodología y técnicas de investigación, redacción pertinencia de su contribución científica, puntualización exacta de la conclusión discursiva, además de la utilización de la bibliografía atinente al tema investigado.

Atentamente

Lic. Luis Fernando Godoy Gil
Abogado y Notario

Luis Fernando Godoy Gil
Colegiado 7900

DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 28 de julio de 2015.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante SAMUEL NOÉ RAMÍREZ PÉREZ, titulado FALTA DE CUMPLIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN DE UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRA TERCEROS Y OCUPANTES, POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS DENOMINADOS MOTOTAXIS, AUTORIZADOS PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA. Artículos: 31, 33 y 34 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 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA SECRETARIA GUATEMALA, C. A.

RAMO/srrs.

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA DECANATO GUATEMALA, C. A.

Lic. Avidán Ortíz Orellana
DECANO

DEDICATORIA

A DIOS: Por ser la fuente de sabiduría, que iluminó mis años de estudio, permitiéndome hoy alcanzar este triunfo, a quien pido bendiga mi carrera profesional.

A MIS PADRES: Roberta Pérez Marroquín, mujer virtuosa y temerosa de Dios; que él la bendiga por su amor y sacrificio. Mario Cipriano Ramírez de León (Q.E.P.D). Hombre sabio, temeroso de Dios, ejemplo de paciencia y perseverancia, gracias por tu amor y múltiples consejos.

A MI ESPOSA: Claudia Licet Díaz Godínez, por su amor, comprensión y apoyo incondicional sin el cual no hubiera podido llegar a esta meta.

A MIS HIJAS: Skarlet Stephani y Nathalia Ximenna, herencia escogida por Dios para darle luz a mi vida, mis ángeles bellos, ustedes me inspiran a seguir

adelante a ser mejor cada día. Que mi triunfo también sea de ustedes.

A MIS HERMANOS: Abraham Josué y Job Daniel, gracias por su apoyo y cariño, Dios los bendiga.

A MIS TÍOS: Por todo el apoyo brindado a lo largo de mi carrera en especial a Rubén Manuel y Emma Emperatriz (Q.E.P.D). Al igual que sus hijos.

A MI ASESOR DE TESIS: Luis Fernando Godoy Gil, agradecimiento por su apoyo y su constante motivación.

A MIS AMIGOS: Por tantas alegrías y tristezas compartidas, por tantos sueños y metas alcanzadas por haber estado conmigo siempre, en especial Herbert Arnulfo.

A MI ALMA MATER: A la jornada Nocturna de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, y a la única, gloriosa, pontificia, tricentenaria, Universidad de San Carlos de Guatemala.

PRESENTACIÓN

El presente trabajo de tesis, es un aporte especialmente dirigido a toda la población del municipio de Guatemala, que de una u otra manera se ven afectados por hechos de tránsito, esto por parte de vehículos que se dedican al transporte de personas, en especial el de los denominados mototaxis, los cuales últimamente han cobrado auge en la Ciudad de Guatemala, sin embargo es de vital importancia establecer por qué este tipo de vehículos no cuentan con algún tipo de seguro, que en caso suceda el percance previsto, logre cubrir con las obligaciones que se producen como consecuencia del mismo.

Por ello, la investigación realizada establece en forma más clara las razones por las cuales los propietarios de los denominados mototaxis no suscriben un contrato de seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, a pesar que dicha suscripción del contrato mencionado es obligatoria para poder circular en la vía pública, de conformidad con el Artículo 29 de la Ley de Tránsito (Decreto número 132-96, del Congreso de la República) ; así como también, el desinterés por parte de las autoridades encargadas para hacer cumplir dicha disposición.

El aumento de este tipo de vehículo dentro del municipio de Guatemala, hace que aumente el riesgo en el que no puedan salvaguardarse los daños civiles ocasionados por un hecho de tránsito. Es por ello que el presente trabajo de tesis, puede contribuir en cuanto a la formulación de mecanismos que contribuyan al cumplimiento de esta obligación.

HIPÓTESIS

Antes de elaborar la investigación que conformaría el presente trabajo de tesis, se formuló una hipótesis de tipo general, con la finalidad de obtener las conclusiones necesarias que ilustren adecuadamente el tema contenido en esta tesis, hipótesis planteada como, la inoperatividad del Artículo 29 de la Ley de Tránsito (Decreto 132-96 del Congreso de la República), en los hechos de tránsito, al no garantizar la responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, al no obligar al propietario de un vehículo de tres ruedas denominados mototaxis a contar con un seguro, que cubra tal circunstancia.

Hipótesis, que contiene en su variable independiente la inoperatividad y en la dependiente los hechos de tránsito, en tanto de esta última variable se derivan el objeto y sujeto de estudio de la investigación efectuada, como lo es el seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes y los propietarios de vehículos de tres ruedas o mototaxis, respectivamente, siendo así, que su formulación tiene como finalidad la de validar, los factores que inciden en la no suscripción de un contrato de esa categoría y la falta de interés de las autoridades competentes de hacer efectiva y adecuar la normativa a dicha exigencia.

COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

Una vez elaborado el trabajo de tesis, y con base en la información obtenida de libros, leyes y documentos concerniente a los hechos de tránsito y a los contratos de seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, tanto en su forma extensiva como específica, que en este caso son los propietarios de vehículos de tres ruedas o mototaxis, juntamente con el análisis jurídico derivado de los casos y experiencias surgidas de este tema, se utilizaron los métodos más adecuados de la investigación, para comprobar si la hipótesis formulada inicialmente era válida o invalida.

De tal forma que métodos como el inductivo, sirvieron para obtener los resultados específicos de la problemática identificada, como la edad, sector y situación económica, de los propietarios de vehículos de tres ruedas o mototaxis, en tanto los métodos estadísticos y de análisis, se empelaron para interpretar los datos tabulados, obtenidos e identificados en valores absolutos y relativos, finalizando con la aplicación del método de síntesis para darle congruencia a la investigación y con ello validar la hipótesis planteada, que en este caso si se cumple al evidenciarse la inexistencia de mecanismos que obliguen al propietario de un vehículo de este tipo, para que adquiera un contrato de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, y así garantice la seguridad de todos aquellos que abordan los mismos o que circulan a sus alrededores.

INDÍCE

Pág.

Pág.

CAPÍTULO III

Pág.

CAPÍTULO IV

INTRODUCCIÓN

Los vehículos de tres ruedas, o mejor conocidos como tuc tuc, son un medio de transporte que se ha vuelto común en distintos sectores de la Ciudad de Guatemala; sin embargo este tipo de vehículo motorizado no cumple con un reglamento específico, el cual norme sus actividades como medio de transporte de personas, especialmente porque no cuentan con un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, de conformidad con lo establecido en la Ley de Tránsito (Decreto número 132-96, del Congreso de la República), lo cual representa un problema, ya que se tiene conocimiento de una gran variedad de hechos de tránsito en los cuales se ven involucrados este tipo de vehículos, no respondiendo por las obligaciones civiles que esto genera.

Es por ello que este tema debe ser objeto de estudio e investigación, por la incursión de este tipo de vehículo, conocido como tuc tuc o mototaxi, en la Ciudad de Guatemala, el cual cada vez va creciendo, haciendo necesario que el mismo cumpla con la contratación de un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, al igual que el transporte colectivo de personas que si suscribe esta clase de contrato; circunstancia que motivó la elaboración del presente trabajo de tesis.

Por lo tanto el objetivo general de esta investigación fue la de determinar los factores que inciden en los propietarios de mototaxis, que hacen que éstos incumplan con la disposición establecida en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito (Decreto Número 132-96,

del Congreso de la República) referente a la contratación de un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes.

En tanto que para la elaboración y análisis de los temas que componen este trabajo de tesis, se tuvo a la vista información de diversos autores nacionales y extranjeros, así como de legislación vigente. Además se emplearon métodos básicos de investigación, entre éstos el analítico, que permitió llegar a la conclusión discursiva; los métodos inductivo y deductivo, los cuales se aplicaron con la finalidad de establecer los efectos negativos de la no suscripción del contrato de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, por parte de los propietarios de mototaxis.

Esta tesis inicia en el capítulo uno, desarrollando todo lo referente a lo que son las normas de tránsito en Guatemala; en el capítulo dos, se analiza lo concerniente a negocios jurídicos, esto debido a que el contrato de seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes deviene de la disposición de un acuerdo de voluntades, que crea derechos y obligaciones; en cuanto al capítulo tres, se detallan las disposiciones generales del contrato de seguro, determinando los alcances de Guatemala; finalmente en el capítulo cuarto, se analiza desde un punto de vista jurídico, los factores que inciden en el incumplimiento de la disposición contenida en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, estableciendo sus efectos negativos, esto al no poder cumplir con las obligaciones civiles que surgen como consecuencia de un hecho de tránsito.

CAPÍTULO I

1. Normas de tránsito en Guatemala

1.1. Antecedentes generales

Por tránsito debemos entender como aquella "acción de transitar (ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos). El concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino."

Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española el tránsito es: "Acción de transitar. Actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, una carretera"[1].

En otra definición, podemos establecer que es la acción de trasladarse de un lugar a otro, en un sentido vial, debe entenderse que dicha circulación puede darse de distintas formas, como por ejemplo de tipo terrestre o marítimo, con un medio de transporte adecuado para el efecto.

[1] http://educacion.ufm.edu/trafico-o-transito/ (Consultada 20 de febrero 2015)

Podemos hacer mención que el término tránsito está íntimamente ligado al de "tráfico", ya que por éste último entendemos como la afluencia de los vehículos que transitan en calles y avenidas, especialmente en el área urbana, tomando en consideración entonces esa dimensión de vehículos, como la consecuencia de múltiples factores sociales, culturales, económicos y políticos.

Es por ello que hay que hacer una diferenciación entre el concepto de tránsito y el de tráfico, siendo el primero relacionado a la circulación de vehículos y personas por calles y avenidas, y el segundo referente a la cantidad de vehículos y personas que va a circular por esas calles y avenidas, estableciendo cuales son los factores que lo determinan.

En la Ciudad de Guatemala, el tráfico vehicular es un tema importante, ya que solo en la ciudad transitan más de un millón de vehículos, dentro de los cuales hay que considerar al transporte pesado, que provoca que en horas pico el tránsito sea congestionado, causando múltiples hechos de tránsito, en contraposición al área rural, en donde el tráfico de vehículos es discontinuo en muchas ocasiones.

Podemos establecer entonces la necesidad de controlar todas aquellas actividades que tengan que ver con la circulación terrestre y marítima de las personas y vehículos, englobando a conductores y pasajeros, así como los elementos que son parte de la señalización para el buen uso de las vías públicas.

De conformidad con la Ley de Tránsito (Decreto 132-96 del Congreso de la República), los efectos de la misma surten para toda aquella persona que se encuentre dentro del territorio Nacional. Así también existen disposiciones, aparte de la Ley de Tránsito, que intentan regular el desarrollo de actividades de transporte de objetos y de personas, siendo que en caso de siniestros ocasionados por hechos de tránsito, los pasajeros involucrados, en el caso de transporte de personas, puedan ser protegidos por los beneficios de un seguro, el cual el propietario del vehículo debe de contratar.

Por ello es importante que la población que se moviliza dentro del territorio Nacional, conozca de las normas que son de observancia obligatoria para la circulación, tanto terrestre como marítima, teniendo en cuenta una educación vial que les permita movilizarse y utilizar las vías públicas sin transgredir el derecho de las demás personas de poder circular y hacer uso de las áreas de paso, tales como calles, avenidas, aceras, puentes y calzadas. Así como lo que compete a vías marinas.

Fue necesario encontrar una administración que se hiciera cargo, no solo de implementar normativas que permitieran una buena utilización de las vías públicas, sino que también de poder hacer valer las normas de tránsito, mediante la aplicación de sanciones.

En otros países como en México, existe un Reglamento de Tránsito Metropolitano, el cual rige, tanto para el Estado de México, como el Distrito Federal, estableciendo que dicho reglamento tiene por objeto "establecer las normas relativas al tránsito Estatal y Municipal

de vehículos y a la seguridad vial de los menores, personas en edad avanzada, personas con capacidades diferentes y peatones en general, en las vías primarias y locales de comunicación."[2]

Siendo las autoridades competentes para el debido cumplimiento de las normas de tránsito en ese lugar: la Secretaría General de Gobierno, a través de la Agencia de Seguridad Estatal; y los ayuntamientos por medio de la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito Municipal.

En Argentina es un Consejo Federal de Seguridad Vial, el cual es un organismo de carácter permanente, encargado de la creación de políticas de seguridad vial en dicho país. Éste está integrado por un representante de cada una de las provincias de la República de Argentina, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo nacional.

Al igual que el ordenamiento jurídico de tránsito guatemalteco, en Argentina la Ley Nacional de Tránsito número 24.449, también hace alusión a lo que debe entenderse por vía pública, clases de vehículos, distintas definiciones que componen la estructura vial, y los distintos requisitos que se deben cumplir para poder circular en ella. Asimismo como se había descrito con anterioridad, se determinan en dicha ley, el ámbito de aplicación

[2] http://www.facmed.unam.mx/deptos/salud/portadas/accidtrans/reglamento_transito_metropolitano.pdf (Consultada 21 de febrero 2015)

de las autoridades que intervienen, como la observancia por parte de éstos en lo que respecta a convenios internacionales que tengan aplicación en cuanto a seguridad vial.

1.2. Autoridades que intervienen

De conformidad con el Artículo 4, del Decreto Legislativo Número 132-96, compete al Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública. Esto comprende todas las carreteras nacionales y departamentales, así como las carreteras municipales y los caminos de herradura y vecinales, cuya administración no haya sido trasladada a las municipalidades.

El Departamento de Tránsito para la realización de sus funciones y atribuciones se integra con las dependencias administrativas siguientes: jefatura, subjefatura, secretaría general, secciones, divisiones, unidades ejecutivas y delegaciones departamentales de tránsito.

Las funciones para ejercer la autoridad de tránsito, como se había mencionado antes, puede ser delegada a las municipalidades, la cuales pueden solicitarla al Organismo Ejecutivo, argumentando contar con los recursos necesarios para ejercer dicha función, esto mediante un Acuerdo Gubernativo, en donde el Gobierno Central les otorga dicha competencia.

Una vez ha sido delegada la competencia de la autoridad de tránsito a las municipalidades, estas están facultadas para dictar las ordenanzas referentes al tránsito dentro de su circunscripción, así como velar por el irrestricto cumplimiento de la Ley de Tránsito, Decreto Número 132-96, del Congreso de la República; además debe crear un departamento específico de Policía Municipal de Tránsito que se encargue de ejecutar las normativas referentes. Debe entenderse entonces que únicamente, las municipalidades a las que se les haya delegado esta función, podrán emitir regulaciones que afecten solamente su jurisdicción.

Es por ello que la autoridad encargada debe realizar una adecuada gestión y control del tránsito, ya que es una labor muy importante, debido a que los accidentes de tránsito que ocurren por la inobservancia de normativas, causan una gran cantidad de muertes al año. El correcto funcionamiento de los semáforos, la señalización de calles, avenidas y carreteras, el cuidado del pavimento y las sanciones a quienes violan las leyes de tránsito permiten reducir las posibilidades de que acaezcan hechos de tránsito.

1.3. Policía Municipal de Tránsito

La Ciudad de Guatemala cuenta con Policía Municipal de Tránsito, la cual a través de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala, se encarga de todo lo relacionado a la administración del tránsito vehicular y peatonal, y

lo que respecta a la concientización sobre la educación vial en todos los habitantes de la localidad.

La Policía Municipal de Tránsito está constituida como una Institución eminentemente de carácter civil, la cual se rige por los principios de jerarquía y subordinación, desempeñando sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y las leyes relacionadas con la seguridad pública.

Como unas de las funciones de la Policía Municipal de Tránsito podemos mencionar: "Supervisar y regular el tránsito en la ciudad, montaje de operativos varios (Alcoholímetros, carreras clandestinas, transporte pesado, etc.), operativos de control de buses y taxis, apoyo a eventos socioculturales, recreativos y deportivos; ejecución de planes operativos y órdenes de servicio, apoyo a infraestructura, señalización y cambios de vía, prevención de accidentes y orientación a los conductores en los cambios efectuados por la comuna"[3].

La visión que tiene la Policía Municipal de Tránsito es la de tener "un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante el ejercicio de una labor profesional"[4]; en donde exista una

[3] http://mu.muniguate.com/index.php/component/content/article/1-emetra/15-pmt (Consultada 25 de febrero 2015)
[4] Ibid. (consultada 25 de febrero)

verdadera comprensión en cada uno de los habitantes de la región sobre la educación vial.

El Código Municipal (Decreto 12-2002, del Congreso de la República), en su Artículo 79, establece lo siguiente: "Organización de la policía municipal. El municipio tendrá, si lo estima conveniente y cuenta con los recursos necesarios, un cuerpo de policía municipal, bajo las órdenes del alcalde. Se integrará conforme a sus necesidades, los requerimientos del servicio y los valores, principios, normas y tradiciones de las comunidades."

En el ejercicio de sus funciones, la policía municipal observará las leyes de la república y velará por el cumplimiento de los acuerdos, reglamentos, ordenanzas y resoluciones emitidas por el concejo municipal y el alcalde, respetando los criterios básicos de las costumbres y tradiciones propias de las comunidades del municipio. Un reglamento normará su funcionamiento.

La municipalidad que ejerza la autoridad de tránsito por función delegada, conocerá y resolverá todos aquellos asuntos que tengan que ver con las infracciones a la Ley de Tránsito y su Reglamento, mediante un Juzgado de Asuntos Municipales, el cual ejecutará lo juzgado para el debido cumplimiento de las sanciones.

El procedimiento para la creación de la Policía Municipal de Tránsito inicia desde que el Concejo Municipal emite el Reglamento, posteriormente envía la solicitud al Ministerio de Gobernación, luego el Ministerio de Gobernación realiza una publicación en el Diario Oficial de Centroamérica en la cual delega la competencia en materia de tránsito; y por último la municipalidad emite un acuerdo donde acepta la competencia.

Dentro de las funciones específicas de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala (EMETRA), podemos encontrar: la de diseñar, mejorar, supervisar, fiscalizar dentro del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana, todo lo relativo a circulación de transporte público de pasajeros sea este público o privado y de vehículos, la conducción y tránsito de los mismos conforme a la ley de tránsito y su reglamento y demás disposiciones que se emitan en relación con el tránsito de vehículos y medios de transporte; Esto según el Artículo 4, del Reglamento de dicha entidad.

1.4. Regulación legal

Las normas de tránsito que son de aplicación obligatoria en el territorio de Guatemala, por mencionar primero a la más importante, encontramos a la Ley De Tránsito (Decreto Número 132-96, del Congreso de la República) en la cual encontramos los lineamientos para la correcta circulación de las personas y vehículos, tanto de forma terrestre como acuática. Además en dicha ley se encuentran una diversidad de conceptos, mismos que

deben saber todas aquellas personas que hagan uso de las vías públicas. También podemos contemplar el Reglamento de dicha ley (Acuerdo Gubernativo 273-98).

El Reglamento de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana, el Acuerdo del Concejo Municipal número 033-2004, en donde se establecen las funciones y atribuciones de todos los elementos que pertenecen a dicha entidad, para el debido cumplimiento de la Ley de Tránsito y demás normas referentes al tema.

Otras normativas que también podemos resaltar, en la cual se regula el tránsito en la Ciudad de Guatemala, tanto para vehículos, motocicletas, como principalmente el transporte colectivo de personas, de objetos, etc. Entre estos mencionamos el "Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Extraurbano en el Municipio de Guatemala", Acuerdo del Concejo Municipal número 16-2006, en el cual se establecen los lineamientos que deben observar los conductores de buses extraurbanos para su circulación dentro de la Ciudad de Guatemala.

El Acuerdo del Concejo Municipal 25-2005, "Reglamento para la prestación de servicio de Taxis en el Municipio de Guatemala" en donde se regula la forma en la que los propietarios de taxis deben prestar el servicio, siempre dentro de un marco legal determinado. Además es de observar las reformas que sufrió dicho acuerdo, con el

acuerdo COM 12-2009, el cual modifica los montos de multas que han de aplicarse a los infractores que prestan el servicio de taxis.

"Reglamento para la circulación de motocicletas de los prestadores de servicios de entrega a domicilio en el Municipio de Guatemala", Acuerdo del Concejo Municipal 10-2009. Estableciendo la forma en la que las distintas empresas que cuentan con servicios motorizados, puedan hacerlo dentro de un marco controlado.

"Reglamento para la prestación de servicio de transporte y tránsito escolar en la Ciudad de Guatemala", Acuerdo del Concejo Municipal número 11-2009.

"Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas", Acuerdo Gubernativo número 265-2001, el cual es de vital importancia, ya que nos contempla un antecedente de una normativa que por lo menos trata de hacer cumplir la disposición del Artículo 29 de la Ley de tránsito en cuanto a la contratación del seguro de daños contra terceros y ocupantes cuando ocurran hechos de tránsito.

Es por ello que con el presente trabajo de investigación se tratará de establecer las razones por la cuales no es de aplicación forzosa dicha disposición a aquellos otros vehículos que también prestan el servicio de transporte de personas, pero a una menor

escala, como lo son los vehículos motorizados de tres ruedas, mejor conocidos como "tuc tuc" los cuales han cobrado auge en la Ciudad de Guatemala.

CAPÍTULO II

2. Negocios jurídicos

2.1. Definición

Debe entenderse por negocio jurídico como aquella declaración de voluntad libre y consiente, que puede ser unilateral o bilateral, en la que deben existir sus requisitos esenciales, para crear, modificar y extinguir obligaciones.

El negocio jurídico puede ser extra patrimonial o puede recaer en el patrimonio de una persona.

Castán Tobeñas lo define como "el acto integrado por una o varias declaraciones de voluntad privada, dirigidas a la producción de un determinado efecto jurídico y a los que el derecho objetivo reconoce como base del mismo, cumplidos los requisitos y dentro de los límites que el propio ordenamiento establece."[5]

[5] Castán Tobeñas, José. **Derecho Civil Español, Común y Foral**. Pág. 622.

Puede analizarse que un negocio jurídico nace de la realización de un acto que conlleve una declaración de voluntad, la cual tenga como consecuencias efectos jurídicos dentro de nuestra sociedad.

Por lo que debemos establecer la diferencia entre hechos jurídicos y actos jurídicos, último que contempla distintas modalidades dentro de las cuales se puede dar.

2.1.1. Hechos jurídicos

Es aquel acontecimiento, natural o humano, a cuya verificación el ordenamiento jurídico liga cualquier efecto jurídico, constitutivo, modificativo o extintivo de relaciones jurídicas. Es decir que no precisamente tiene que existir la intervención del ser humano para que existan circunstancias que provoquen efectos jurídicos, o situaciones que encuadren dentro de las normas vigentes. Por lo anteriormente expuesto, establecemos que existen hechos jurídicos naturales, los cuales son provocados por todos aquellos fenómenos de la naturaleza y que dichos acontecimientos son independientes a la voluntad del hombre.

En cuanto a hechos humanos, podemos determinar que en éstos existe una intervención directa del hombre, pero esta es totalmente ajena a su voluntad, ya que no ha tenido la intención de generar efectos jurídicos, ni crear derechos y obligaciones.

2.1.2. Actos jurídicos

Es todo cambio en el mundo sensorial, determinado por la voluntad de una persona que produce efectos jurídicos. Es decir que son todos esos acontecimientos producidos por el hombre, que van a tener consecuencias dentro del campo del derecho, ya que los mismos fueron realizados voluntariamente. Sin embargo la importancia en la voluntariedad del acto jurídico, no deriva solo de la intención de realizarlo, sino que también el de estar de acuerdo con los efectos causados por el mismo.

De lo anteriormente descrito, podemos establecer una división de lo que son los actos jurídicos:

- Actos jurídicos unilaterales: son aquellos que constituyen una sola declaración de voluntad, sea porque el acto así lo requiera.
- Actos jurídicos bilaterales: son aquellos actos jurídicos los cuales se constituyen a partir de dos declaraciones de voluntad o más, como por ejemplo en el contrato que es el acuerdo de voluntades que crean derechos y obligaciones.
- Actos jurídicos públicos: actos jurídicos realizados por aquellas personas que ostentan un cargo dentro de la administración de justicia, y que ejecuta los mismos dentro de éste ámbito.
- Actos jurídicos privados: son aquellos actos jurídicos que se llevan a cabo entre particulares, los cuales solo van a producir efectos dentro del ámbito privado.

2.2. Requisitos de los negocios jurídicos

El Código Civil (Decreto Ley 106), en su Artículo 1251, establece: "El negocio jurídico requiere para su validez: Capacidad legal del sujeto que declara su voluntad, consentimiento que no adolezca de vicio y objeto lícito."

De esa cuenta podemos analizar que para que un negocio jurídico se pueda llevar a cabo, es necesario que la persona que pretenda realizarlo, tenga la capacidad suficiente para poder contraer derechos y obligaciones, ya que como lo habíamos anotado antes, no solo está en realizar actos jurídicos, sino el de soportar sus efectos.

En cuanto a que el consentimiento del sujeto que declara su voluntad no debe adolecer de vicio alguno, determinaríamos que para que la voluntad para realizar un negocio jurídico debe ser plena, no conteniendo algún tipo de irregularidad. La legislación guatemalteca contempla los vicios a los cuales puede estar sometida la declaración de voluntad dentro de un negocio jurídico, estableciendo que son los siguientes:

- Error
- Dolo
- Violencia
- Simulación

De los tres primeros vicios del consentimiento, podemos establecer que de llegarse a dar, estos provocarían que el negocio jurídico consumado, pudiera ser anulado por parte de quien se viese afectado, revocando así los efectos jurídicos que pudiera haber provocado.

Sin embargo, en lo que respecta a la simulación, esta puede ser anulada, solamente si causa algún tipo de daño o perjuicio a un tercero, esto porque las partes que se han obligado durante la celebración de un negocio jurídico, estuvieron de acuerdo con las condiciones de la simulación.

Es por ello que a continuación, se realizará una breve explicación acerca de lo que conlleva cada uno de los vicios del consentimiento relacionados con anterioridad.

2.2.1. Vicios del consentimiento

- Error: el cual consiste en el consentimiento equivocado de algo. Esto conlleva que una de las partes no tenga un conocimiento exacto o verdadero del negocio jurídico que se pretenda realizar, induciéndolo a celebrar un negocio que solo le puede ocasionar problemas. La legislación guatemalteca hace una división de los distintos tipos de error en los cuales puede recaer una persona, siendo los siguientes:

— Error en sustancia, el cual recae en el objeto principal del negocio jurídico

— Error en persona, el cual se da cuando la persona que realiza el negocio jurídico no es la legitimada para hacerlo, y existe una errónea idea de que lo es.

— Error en cuenta, consistente en algún dato consignado en el negocio jurídico, el cual pueda perjudicar su interpretación, el cual solo amerite su corrección.

- Dolo: al dolo como vicio del consentimiento se le entiende como aquel error motivado y engaño intencionado, para que una persona celebre un negocio jurídico, manteniendo en el error a alguna de las partes. La declaración de voluntad que se dé bajo estos artificios, produce para quien se ve afectado, la facultad de poder plantear un juicio ordinario de nulidad relativa, que permita suspender los efectos dañosos, del negocio jurídico que se haya dado bajo estas condiciones. Podemos diferenciar dos tipos de dolo, los cuales se explican brevemente a continuación:

— Dolo causante: determina, que sin el engaño del cual se compone el dolo, el negocio jurídico no hubiese sido posible celebrarlo, de tal forma que este tipo de dolo es esencial para que se lleve a cabo una declaración de voluntad.

— Dolo incidental: establece que la declaración de voluntad pudo haberse dado en condiciones normales, sin embargo el engaño o ardid para que esta se dé, produce que sus efectos sean más beneficiosos para quien realiza el dolo.

- Violencia: por este tipo de vicio entendemos que es toda aquella coacción física, psicológica, patrimonial o moral, que intervenga o sea ejercida sobre una persona, la cual tenga como intención, obligarlo para emitir una declaración de voluntad que permita la celebración de un negocio jurídico. Debe entenderse que dicha violencia no solo puede ser efectuada sobre el individuo que vaya a celebrar un negocio jurídico, ya que también se le puede infundir temor empleando cualquier tipo de violencia, o la amenaza de hacerlo, sobre cualquier miembro de su familia. Siendo esta última, también un tipo de coacción, para influir en una declaración de voluntad.

  Al igual que en los demás vicios, se puede plantear un juicio de nulidad relativa de un negocio jurídico, en donde conste que la declaración de voluntad de una de las partes se obtuvo a través de violencia, esto mediante la promoción de un juicio ordinario.

- Simulación: es aquella declaración de voluntad, la cual tiene como objetivo dar una falsa apariencia de un negocio jurídico, ya que oculta el verdadero que realmente se ha llevado a cabo, o simplemente no existe; sin embargo, aquí la declaración de voluntad es plena, ya que quien la emite, o quienes la emiten, tienen conocimiento pleno acerca de la apariencia del negocio jurídico.

De conformidad con la legislación guatemalteca, existen dos tipos de simulación, los cuales se van a explicar a continuación:

— Simulación absoluta: es aquella celebración de un negocio jurídico que nada tiene de real, lo cual lo hace inexistente, y que el objetivo para quienes lo celebran, es aparentar ante terceros.

— Simulación relativa: es cuando se celebra un negocio jurídico, con la apariencia de uno para encubrir otro verdadero, de tal forma que la condición de simulación en estos negocios jurídicos, produce sus efectos siempre y cuando su objeto sea lícito, por lo que dicha simulación no anula el negocio.

Sin embargo, si dicha simulación por las partes que celebraron el negocio jurídico afecta a terceros, estos pueden plantear un juicio ordinario de nulidad absoluta, con el fin de hacer cesar los efectos del negocio jurídico simulado que les causa daños y perjuicios, siendo esta acción imprescriptible.

Los vicios del consentimiento dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco, se encuentran regulados del Artículo 1257 al 1268, del Código Civil, Decreto Ley Número 106.

2.3. Clasificación de los negocios jurídicos

Los negocios jurídicos se pueden clasificar, según la modalidad en la que éstos se celebren, pudiendo ser de la siguiente manera:

2.3.1. Unilaterales y bilaterales

Aquí determinamos que un negocio jurídico es unilateral o bilateral, según la cantidad de declaraciones de voluntad que hay para que estos se celebren. Entendiendo que es unilateral cuando existe la voluntad de un solo sujeto. Dentro esta clase podemos mencionar al otorgamiento de testamento, la revocación de éste, el cambio de nombre, la identificación de persona, y desmembración de un bien inmueble para sí mismo.

Es bilateral el negocio jurídico, cuando existen declaraciones de voluntad contrapuestas, las cuales de común acuerdo convienen en celebrar determinado acto jurídico; como ejemplo podemos mencionar los veintitrés contratos contenidos en el Código Civil, Decreto Ley 106, el matrimonio, la unión de hecho, la adopción de personas mayores de edad, convenio de prestación de alimentos, etc.

2.3.2. Patrimoniales y no patrimoniales

Esta clasificación deriva del objeto principal del negocio jurídico, cuando el mismo modifica o crea derechos personales, estamos frente a los negocios jurídicos no patrimoniales, por mencionar algunos, el matrimonio y el reconocimiento de un hijo. Y por patrimoniales entendemos a aquellos negocios jurídicos que inciden en el patrimonio de los que intervienen en el negocio jurídico, ya sea acrecentándolo o disminuyéndolo, es decir alteran el patrimonio de la persona. Entre estos podemos mencionar los contratos civiles, la constitución de servidumbres, la constitución de una hipoteca, etc.

2.3.3. Los inter vivos y los mortis causa

Esta clasificación va a determinar los efectos de un negocio jurídico en cuanto al tiempo en que estos deban de darse; es decir que ambos tipos de negocios se celebran en vida de los intervinientes, con la única diferencia en que los negocios jurídicos mortis causa, surten sus efectos después de la muerte de quien los suscribió, tal es el caso del otorgamiento de testamento o una donación por causa de muerte.

En el caso de los negocios jurídicos inter vivos, el gozo de sus efectos es por quienes intervinieron en la realización de los mismos, ya que son inmediatos o en un tiempo prudencial en el que se beneficien las partes por plazo determinado.

2.3.4. A título oneroso y a título gratuito

Por negocios jurídicos de carácter oneroso, entendemos que son aquellos en los que existe una contraprestación entre las partes que realizan un negocio, de forma que todos los que intervienen en el mismo, acrecentan en su patrimonio. En cambio, con los negocios jurídicos de tipo gratuito, lo que resalta es que una de las partes que interviene en el negocio jurídico, no recibe una contraprestación por suscribir una negociación, es decir que solo una de las partes acrecenta en su patrimonio, de forma que el lucro que recibe una persona, es gracias a la abstención de otra por recibir una remuneración, situación que es determinada por el tipo de negocio jurídico que se celebre.

Como ejemplo de negocios jurídicos de tipo oneroso, podemos mencionar a la mayoría de los contratos contemplados en el Código Civil (Decreto Ley 106), tales como la compraventa el cual es el negocio jurídico bilateral que más aplicación tiene dentro de la sociedad; también podemos encuadrar el arrendamiento, la permuta, etc.

Dentro de los negocios jurídicos de carácter gratuito, podemos contemplar también otros contratos que se establecen en el Código Civil (Decreto Ley 106), como el comodato, el mandato en donde no exista una contraprestación por ejecutar la representación, el mutuo cuando no se hayan pactado intereses ni algún tipo de garantía, la promesa, etc.

2.3.5. Solemnes y no solemnes

La mayoría de negocios jurídicos necesitan para su validez, que sean observados determinados requisitos contemplados en la legislación, para poder celebrarlos, y establecer de forma eficaz sus ulteriores efectos. Es decir, que la misma establece el procedimiento específico para poder llevar a cabo la manifestación de voluntad, y poder así consumar un negocio jurídico, ya que de no cumplir con estas formalidades, dicho negocio no existiría en el mundo del derecho.

En el anterior tipo de negocio jurídico, el principio de libertad de forma se ve limitado; en cambio con los negocios jurídicos no solemnes, en donde si existe libertad de forma para celebrarlos, ya que la ley permite esta informalidad, al darle validez jurídica a los negocios jurídicos que acepten esta condición, eso sí, siempre y cuando la manifestación de voluntad y el objeto del contrato se encuentren claramente definidos.

2.4. Regulación legal

Los negocios jurídicos en Guatemala se encuentran regulados en el Código Civil (Decreto Ley 106), en donde en su libro quinto, del derecho de obligaciones, el cual se divide en dos partes, siendo la primera la referente a las obligaciones en general, se establecen

las disposiciones o nociones generales que todo negocio jurídico debe observar para poder llevarse a cabo.

Es importante decir que los requisitos esenciales con los que debe cumplir todo negocio, también se encuentran encuadrados en el apartado mencionado en el párrafo anterior, así también los vicios en los cuales puede incurrir una declaración de voluntad, las condiciones de celebración como de pago, las formas en las que se puede transmitir los derechos y obligaciones que nacen de un negocio jurídico, y como se pueden extinguir éstos.

Hay que aclarar la diferencia que existe entre un negocio jurídico y un contrato, ya que el negocio jurídico es el género del cual se desprende la modalidad de contrato; esto porque el contrato es la modalidad del negocio jurídico en el sentido bilateral, acto en donde existe un acuerdo de voluntades, considerando entonces a éste último como la especie.

Es por ello que el Código Civil (Decreto Ley 106), en la segunda parte de su libro quinto, la denomina como de los contratos en particular, los cuales son la representación más comunes de lo que es un negocio jurídico, aclarando que no solo los contratos son negocios jurídicos, ya que también hay otros actos, tales como el matrimonio, la unión de hecho, el otorgamiento de testamento, la adopción, etc., que también son actos jurídicos que hacen surgir derechos y obligaciones.

CAPÍTULO III

3. Contrato de seguro

3.1. Definición

En el ámbito mercantil existen una infinidad de contratos que pueden ser típicos o atípicos, es decir, que pueda ser que algunos de estos, estén regulados en diversas leyes de carácter mercantil o comercial, pero dicha regulación depende principalmente de las necesidades más comunes dentro de un país, sin embargo hay algunos contratos mercantiles, que son necesarios, en el día a día de una nación, por lo que representa en las relaciones entre los habitantes de dicho país, como lo es el contrato de seguro.

Contrato que toma importancia en la vida del hombre, debido a los riesgos que constantemente se le presentan a este, no solamente en lo que respecta a su integridad física, sino que también en aquellos negocios o actividades de su giro normal, que realice, es decir, que el contrato de seguro, lo que busca es que no exista incertidumbre en todos los aspectos del ser humano.

En un sentido amplio el contrato de seguro, según el Doctor Villegas Lara, citando al maestro Hugo Mármol, establece que "el seguro es un medio eficaz de lucha contra el

azar venciéndolo cuando ello es posible, mitigando sus efectos cuando ello es inalcanzable, podemos fácilmente concluir que el profundo cambio experimentado por el mundo en los últimos cincuenta años, en todas las ramas de la civilización industrial no hubiese revestido el carácter de celeridad con que le conocemos, de no haber estado la institución del seguro siempre pronta a prever y evitar riesgos que tal cambio llevó consigo"[6].

Es decir, que el contrato de seguro, no es algo que haya sido inventado en la actualidad, sino que más bien, es algo que ya existía, pero debido a los grandes avances que ha tenido el hombre, este ha tomado gran importancia, ya que el desarrollo implica tanto riesgo en la integridad física del hombre como también en lo inmaterial que pretende transformar con esos avances.

De tal forma que el contrato de seguro, tiene sus antecedentes en las antiguas civilizaciones donde se utilizaban prácticas que cimentaron las bases del actual sistema de seguros, prácticas que comúnmente eran realizadas por los Babilonios y los Hindúes, sin embargo, el contrato de seguro no era nominado anteriormente como tal, sino que más bien se le denominaba como contrato a la gruesa, los cuales eran celebrados frecuentemente entre los banqueros y los propietarios de los barcos, en donde este último toma prestado los fondos necesarios para comprar carga y financiar un viaje determinado.

---

[6] Villegas, René. **Derecho mercantil guatemalteco III.** Pág. 222.

En dicho contrato, se especificaba con gran claridad que si el barco o carga se perdía durante el viaje, el préstamo se entendería como cancelado, en algunas ocasiones, los banqueros eran la parte más afectada dentro de este contrato, puesto que a veces las pérdidas que tenían los propietarios de los barcos, eran demasiado elevadas, ya que las perdidas resultaban mayores a las que se esperaban.

Siendo así, que este contrato tenía como fin principal, el asegurar el patrimonio de una persona determinada, más no así la vida del hombre, pues es hasta en la civilización romana, en donde se tienen los primeros indicios del seguro de vida, ya que en esta civilización, se acostumbraba por parte de organizaciones religiosas, el iniciar colectas y distribuir fondos entre sus miembros en caso alguno de ellos falleciere.

Sin embargo, es hasta en la Edad Media, en donde el contrato de seguro, va obteniendo mayores formalismos, específicamente en ciertas áreas de Europa y el Cercano Oriente, donde su principal actividad era la navegación, pues esta actividad al representar un gran riesgo tanto para sus tripulantes como para el barco y la carga contenida en esta, era necesario garantizar la solvencia financiera en caso que ocurriese un desastre durante el viaje.

Es por ello, que Inglaterra, se convirtió en el principal centro marítimo del mundo y por ende Londres, se transformó en la capital aseguradora para casco y carga, ciudad que posteriormente acuño al seguro de incendio, a consecuencia de un gran siniestro

suscitado en el siglo XVII, donde gran parte de Londres, resultó afectada, siendo así que posteriormente a esta tragedia, se formularon muchos planes que pretendían asegurar ciertos aspectos de la vida del hombre como de sus alrededores, pero que finalmente fracasaron debido a que no constituían reservas adecuadas para enfrentar las pérdidas subsecuentes de las importantes conflagraciones que ocurrieron. De tal forma que fueron los diversos acontecimientos que se le fue presentando al hombre a través de su historia, los que cimentaron las bases de lo que actualmente es un contrato de seguro, en sus distintas categorías.

Por lo tanto, el contrato de seguro, se conceptualiza según el profesor Montoya Mandredi como "Contrato por el cual una persona (asegurador) se obliga, a cambio de una suma de dinero (prima), a indemnizar a otra (asegurado), satisfacer una necesidad de esta o entregar a un tercero (beneficiario) dentro de las condiciones convenidas, las cantidades pactadas para compensar las consecuencias de un evento incierto, cuando menos en cuanto al tiempo (riesgo)"[7].

Algo similar formula el jurista Isaac Halperin, en cuanto al contrato de seguro, pues para este, dicho contrato es "Un contrato oneroso por el que una parte (asegurador) espontáneamente (selbstanding) asume un riesgo y por ello cubre una necesidad eventual de la otra parte (tomador del seguro) por el acontecimiento de un hecho determinado a una prestación apreciable en dinero, por un monto determinado o

[7] http://www.consumoteca.com/seguros/tipos-de-contratos-de-seguros/ (Consultada10 de marzo 2015).

determinable, y en el que la obligación, por lo menos de una de las partes, depende de circunstancias desconocidas en su gravedad o acaecimiento"[8].

Más concretamente Donati, define al contrato de seguro como "...ese negocio en que el asegurador, contra el pago u obligación a pagar una prima, se obliga a resarcir al asegurado de las consecuencias del hecho dañoso incierto, dentro de los límites convenidos"[9]. Al contrario el maestro Vivante, establece que un contrato de seguro es "el contrato por el cual una empresa, constituida para el ejercicio de estos negocios, asume los riesgos ajenos mediante una prima fijada anticipadamente. Para él, el requisito de la empresa es esencial; la prima fijada anticipadamente lo distingue del seguro mutuo; elimina la previsión"[10].

De tal forma que son diversas definiciones que encuadran la figura del contrato de seguro, conforme a las experiencias de cada uno de los países de donde son originarios estos autores, pero dentro de una de las definiciones más completas se encuentra la del autor español Garrido y Comas, que establece: "Por el contrato de seguro el asegurado se obliga, mediante la percepción de una cuota o prima, a realizar la prestación convenida, al asegurado o a los beneficiarios por él designados, de producirse la eventualidad prevista en el contrato relativa a la persona o bienes del asegurado"[11].

---

[8] **Ibid.** (Consultada 10 de marzo 2015).
[9] http://jvseguros.ve.tripod.com/index/id6.html (Consultada 12 de marzo 2015).
[10] **Ibid.** (Consultada 12 de marzo 2015).
[11] Villegas, René. **Ob. Cit.** Pág. 222.

En sí, el contrato de seguro es aquel contrato mediante el cual una persona llamada asegurador se obliga, a cambio de una suma de dinero, conocida como prima, a indemnizar a otra llamada asegurado o a la persona que este designe, beneficiario, de un perjuicio o daño que pueda causar un suceso incierto. De tal manera que la suma objeto de indemnización, que fue pactada expresamente, sea pagada cuando ocurra el suceso o riesgo cubierto por el seguro.

Sin embargo, para la concretización de lo que es el contrato de seguro, es necesario determinar cuál es su naturaleza jurídica, con la que se pretenda justificar la existencia y necesidad de este tipo de contrato típico mercantil, es así como el Doctor Villegas Lara, postula tres teorías mediante las cuales se establece la verdadera naturaleza jurídica de dicho contrato, siendo estas las siguientes:

- Teoría de la indemnización;
- Teoría de la necesidad y;
- Teoría de la previsión.

La primera teoría, que es la de la indemnización, se establece que el seguro es una institución que tiene por objeto reparar o atenuar las consecuencias de un acontecimiento eventual e imprevisto. Se le critica a esta teoría que la reparación de un daño o su atenuación, puede referirse al siniestro que ocurra en la esfera patrimonial de las

personas aseguradas; pero, no puede decirse lo mismo del seguro personal, ya que la integridad física no es un bien sujeto a daños que puedan cuantificarse en términos indemnizatorios.

En cuanto a la teoría de la necesidad, se preceptúa que el fundamento del seguro, consiste en que es un recurso por medio del cual un gran número de existencias económicas amenazadas por peligros análogos, se organizan para atender mutuamente posibles necesidades tasables y fortuitas de dinero.

Esta teoría, más que explicar al contrato de seguro, apunta hacia una justificación del seguro como institución, ya que señala los elementos que lo justifican; la necesidad, la mutualidad, la pluralidad de existencias económicas (cantidad de asegurados) y la analogía de peligros. Sin embargo, en el supuesto de esta teoría fuera aplicada al contrato de seguro y se estableciera que esta se funda en la posibilidad de satisfacer necesidades económicas futuras, la misma no encajaría como causa general del contrato, ya que una persona puede tomar un seguro, con la seguridad de que esa necesidad futura no la va a experimentar porque tiene solvencia patrimonial suficiente.

Con respecto a la teoría de la previsión, algunos autores, coinciden que esta es la más acertada para determinar la naturaleza jurídica del contrato de seguro, puesto que cuando se contrata un seguro se está previendo minimizar las consecuencias de un hecho que, como riesgo, motiva el contrato de seguro. Independientemente de otras

consideraciones, quien celebra un contrato de seguro, como asegurado o tomador, lo hace como persona previsora que quiere trasladar a otra, el asegurador, las consecuencias parciales o totales de una eventualidad futura, o sea el riesgo convertido en siniestro.

Tanto en las teorías que pretenden determinar la naturaleza jurídica del contrato de seguro como en las mismas definiciones de este, se integran ciertos elementos que son fundamentales para la existencia del contrato como tal y que evidentemente, deben concurrir todos estos para poder estar en presencia de un contrato típico mercantil como el de seguro, dichos elementos son:

- El interés asegurable;
- El riesgo asegurable;
- La prima y;
- La obligación del asegurador de indemnizar.

El primero de estos elementos, se define como la relación licita de valor económico sobre un bien, y por lo tanto cuando esta relación se encuentre amenazada por un riesgo, la misma se convierte en un interés asegurable. Para algunos autores el interés asegurable, es la relación por cuya virtud alguien sufre un daño patrimonial por efecto del evento

previsto, que no recae en lo que es objeto del seguro, sino en el interés que en él tenga el asegurado.

Es así, como el interés asegurable es un requisito que debe concurrir en quien desee la cobertura de algún riesgo, reflejado en su deseo verdadero de que el siniestro no se produzca, ya que a consecuencia de él se originaría un perjuicio para su patrimonio. El principio del interés asegurable será entendido fácilmente si se tiene en cuenta lo que se está asegurando, es decir, el objeto del contrato no es la cosa amenazada por un peligro incierto, sino el interés del asegurado en que el daño no se produzca.

En sí el interés asegurable no es solo un simple requisito que imponen los aseguradores, sino que más bien es una necesidad para velar por la naturaleza de la institución aseguradora.

Con respecto al riesgo asegurable, este es el elemento que define la categoría de un contrato de seguro, pues el mismo se trata de un evento posible, incierto y futuro, capaz de ocasionar un daño del cual surja una necesidad patrimonial. El acontecimiento debe ser posible, porque de otro modo no existiría inseguridad, lo imposible no origina riesgo, debe ser cierto, porque si necesariamente va a ocurrir, nadie asumiría la obligación de repararlo.

O bien desarrollado de otra forma, se establece que sin riesgo no puede haber seguro, porque al faltar la posibilidad de que se produzca el evento dañoso, ni podrá existir daño ni cabrá pensar en indemnización alguna. El carácter eventual del riesgo implica la exclusión de la certeza así como de la imposibilidad, abarcando el caso fortuito, sin descartar la voluntad de las partes, siempre y cuando el suceso no se encuentre sometido inevitable y exclusivamente a ella.

Por lo tanto, la incertidumbre no debe tener carácter absoluto sino que debe ser visto desde una perspectiva económica, para lo cual resulta suficiente la incertidumbre del tiempo en que acontecerá, es decir, ya sea en lo que toca a la realización del evento o al momento en que este se producirá, por ello, el riesgo presenta ciertas características que son las siguientes:

- Es incierto y aleatorio;
- Posible;
- Concreto;
- Licito;
- Fortuito y;
- De contenido económico.

Al existir un interés y un riesgo asegurable, obviamente tiene que mediar un elemento económico, para que estos puedan concertarse, y en este caso a este se le conoce como prima, la cual está constituida por una suma de dinero determinada que debe pagarse al asegurado a efecto de que el asegurador asuma la obligación de resarcir las pérdidas y daños que ocasione el siniestro, en caso de que se produzca, dicha cantidad, comúnmente se fija de forma proporcional a la duración del contrato de seguro, el grado de probabilidades de que el siniestro ocurra y de la indemnización pactada.

La prima es definida por el maestro Carlos Rodríguez, como "la cantidad que paga el asegurado como contrapartida de las obligaciones, resarcitivas e indemnizatorias del asegurador, es decir, es el precio del seguro y un elemento esencial de la institución, representa el presupuesto juris de la relación contractual"[12].

Al ser la prima el medio dinerario, por el cual se hace efectivo el contrato de seguro, necesariamente deben existir distintos tipos de prima, conforme a la categoría de contrato que se trate, siendo estas:

- Prima natural: En los seguros de vida es la prima que depende del cómputo matemático del riesgo. Por esta razón, a mayor riesgo, mayor será la prima natural y viceversa;

[12] Rodríguez, Carlos. **Derechos de seguros y reaseguros.** Pág. 85.

- Prima pura: Es la prima de riesgo de los otros ramos de seguros;
- Prima comercial: Esta es la prima que se paga efectivamente al asegurado y se compone de dos partes, la prima natural o pura y los gastos de explotación y la ganancia del asegurador;
- Prima única: Es la que debe abonar el asegurado, en una sola oportunidad;
- Primas periódicas: Es la realizada de forma parcial.

La obligación del asegurador de indemnizar, es el elemento vital del contrato de seguro, puesto que si este no es establecido dentro del mismo, el contrato resulta ineficaz, ya que este elemento representa la causa de la obligación que asume el tomador de pagar la prima correspondiente, debido a que este se obliga a pagar la prima, porque aspira a que el asegurador asuma el riesgo y cumpla con pagar la indemnización en caso de que el siniestro ocurra, obligación que dependerá de la realización del riesgo asegurado.

Por ello, la indemnización, es la contraprestación a cargo del asegurador de pagar la cantidad correspondiente al daño causado por el siniestro, en virtud de haber recibido la prima.

3.2. Sujetos del contrato

En cualquier tipo de contrato, sea civil o mercantil, siempre existe la intervención de sujetos, que dependiendo de la categoría del contrato, podrán intervenir más de dos individuos, así como también esto pueden ser personas individuales o jurídicas, siendo así, que en el caso del contrato de seguro son cuatro los sujetos intervinientes dentro del mismo, tales como:

- Asegurador;
- Solicitante;
- Asegurado y;
- Beneficiario.

El asegurador, es la persona jurídica, que está autorizada expresamente por la Ley a prestar servicios como tal y es además quien asume el riesgo y en virtud de ello, se obliga a indemnizar al solicitante o al beneficiario del seguro, por la producción de un evento previamente determinado e incierto, a cambio de percibir una retribución que es conocida como prima.

En sí, el derecho esencial del asegurador es recibir el importe de la prima como precio del riesgo que cubre. Asimismo, tiene derecho a verificar las circunstancias en la que se ha producido el siniestro a fin de comprobar que existe cobertura según lo acordado en el contrato de seguro. Dicha verificación podrá realizarla por los medios que considere convenientes (peritajes, investigaciones, análisis, etc.) y en los plazos estipulados legalmente, aunado a esto el asegurador puede decidir libremente los riesgos que desea asumir.

En el caso del solicitante, según el Doctor Villegas Lara, "se le llama así a la persona que en forma directa contrata el seguro, ya sea por su cuenta o por la de un tercero determinado o determinable que traslada los riesgos al asegurador. Si este solicitante es al propio tiempo el interesado en trasladar el riesgo, se confunde con el sujeto asegurado, de lo contrario, el solicitante actúa en representación de otro, que viene a ser el sujeto asegurado"[13].

Con respecto al asegurado, este tiene relación con el solicitante, puesto que en algunas ocasiones, este es a la vez, el solicitante como el asegurado, sin embargo, son dos figuras totalmente distintas, siendo así, que el asegurado se define como la persona interesada en la traslación de los riesgos. El asegurado en sí, es el sujeto sometido a la posibilidad de experimentar la eventualidad, es decir, el riesgo, que actúa como motivo

[13] Villegas, René. **Ob. Cit.** Pág. 225.

del contrato, eventualidad que puede afectar tanto su integridad física como su esfera patrimonial.

Siendo así que cada uno de los partícipes dentro del contrato de seguro, hayan fijado las condiciones necesarias, para que este pueda hacerse efectivo, necesariamente, se debe establecer, quien será la persona que reciba, los beneficios del contrato, al momento en que suceda el siniestro, encuadrado en el mismo, de tal forma que es en este punto, donde surge, el último sujeto participe del contrato, que es el beneficiario, quien por no tener alguna obligación especifica dentro del contrato, en algunas ocasiones no se le da la importancia que amerita, pues su intervención solamente supone la de recibir un beneficio, que en este caso es, el pago de una cantidad de dinero.

De tal forma, que el beneficiario, es la persona que, sin ser asegurado, recibe el importe de la suma asegurada, en consecuencia no está obligado a satisfacer las primas a la entidad aseguradora. En tanto, el maestro Halperin define al beneficiario como "el tercero en cuyo favor se contrata y se califica como beneficiario. No es parte en el contrato, aún cuando se le designe en la póliza, al momento de contratar, es decir, solamente son partes el tomador y el asegurador"[14].

[14] **Ob. Cit.** (10 de marzo de 2015).

3.3. Clases de contrato de seguro

Dependiendo de las circunstancias y riesgos existentes para una persona o bien para su esfera patrimonial, así serán las clases de seguros que existirán, clases que variaran en algunas ocasiones, puesto que las circunstancias de un país determinado no serán iguales a las de otros países y por ende, los riesgos para un ser humano, podrán ser distintos, por lo tanto, los contratos de seguro variaran, es decir, que pueda ser que un contrato de seguro de vida, exista en cinco países del mundo como uno de ganado, exista solamente en un país.

Aunado a esto existen diversas clasificaciones del contrato de seguro, desde el punto de vista doctrinario, pero que dentro de las más completas, se encuentra la formulada por el autor Miguel Fenech, y que consiste en:

- "Por la rama del derecho que los regula: Civiles o privados, mercantiles y sociales;
- Por el objeto: Sobre la persona (seguro de vida, seguro de gastos médicos, seguro de vejes, de secuestro, seguro deportivo, seguro escolar, etc.) o sobre los bienes (seguro ganadero, seguro contra incendio, robo o atraco);

- Por el riesgo: Contra robo, incendio, accidentes, seguro aéreo, seguro agrícola, seguro contra la infidelidad laboral, seguro de transporte de pasajeros, seguro de transporte terrestre, etc"[15].

Sin embargo a continuación se expondrán, los contratos de seguros más comunes y que las circunstancias de la vida, han determinado su necesidad, en varios países del mundo, incluyéndose algunos de los contratos mencionados.

3.3.1. España

Las condiciones que afrontan los habitantes de países que componen América Latina, por diversas razones son relativamente inferiores a las de cualquier otro habitante de algún país europeo, por lo tanto, es así como en varios países del continente europeo, se presentan contratos de seguro, que difícilmente se puedan dar en Latinoamérica, es así como en España, se regulan contratos de seguro como:

- Seguro de decesos: Son una modalidad de seguros, que tiene mayor demanda en España, debido a que al momento de fallecer una persona, la aseguradora se encarga de prestar completamente, el servicio fúnebre;

[15] **Ibid.** (10 de marzo de 2015).

- Seguro a todo riesgo: Un seguro a todo riesgo es aquel en el que se han incluido todas las garantías normalmente aplicables a un determinado riesgo;
- Seguro colectivo: Es un contrato de seguro, que se caracteriza por cubrir mediante un solo contrato a múltiples asegurados que integran una colectividad homogénea (empleados, titulares de una tarjeta de crédito, etc.);
- Seguro complementario: Es aquel que se incorpora a otro seguro con objeto de prestar a la persona asegurada en ambos una nueva garantía o ampliará la cobertura preexistente;
- Seguro de accidentes: 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: Es el seguro, conducente a resolver las incidencias de diversa naturaleza que hayan surgido durante un viaje;
- Seguro de enfermedad y asistencia sanitaria: Es aquel, por el que en caso de enfermedad del asegurado, se le entrega una indemnización prevista previamente en la póliza, en estos casos el riesgo cubierto es la enfermedad por lo que generalmente, el asegurador se compromete al abono de determinadas sumas (indemnizaciones) y a los gastos de asistencia médica y farmacéutica;
- Seguro de orfandad: Tiene por objeto la concesión de una pensión temporal a favor de los hijos menores de 18 años en caso de fallecimiento del padre o de la madre, o bien de los que dependan económicamente;

- Seguro del hogar: Este tipo de contrato, tiene como finalidad cubrir los daños que se produzcan en una vivienda y se deriven de cualquier imprevisto, cubriendo riesgos tan diversos como un incendio, los accidentes domésticos que precisan asistencia sanitaria, o la rotura de una cañería, etc.

3.3.2. México

En México, la variedad de contratos de seguros, existentes, es un poco mayor a la de otros países de la región, debido lo extenso que es su área territorial y por ende la gran cantidad de habitantes que tiene, circunstancia que lo hace más propenso a varios riesgos, sin embargo, en este punto únicamente se hará referencia brevemente de los contratos de seguros, que no son muy conocidos en otros países latinos, como:

- Seguro de caución: Por el seguro de caución el asegurador se obliga, en caso de incumplimiento por el tomador del seguro de sus obligaciones legales o contractuales, a indemnizar al asegurado a título de resarcimiento o penalidad de los daños patrimoniales sufridos, dentro de los límites establecidos en la Ley o en el contrato;
- Seguro de crédito: En este contrato, el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos por la Ley y en el contrato, a indemnizar al asegurado las pérdidas

finales que experimente a consecuencia de la insolvencia definitiva de sus deudores;

- Seguro de defensa jurídica: En este caso, el asegurador se obliga, a hacerse cargo de los gastos en que pueda incurrir el asegurado como consecuencia de su intervención en un procedimiento administrativo, judicial o arbitral, y a prestarle los servicios de asistencia jurídica judicial y extrajudicial derivados de la cobertura del seguro. Quedando excluidos de este contrato, el pago de multas y la indemnización de cualquier gasto originado por sanciones impuestas al asegurado por las autoridades administrativas o judiciales;
- Seguro de lucro cesante: Mediante este contrato, el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado de la pérdida del rendimiento económico que hubiera podido alcanzarse en un acto o actividad de no haberse producido el siniestro descrito en el contrato. Este seguro podrá celebrarse como contrato autónomo o añadirse como un pacto a otro de distinta naturaleza.

3.3.3. Colombia

En Colombia, existen contratos de seguro, que son muy peculiares, y que tienen por finalidad, asegurar cosas que van más allá de la imaginación de las personas, pero como son las condiciones de vida de cada país, las que van estableciendo las pautas, de los seguros a existir en cada uno de estas naciones, para los colombianos, asegurar circunstancias que a la vista de otros, son demasiado raras, para ellos es algo normal, o

bien el regular de manera distintas, contratos de seguro como el de vida, no son más que supuestos en los cuales, pueda asegurarse adecuadamente la vida de una persona, con respecto a la realidad que están afrontando, de tal forma que existen contratos de seguro como los siguientes:

- Seguro en caso de vida: En estos seguros, la entidad aseguradora abona al asegurado el importe del seguro, siempre que viva al vencimiento de un determinado período de tiempo. También pude convenirse el pago de una renta periódica mientras viva el asegurado, a partir de una fecha establecida de antemano;
- Seguro contra granizo: Las plantaciones pueden resultar muy dañadas, con la caída del granizo, por lo cual este seguro presta un servicio de verdadera utilidad a los agricultores que han asegurado sus sementeras contra este riesgo. Solo se indemniza por los daños que causa el granizo sin tener en cuenta las pérdidas que pueda haber originado las lluvias o el viento;
- Seguro de cristales: Con este seguro se prevé la indemnización a favor de una persona o empresa por los daños que puede acarrearle la rotura de los cristales de su negocio o propiedad.

3.4. Características del contrato de seguro

La existencia de una diversidad de categorías de contratos de seguro a nivel internacional, no implica que sus características, sean distintas en cada uno de los contratos de seguro existentes, de tal forma que entre sus principales características están:

- Es principal: Porque no depende de la realización de otro contrato, para que este pueda surgir a la vida jurídica;
- Típicamente mercantil: Por estar regulado de diversas formas en las legislaciones mercantiles o comerciales;
- Solemne: Ya que su perfeccionamiento se produce a partir del momento en que el asegurador suscribe la póliza, es decir, que la firma del asegurador sirve para solemnizar el acuerdo previo de voluntades entre las partes contratantes, respecto a los elemento del seguro;
- Bilateral: En razón de que genera derechos y obligaciones para cada uno de los sujetos contratantes, el maestro Garrigues, con respecto a la bilateralidad del contrato de seguro establece que "el tomador de seguros se obliga a pagar la prima y el asegurador se obliga a una prestación pecuniaria, si bien esta

prestación está subordinada a un evento incierto, cual es la realización del siniestro"[16];

- Oneroso: Es oneroso, porque significa para las partes un enriquecimiento y empobrecimiento correlativos, por cuanto al tomador del seguro se le impone la obligación de pagar la prima y al asegurador la asunción del riesgo de la que deriva la prestación del pago de la indemnización de la que queda liberado si no se ha pagado la prima antes del siniestro;

- Aleatorio: Porque tanto el asegurado como el asegurador están sometidos a una contingencia que puede representar para uno una utilidad y para el otro una pérdida, tal contingencia consiste en la posibilidad de que se produzca el siniestro, según el profesor Montoya, "el carácter aleatorio del contrato no desaparece por el hecho de que las compañías aseguradoras dispongan de tablas estadísticas que les permita determinar el costo de los riesgos, en función de lo cual fijan el importe de las primas, es decir, que si bien la actividad aseguradora, en si es cada vez menos riesgosa en la medida del perfeccionamiento de los medios para determinar la frecuencia de los riesgos, el contrato sigue siendo aleatorio tratándose de cada contrato aislado y respecto del asegurado"[17];

- De tracto sucesivo: Debido a que su cumplimiento no se realiza en un acto único sino que se prolonga en el tiempo;

---

[16] **Ibid.** (10 de marzo de 2015).
[17] **Ibid.** (10 de marzo de 2015).

- Es un contrato de adhesión: El seguro no es un contrato de libre discusión sino de adhesión. Las cláusulas son establecidas por el asegurador, no pudiendo el asegurado discutir su contenido, tan sólo puede aceptar o rechazar el contrato impuesto por el asegurador. Sólo podrá escoger las cláusulas adicionales ofrecidas por el asegurador, pero de ninguna manera podrá variar el contenido del contrato. Pero todo esto dependerá de la voluntad y de la flexibilidad que tenga cada empresa aseguradora.

3.5. Regulación legal

El contrato de seguro, dentro de sus características principales, tiene la de ser típicamente mercantil, es decir, que necesariamente tiene que estar regulado dentro del ordenamiento jurídico de un país determinado, en el caso de Guatemala, el contrato de seguro se encuentra regulado en el Código de Comercio (Decreto 2-70 del Congreso de la República), además que todo lo relacionado a la actividad realizada por las aseguradoras, se encuentra preceptuado en la Ley de la Actividad Aseguradora (Decreto 25-2010 del Congreso de la República).

De tal forma, que se tiene que diferenciar, lo establecido en ambas leyes, puesto que, el contenido de las mismas, es distinto, ya que en el Código de Comercio (Decreto 2-70 del Congreso de la República), se regula únicamente los aspectos referentes al contrato de

seguro en sí, la forma que necesariamente debe de tener para su validez, como también los diversos contratos de seguros, reconocidos en Guatemala.

En tanto en la Ley de la Actividad Aseguradora (Decreto 25-2010 del Congreso de la República), tal y como lo establece, el Artículo 1 de dicho cuerpo normativo: "La presente Ley tiene por objeto regular lo relativo a la constitución, organización, fusión, actividades, operaciones, funcionamiento, suspensión de operaciones y liquidación de las aseguradoras o reaseguradoras, así como el registro y control de los intermediarios de seguros y reaseguros y de los ajustadores independientes de seguros que operen en el país", es decir, que la Ley en mención solamente se encargará de regular la a actividad que tienen las entidades aseguradoras en Guatemala, siendo así que no entrará a conocer circunstancias relacionadas a los contratos de seguro.

Es por ello, que el Código de Comercio (Decreto 2-70 del Congreso de la República), en el Artículo 874, define al contrato de seguro como: "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".

Estableciendo dentro de dicha definición, los sujetos participes en el contrato, que al igual que en otros países son el asegurador, solicitante, asegurado y beneficiario, además que en el caso de estos tres últimos sujetos, en algunas ocasiones una sola persona puede

reunir las calidades de estos tres, por lo que en el contrato de seguro, básicamente intervendrían solamente dos personas.

Es así, como en el Código de Comercio (Decreto 2-70 del Congreso de la República), se regula al contrato de seguro desde el Artículo 874 al 1023, detallando dentro de los primeros artículos, aspectos necesarios que establecen la forma y solemnidades de este tipo de contrato, como también de las maneras en cómo se puede rescindir o prescribir un contrato de seguro y de las obligaciones que cada una de las partes del contrato contrae al momento de otorgar el mismo.

Además que dentro de estos Artículos, uno de gran importancia es el 887, puesto que es en este donde básicamente se materializa y se establecen los parámetros, que le dan vida al contrato de seguro, circunstancias que se dan mediante la póliza, y que según el Artículo en mención debe contener los siguientes requisitos:

- El lugar y fecha en que se emite;
- Los nombres y domicilio del asegurador y asegurado y la expresión, en su caso, de que el seguro se contrata por cuenta de tercero;
- La designación de la persona o de la cosa asegurada;
- La naturaleza de los riesgos cubiertos;

- El plazo de vigencia del contrato, con indicación del momento en que se inicia y de aquel en que termina;
- La suma asegurada;
- La prima o cuota del seguro y su forma de pago;
- Las condiciones generales y demás cláusulas estipuladas entre las partes;
- La firma del asegurador, la cual podrá ser autógrafa o sustituirse por su impresión o reproducción.

Es a partir del Artículo 919 del Código de Comercio (Decreto 2-70 del Congreso de la República), donde comienza la clasificación de los contratos de seguro, siendo el primero de estos el seguro contra daños, el cual a diferencia de los demás seguros regulados en la Ley en mención, es al que mayor énfasis se le da, esto debido a que tal y como lo establece el Artículo anteriormente citado, "Todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro, podrá ser protegido mediante un contrato de seguro contra daños", es decir, que difícilmente se pueda determinar lo que es un daño, ya que cualquier circunstancia de la vida del ser humano, en cuanto a su esfera patrimonial, es susceptible de que pueda sufrir algún inconveniente y para evitar algún perjuicio de este tipo, la legislación guatemalteca, deja abierta esta circunstancia, al no delimitar el ámbito de acción del seguro contra daños.

Siendo así, que en los Artículos siguientes del mismo cuerpo normativo, se regulan seguros como:

- Seguro contra incendio (Artículos del 947 al 949);
- Seguro del transporte (Artículos del 950 al 978);
- Seguro agrícola y ganadero (Artículos del 979 al 985);
- Seguro contra la responsabilidad civil (Artículos del 986 al 989);
- Seguro de automóviles (Artículos del 990 al 995);
- Seguro de personas (Artículos del 996 al 1019);
- Contrato de reaseguro (Artículos 1020 al 1023).

De estos seguros, uno que cobra mayor importancia ante los demás, es el de personas, ya que obviamente, subjetivamente se le está designando un valor a la vida de un ser humano, por lo tanto, las obligaciones de los sujetos intervinientes en este contrato, son aún mayores que a las de otros contratos, pues de esta forma las condiciones en que se va a prestar el seguro, deben ser lo más claras posibles, para que ninguna de las partes resulte afectada.

Es por ello, que el seguro de personas, en la práctica se divide en seguro de vida y seguro de accidentes, el primero de estos según el Doctor Villegas Lara "puede contratarse

previendo la muerte o la supervivencia. En el primer caso, mediante el pago de las primas, el asegurado persigue dejar un capital o una renta a las apersonas que designe como beneficiarias; y en el segundo, 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."[18].

En cuanto al seguro de accidentes, se presenta de forma aislada al seguro de vida, pues su fin es proteger a la persona asegurada de daños corporales que llegare a sufrir.

A estas divisiones del seguro de personas, se les conoce como de no indemnización, pese a que generan una reparación económica al ocurrir el acontecimiento o siniestro previsto como riesgo asegurado. "Además, como el monto de la suma asegurada no tiene un equivalente exacto con el daño sufrido, la indemnización es imposible cuantificarla en forma objetiva, lo que se señala como característica fundamental"[19].

Sin embargo, de los contratos de seguro, reconocidos por la legislación guatemalteca, existe uno que a lo mejor la denominación de contrato de seguro como tal, difiere un poco de su naturaleza, puesto que este no tiene como finalidad asegurar alguna circunstancia en específico, sino que más bien absorbe una parte o la totalidad de los derechos y obligaciones que una aseguradora tenía previamente con otro individuo, con el cual celebró un contrato de seguro.

---

[18] Villegas, René. **Ob. Cit.** Pág. 265.
[19] **Ibid.** Pág. 265.

Siendo así, que este contrato, se encuentra preceptuado en el Artículo 1020 del Código de Comercio (Decreto 2-70 del Congreso de la República), de la siguiente manera: Por el contrato de reaseguro, el asegurador traslada a otro asegurador o reasegurador, parte o la totalidad de su propio riesgo…". Algo muy particular en este contrato, es que permite la aplicación supletoria de normativas jurídicas de carácter internacional, cuando las partes al celebrar el contrato de reaseguro, no tuvieron previstas algunas circunstancias o bien cuando el Código de Comercio (Decreto 2-70 del Congreso de la República), deja un vacío en esta materia.

CAPÍTULO IV

4. La no suscripción del contrato de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes por parte de los propietarios de vehículos de tres ruedas denominados mototaxis autorizados para circular en la vía pública

4.1. Vehículos de tres ruedas, denominados tuc tuc

Es necesario establecer lo que se conoce por los llamados tuc tuc, así como la incursión que estos tuvieron en Guatemala, los cuales fueron utilizados como mototaxis, con la finalidad del traslado de personas.

4.1.1. Historia

Este tipo de vehículo proviene de la región de Asia, específicamente del país de Tailandia, sin embargo cuenta con una manufactura de origen Indio. Esta motocicleta de tres ruedas fue inventada en el año de 1959 por el tailandés Leun Pongsopon, como consecuencia de haber modificado un vehículo de tracción humana que ya existía en la región. Su verdadero nombre es "Thai sam lor". Con el paso del tiempo fue adoptando el nombre de lo que conocemos como tuc tuc, esto debido a que cuando se encienden,

el motor emite un sonido similar al nombre que adopta, ya que además empezó teniendo un motor de dos tiempos.

Más adelante fue modificándose el motor de los tuc tuc, pasando de ser de uno de dos tiempos a uno de cuatro, ya que anteriormente causaban mucha contaminación. En la mayoría de países del mundo le es permitido a este vehículo circular por todas las calles y avenidas, e incluso carreteras del lugar. Muchos lo clasifican como un triciclo motorizado, el cual puede alcanzar una velocidad de hasta cuarenta kilómetros por hora.

En Guatemala incursionaron en la década de los noventa, siendo que al principio no tuvieron mucho apogeo, debido a que en ese entonces en la Ciudad de Guatemala el tráfico vehicular no era tan pesado como en la actualidad, por lo que no se le encontró algún tipo de funcionalidad. Por lo que se trasladaron a las distintas colonias aledañas, en donde no ingresaba el transporte público, el cual brindaba a las personas de estos lugares la comodidad de no tener que caminar grandes distancias para poder llegar a su vivienda.

Como se mencionaba con anterioridad, los tuc tuc, empezaron por utilizarse para el traslado de personas, conociéndolos dentro de la población como mototaxis, ya que brindaban un servicio similar al de un taxi convencional, lo único que variaba era el tipo de vehículo que se utilizaba.

Los mototaxis tienen una capacidad para transportar tres pasajeros en la parte trasera del mismo, además del piloto; teniendo un rendimiento de 120 kilómetros por galón de combustible, lo cual lo convierte en un medio de transporte muy económico, aparte que los costos de mantenimiento y reparación son muy bajos.

En la actualidad, este tipo de transporte se ha vuelto muy común, el cual es usado por miles de guatemaltecos que manifiestan que trasladarse en ellos resulta ser muy práctico, también porque existen muchos, teniendo acceso cualquier persona a poder utilizarlos en cualquier momento. La importancia de estos vehículos de tres ruedas radica en que por su tamaño reducido, les permite ingresar a los lugares donde un vehículo de cuatro ruedas no pueda, sin gastar mucho combustible.

El costo de adquisición de un tuc tuc en Guatemala oscila entre los treinta y cinco mil quetzales, esto según una de las compañías más importantes en el país, como la empresa MASESA, que se encarga de poner a la venta todo tipo de motocicletas y triciclos motorizados.

A pesar que en Guatemala, el uso común que se les da a los tuc tuc, es el de ser mototaxis, también se les ha dado otro tipo de uso, tales como para el transporte de mercadería, fines publicitarios, eventos, excursiones, e incluso en algunas partes del interior del país como ambulancias.

La forma en la que funcionan los mototaxis como un negocio, es mediante los siguientes parámetros, por lo general tienen un propietario que los alquila a un piloto, último que se obliga a dar una cuota fija entre los cien y ciento cincuenta quetzales diariamente; conservando el piloto el resto como su ganancia. Hay que tomar en cuenta que el costo del combustible corre por cuenta del piloto que maneja el mototaxi, y los gastos de mantenimiento son cubiertos por parte del propietario.

Hay que mencionar que dentro de los gastos de mantenimiento que corren por cuenta del propietario del tuc tuc, que es utilizado para el transporte de personas, no está contemplado el gasto que compete a una prima de seguro, la cual haga referencia a la suscripción de un contrato de seguro por parte del propietario, en donde estén asegurados los riesgos que se produzcan como consecuencia de un hecho de tránsito. Sin embargo esta anotación se desarrollará más adelante en el transcurso del presente capítulo.

4.2. Hechos de tránsito

Guatemala a nivel centroamericano, es uno de los países con mayor índice de hechos de tránsito, pues es muy común que cada semana, en los diversos medios de comunicación, se difunda noticias acerca de hechos de tránsito, acaecidos no solamente en las carreteras que comunican a la capital con los distintos departamentos del país, como también dentro de la misma.

Accidentes que surgen comúnmente por culpa del conductor del vehículo, ya que este regularmente conduce el mismo, bajo efectos del alcohol, o bien de otras substancias que alteran drásticamente la conducta del hombre, como también los accidentes, rara vez pueden darse por distracción del conductor, al momento de conducir mientras está hablando por teléfono o mandando mensajes, circunstancias que ponen en riego, no solamente la vida, de quienes los acompañan en el vehículo, sino que prioritariamente la de los peatones que transitan en los alrededores o los motociclistas que conducen cerca de dichos automotores.

Es tan grande este problema, que entidades de carácter internacional como "la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS), establecen un subregistro de datos en Guatemala, en el que se determina que el 6% de muertes diarias en este país, se debe a hechos de tránsito"[20], siendo así que hasta las propias autoridades, han visto en esta situación, un problema más a resolver, circunstancia que tiende a dificultarse, puesto que en un país como Guatemala, donde la cleptocracia sofoca al gobierno de turno, difícilmente se pueda darle atención a esta problemática, ya que existen otros asuntos de mayor trascendencia a discutir.

Circunstancia que se ve reflejada en la inadecuada Ley de Tránsito (Decreto 132-96 del Congreso de la República), que no ahonda en esta problemática, ni mucho menos logra

[20] http://grupoatrevete.com/accidentes-de-transito-se-producen-al-dia-en-guate/ (Consultada13 de marzo 2015).

una coalición con otras normativas jurídicas y entidades del Estado, siendo así que en Guatemala, actualmente, los accidentes de tránsito, son la cuarta causa de muerte.

Según el Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF), "durante el año 2013, contabilizó alrededor de 3,554 muertes a consecuencias de traumatismos, producidos por accidentes de tránsito, por lo tanto, este dato determina que mensualmente se suscitan unas 694 muertes por incidentes viales"[21].

Además que según la jefa del laboratorio de toxicología del Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF), cada mes reciben un promedio entre los 1,000 y 1,200 solicitudes, ordenadas tanto por el Ministerio Público como por Jueces competentes, quienes giran dichas solicitudes, para determinar la culpabilidad del conductor, pues con base en las pruebas de toxicología, se podrá establecer el grado de alcohol, que el conductor tenía al momento del incidente o bien si este, había ingerido otro tipo de substancias, que lo pudieron desorientar, ya que únicamente basta un 0.2% de alcohol, en la sangre como para afectar la motricidad de una persona y con ello ocasionar algún tipo de accidente al conducir un vehículo.

Otro dato, del Instituto Nacional de Ciencias Forenses, es que quienes cometen más comúnmente este tipo de accidentes, son personas del género masculino, siendo un

[21] http://www.elperiodico.com.gt/para-concienciar-sobre-accidentes (Consultada 13 de marzo 2015).

pequeño grupo de féminas, quienes en algunas ocasiones, están implicadas en incidentes de este tipo, además que las edades promedio, de quienes ocasionan algún hecho de tránsito, están entre los 20 a 40 años de edad, y el departamento más afectado por estos hechos es Escuintla, en tanto el menos afectado es Chimaltenango.

Sin embargo, no solamente es obligación del Estado crear conciencia o encontrar alguna solución a este problema, puesto que los guatemaltecos, también deberían concientizar en cuanto a las consecuencias que conlleva, el estar implicado en un hecho de tránsito, ya que según algunos agentes fiscales del Ministerio Público, específicamente de la Fiscalía de Delitos contra la Vida, quienes conocen este tipo de casos, que al momento de procesar las escenas de accidentes de tránsito, el mayor inconveniente que los pone en desventaja, es la negación del victimario a realizarse la prueba de alcoholemia, es por ello, que mantienen un promedio de 1,000 expedientes abiertos, contra pilotos que en estado de ebriedad, causaron algún accidente.

Pues existen casos específicos de pilotos que manejaban su vehículo en estado de ebriedad, que han sido detenidos por agentes de la Policía Municipal de Tránsito, y al percatarse del estado en que se encuentra el conductor, se le indica que se le realizará una prueba de alcoholemia, de lo contrario será consignado a los tribunales de justicia, sin embargo, la respuesta del conductor siempre es negativa, por lo tanto la prueba de alcoholemia no se le puede realizar, ya que esta no se le puede realizar de forma

obligada, porque lastimosamente con ello, se vulneran sus derechos como persona, dificultando la labor, de quienes tienen a cargo el evitar accidentes de tránsito.

Además, hay quienes consideran que esta problemática, va más allá del consumo de alcohol, como una manera de diversión, pues según el Director de la Liga Guatemalteca de Higiene Mental, Mario Garavito, que "una de las razones principales, en el consumo excesivo de alcohol se debe a que algunas personas, utilizan la bebida como una especie de escape a una serie de frustraciones que atañen su vida, sin tomar en cuenta de las consecuencias que podrían generar al realizar determinadas acciones en un estado de ebriedad, como lo es conducir un vehículo"[22].

Es decir, "una de las características del ser humano, es que cuando sufre procesos de frustración, se debe entender que se convierte en un estado emocional, pero en una sociedad como la guatemalteca donde hay tanta violencia, las personas que no tienen la capacidad de llenar ciertos aspectos buscan otros mecanismos que les permita sentirse bien. El tema de consumo de alcohol tiene esa característica, manejar en este estado, es su mecanismo de escape de una sociedad que es incapaz de satisfacerles"[23].

Dentro de estos hechos de tránsito, no se contabilizan los ocasionados por personas que conducen motocicletas, ya sean de dos llantas o de tres, en este último caso, se les

[22] **Ibid.** (13 de marzo de 2015).
[23] **Ibid.** (13 de marzo de 2015).

denomina mototaxis o tuc tuc, los cuales durante los últimos años ha crecido su utilización como transporte público, dentro de las colonias existentes en la capital y en gran parte del interior de la República.

De tal forma, que al no entrar dentro de las estadísticas de hechos de tránsito, implica una falta de regulación en cuanto al transitar de los mismos en las vías públicas, ya que dentro de la Ley de Tránsito (Decreto 132-96 del Congreso de la República), no existe una regulación como tal, en el empleo de este tipo de transporte, por lo que en algunas Municipalidades han creado acuerdos, mediante los cuales se reglamenta, la circulación de estos y con ello evitar accidentes de tránsito, pues en este caso no solamente el conductor sería el afectado, sino que también quienes van a bordo del mototaxi, trayendo consigo consecuencias más grandes que las habituales.

El servicio prestado por estos mototaxis, se caracteriza principalmente por el tipo de conductor que tiene, que es muy común que este sea un adolescente que no tiene la mayoría de edad o bien uno que legalmente puede conducir un vehículo, pero que no tiene la madurez suficiente para encargarse de un servicio de este tipo, circunstancia que lo lleva a conducir el mismo, en estado de ebriedad o en excesiva velocidad, no midiendo el riesgo de su actuar, y por lo tanto acrecienta la posibilidad de generar algún accidente de tránsito y más cuando el mototaxi, va muy sobrecargado, es decir, que no se mide la capacidad física de estos automotores, porque con frecuencia son sobrecargados, ya sea con pasajeros o con diversos objetos o paquetes que llevan consigo los pasajeros.

En tanto, al no ser tomados en cuenta formalmente por las autoridades, los accidentes ocasionados por los mototaxis, únicamente pasan a ser un hecho más que queda en el olvido, sin la posibilidad de poder resarcir a las víctimas o sancionar adecuadamente al conductor culpable del incidente.

4.3. Contrato de seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes

El contrato de seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, es uno de los seguros, reconocidos por la legislación guatemalteca, razón por la cual se encuentra regulado en el Código de Comercio (Decreto 2-70 del Congreso de la República), específicamente dentro de los Artículos del 986 al 989, proporcionando en el primero de estos Artículos, una definición referente a este tipo de seguro, siendo esta: "En el seguro contra la responsabilidad civil, el asegurador se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a terceros a consecuencia de un hecho no doloso que cause a éstos un daño previsto en el contrato de seguro".

Es decir, que el seguro contra la responsabilidad civil atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario desde el momento del siniestro.

Seguro, que por lo menos en Guatemala, surge como una medida para salvaguardar lo estipulado en el Artículo 1645 del Código Civil, en el que se establece: "Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

Lo establecido en dicho Artículo, materializa lo que se denomina como responsabilidad civil u objetiva, riesgo al que está expuesta toda clase de persona, tanto individual como jurídica, punto principal que le da la importancia debida, a este tipo de seguro, el cual en algunas ocasiones, por lo que representa la responsabilidad civil, tiende a confundirse con el seguro de personas, sin embargo, esto es totalmente erróneo, puesto que dicho seguro, es una variante del seguro de daños, en donde es un tercero quien recibe la indemnización al verse afectado por la comisión de un hecho o acto ilícito.

Con respecto a este seguro, el Doctor Villegas Lara expone: "Este seguro también es denominado como seguro de tercero, pues toda persona está expuesta a causar un daño. Entre más compleja se vuelva la vida moderna, la posibilidad de tener que responder de un daño o un perjuicio que la Ley obliga a reparar, este seguro se presenta como una alternativa de previsión, en el entendido de que el riesgo asegurado no es el hecho dañoso que se experimente en forma directa, sino la obligación de repararlo en concepto de daños o perjuicios, conforme lo establezca la Ley o el contrato en particular"[24].

[24] Villegas, René. **Ob. Cit.** Pág. 261.

De tal forma que este tipo de seguro, puede comenzar a surtir efecto de varias maneras, debido a la responsabilidad civil que conlleva ciertas actitudes del hombre, como lo puede ser el incumplimiento contractual, en donde la responsabilidad civil, queda pactada expresamente como cláusula penal, o bien en aquellos casos en los que no existen un consentimiento previo como tal, la responsabilidad civil queda materializada mediante una resolución eminentemente judicial.

Independientemente de la forma en cómo se originó la responsabilidad civil, para evitar alguna colusión, la Ley establece que el asegurador no responderá de un pago, por la vía que fuera, si este fue concertado de alguna forma entre el asegurado y el tercero afectado, sin intervención o consentimiento de la entidad aseguradora, circunstancias que el Código de Comercio (Decreto 2-70 del Congreso de la República), deja muy claras para evitar que las entidades aseguradoras, que operan en el país, puedan ser defraudadas por individuos inescrupulosos.

Siendo así, que una vez acaecido el acontecimiento que genera la responsabilidad civil, el asegurado, está obligado a informarle inmediatamente a la entidad aseguradora, con la finalidad de salvaguardar cualquier circunstancia que pueda perjudicar más la situación en la que se encuentra el asegurado y así la entidad aseguradora, pueda cumplir a cabalidad conforme a lo estipulado en el contrato de seguro.

En tanto, si la responsabilidad civil acaecida, se debiera de discutir en un órgano jurisdiccional, ya sea civil o penal, la entidad aseguradora, está obliga a participar dentro del proceso, como un tercero coadyuvante.

Llegando en algunas ocasiones a tomar la defensa del asegurado, con el afán de garantizar tanto los intereses del asegurado como los propios, como también de verificar que el proceso cumpla cada una de sus fases conforme a derecho. De cualquier forma, la entidad aseguradora, está obligada a reembolsar al asegurado la indemnización, ya sea de forma total o parcial, que este hubiere pagado de conformidad con la suma asegurada, esto en el caso de que realmente se demuestre que el asegurado estaba obligado a pagar.

Existiendo también otra posibilidad, que muy pocas veces sucede, y es cuando la entidad aseguradora no comparece al proceso donde se determinará la responsabilidad civil del asegurado, pese a ser notificado del acaecimiento de dicho incidente, siendo así que la entidad aseguradora, no tiene ninguna excusa para eximirse del pago.

4.4. Obligaciones de los propietarios de vehículos

Guatemala, como consecuencia de ser un país tercermundista, constantemente presenta una serie de problemas económicos y sociales, que muy difícilmente puedan ser

resueltos de forma instantánea, ya que las autoridades de gobierno, le dan prioridad a sus asuntos personales, por lo tanto, no existen mecanismos legales para afrontar o solucionar las problemáticas que afectan al país.

Problemáticas que de una u otra forma afectan a la población, ya sea de forma directa o indirecta, pues en algunos casos un problema afecta a otro y por lo tanto, las consecuencias son aún más drásticas, como en el caso de los accidentes de tránsito, en los cuales, de alguna manera los mismos se deben a negligencias realizadas por los propietarios de cualquier tipo de vehículo, ya sea porque conducen en estado de ebriedad o a gran velocidad, violentando con ello, la Ley de Tránsito (Decreto 132-96 del Congreso de la República), conductas que en algunas ocasiones se debe a frustraciones que tiene el conductor, causadas por varios aspectos que la vida de este país, le ha ofrecido y con el afán de olvidarlas, acude al alcohol o acciones violentas para tratar de olvidarlas.

Circunstancias que se van relacionando, poco a poco y que tienen como resultado, el surgimiento de una problemática social más para el país, la cual el Estado no ha podido solucionar, pues de alguna manera debería concientizar, mediante sanciones o prevenciones idóneas a los propietarios de vehículos, para que estos sean conducidos con mayor cautela, y así evitar que se ocasionen accidentes, que no solamente afectan al propietario del vehículo, sino que a terceros, que a lo mejor no tenían ni la mínima culpa del actuar del conductor.

Ya que la actual, Ley de Tránsito (Decreto 132-96 del Congreso de la República), no cuenta con los mecanismos adecuados, para evitar que se den hechos de tránsito, pues dentro del articulado que la componen, únicamente existe un Artículo, mediante el cual, establece como mecanismo de protección tanto del conductor como de terceros ajenos a este, la contratación de un seguro, tal y como se establece en el Artículo 29 de la Ley en mención: "Del seguro. Todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública deberá contratar como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de esta Ley. El Ministro de Gobernación podrá acordar la obligatoriedad de cualquier otro seguro para los conductores o los vehículos, así como para el transporte urbano y extraurbano".

De tal forma que este Artículo, obliga al propietario de cualquier tipo de vehículo, a contratar un seguro, mediante el cual pueda garantizar la responsabilidad civil, generada al momento de ocasionarse un hecho de tránsito, por culpa suya, sin embargo, dentro del mismo Artículo, esa obligatoriedad no queda tan clara, puesto que remite a ciertas disposiciones reglamentarias, que las autoridades competentes, están obligadas a emitir y que a la fecha no han cumplido, pues dentro del Reglamento de dicha Ley (Acuerdo Gubernativo Número 273-98 del Ministerio de Gobernación), no existe nada al respecto.

Más solo en el Artículo 193 del Reglamento referido, se establece que: "Lo relacionado con el seguro obligatorio de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes y su puesta en vigor se regirá por la reglamentación específica del tema".

Por lo tanto, ni siquiera el Reglamento de Tránsito (Acuerdo Gubernativo Número 273-98 del Ministerio de Gobernación), cuenta con una disposición certera, pese a que es la Ley de Tránsito (Decreto 132-96 del Congreso de la República), la que remite a este Reglamento, para determinar la obligatoriedad de un seguro, a todos aquellos propietarios de un vehículo.

Aunado a esto, otro aspecto que influye en la falta de contratación de un seguro de este tipo, es que independientemente de la obligación que tienen las autoridades de imponerles a los propietarios de un vehículo, la contratación de un seguro, estos deben ser conscientes de lo que representa el estar asegurado y los problemas que se evitan al suscitarse un percance de tránsito, sin embargo, los costos que estos tienen, no son accesibles para muchos y por lo mismo, impide que el propietario de un vehículo, aunque quisiera estar protegido por un seguro, no lo puede costear, debido a la pésima situación económica que Guatemala brinda.

Pues muchos de los guatemaltecos a consecuencia de la situación económica del país, con tal de movilizarse hacia sus lugares de trabajo, cuentan con vehículos, pero no del tipo automóvil, sino que del tipo motocicleta, con la finalidad de economizar aún más y sacarle mayor provecho, sin embargo, esto también ha llevado a los propietarios de estos vehículos a exponer a un riesgo mayor, su vida, ya que las motocicletas, actualmente las utilizan como si se tratara de un vehículo familiar, donde llevan a más de dos pasajeros, arriesgándose a sufrir algún accidente, donde no solo el conductor sería el perjudicado,

sino que también los demás pasajeros, pero que los costos que tienen los seguros, son desproporcionales a sus ingresos mensuales.

De lo cual, las autoridades competentes debieran ser las encargadas de facilitar o proporcionar mediante programas sociales, la obtención o financiamiento de un seguro de responsabilidad civil contra terceros u ocupantes, para que así, se cumpla con uno de los preceptos fundamentales y enmarcados en la Constitución Política de la República, que es el de garantizarle el derecho a la vida a todos los ciudadanos guatemaltecos y asemejarse un poco a lo que otros países han hecho con sus habitantes en este tema.

4.5. Factores que inciden en la no aplicación correcta del Artículo 29 de la Ley de Tránsito (Decreto 132-96 del Congreso de la República)

Son diversos los factores que impiden para que el Artículo 29 de la Ley de Tránsito (Decreto 132-96 del Congreso de la República), pueda aplicarse efectivamente en Guatemala, ya que actualmente el país, no posee una economía sustentable, mediante la cual un guatemalteco, pueda estar consciente de la calidad de vida que el país le está ofreciendo, por lo tanto, en algunas ocasiones con tal de mantener un nivel de vida estable, las personas tienden a privarse de ciertas cuestiones con el único fin de aprovechar al máximo los ingresos que van generando.

De esta forma, los guatemaltecos diariamente tratan de encontrar diversas maneras de cómo evitar realizar gastos innecesarios o bien disminuir los que realmente no se puedan evitar, siendo así, que actualmente un vehículo, es eminentemente necesario para poder realizar cada una de las actividades que implican el vivir en Guatemala, por lo tanto, un vehículo como el automóvil, a veces no resulta ser la opción más favorable de transporte, por los gastos que ocasiona o por no movilizarse tan rápidamente como otro tipo de vehículos como la motocicleta, la cual por sus dimensiones, permite movilizarse más rápidamente como también no genera tanto gasto de combustible.

Sin embargo, la motocicleta al ser económica también puede ser un riesgo inminente al conducirla, ya que no es lo mismo estar dentro de un automóvil, donde al momento de suscitarse un accidente, los resultados no son tan fatales como lo que pudiera suceder cuando una motocicleta está implicada en un hecho de esa magnitud, por lo que sin importar el tipo de vehículo que se trate necesariamente los propietarios de los mismos, debieran estar protegidos por un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes.

Pero estos a consecuencia de lo inestable que es la economía guatemalteca, difícilmente, puedan sufragar los gastos que representa, el contratar un seguro de este tipo, por lo que al acaecer un hecho de tránsito, el propietario del vehículo queda totalmente expuesto a las consecuencias que se puedan derivar del mismo, pues le tocaría cubrir los gastos referentes a daños y perjuicios que se le pudieran ocasionar a todas aquellas personas

que resultaran afectadas, por dicho accidente, el cual fue ocasionado por imprudencia suya.

Por lo tanto, lo establecido en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito (Decreto 132-96 del Congreso de la República), queda sin aplicación, puesto que el propietario del vehículo al no contar con los recursos económicos necesarios difícilmente pueda suscribir con alguna de las entidades aseguradoras que operan en el país, un contrato de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes.

Es decir, que algunos Artículos de la Ley en mención, pasarían a ser derecho vigente, no positivo, al no importarles a las autoridades competentes, la aplicación de lo establecido en dicho Decreto Legislativo, pero esto solo es una parte del problema que representa el no contar con un seguro de estos, pues actualmente, en varias zonas de la Ciudad Capital, como también en la mayoría de Municipios del interior de la República, han tomado gran uso los vehículos de tres ruedas, denominados mototaxis o tuc tuc, mediante los cuales, la mayoría de habitantes de estos sectores han utilizado los mismos, como un medio de transporte para recorridos cortos.

En donde los propietarios de este tipo de vehículos cobran la cantidad de Q.5.00, por viaje, sin importar el lugar al que se dirijan del área donde presten su servicio, por lo que se ha convertido en una nueva forma de obtener ingresos, por parte de los propietarios de dichos mototaxis, sin embargo, no se han dado cuenta, del riesgo que implica el

transportar personas en estos vehículos, ya que los conductores de los mismos, frecuentemente son menores de edad o bien personas que no sobrepasan los 20 años de edad, y por lo tanto no tienen la madurez necesaria para prestar un servicio como este.

Pues es muy común, que los conductores de los mototaxis, con frecuencia manejan a altas velocidades en áreas, en las cuales coinciden con otros tipos de vehículos, o bien conducen los mismos, bajo el efecto del alcohol u otro tipo de substancias, que afectan la motricidad e impiden conducir adecuadamente, o en el peor de los casos, los conductores tienen nexos con bandas criminales, por lo que ponen en riesgo aún más a los pasajeros del mototaxi, ya que al recibir algún ataque, no solamente podría resultar afectado el conductor sino que también los pasajeros.

Pero al no existir dentro de la de la Ley de Tránsito (Decreto 132-96 del Congreso de la República), Artículos mediante los cuales se regule correctamente, el uso de estos vehículos, el riesgo continuará latentemente, es por ello, que algunas Municipalidades han emitido Acuerdos, con los que se pretende reglamentar el uso de los mototaxis, sin embargo, al no tener la jerarquía adecuada como normativa jurídica, es muy difícil que se pueda reglamentar más adecuadamente, el uso de los mototaxis, o bien el obligarlos a suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, como lo hacen los demás servicios de transporte público.

Otro factor que incide en esta situación, es que las entidades aseguradoras, no ven de buena manera, el uso de este tipo de vehículos, por lo que algunas veces, se niegan a suscribir un contrato de seguro con los propietarios, puesto que en estos casos, el riesgo es mucho mayor a comparación de otros vehículos más tradicionales, aunado a la falta de reglamentación legal, en cuanto a su circulación, como también los propietarios no tienen la capacidad económica suficiente para poder sufragar, los costos de un contrato de seguro.

Situación que debería ser afrontada por parte de las autoridades de gobierno, quienes deberían encontrar las soluciones ecuánimes, mediante las cuales, cada uno de los propietarios de un vehículo, pueda tener acceso a un contrato de seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, y más en el caso de las mototaxis, que sirven de medio de transporte en varios sectores de la República, donde el riesgo no solamente es del conductor, sino que también de aquellos que van como pasajeros dentro de los mismos.

CONCLUSIÓN DISCURSIVA

En Guatemala dentro de las principales causas de muerte de personas, se encuentran los accidentes de tránsito, circunstancia que se debe a diversos factores que de cierta manera se acrecientan, a consecuencia de la mala calidad de vida que puede ofrecer este país a sus habitantes.

Sin embargo, de conformidad con el Artículo 29 de la Ley de Tránsito (Decreto 132-96 del Congreso de la República), todo propietario de un vehículo, obligatoriamente debe suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes; lamentablemente en la actualidad el Artículo en mención, no es aplicado por las autoridades de tránsito competentes, debido a la inobservancia y falta de interés en este tema.

Circunstancia que es preocupante, ya que en varios sectores de la República, ha tomado gran fuerza la utilización de vehículos de tres ruedas conocidos como mototaxis, para transportar personas en rutas cortas, lo cual amplifica el riesgo de sufrir algún percance, ya que los conductores de los mismos son demasiado imprudentes al manejar, de tal forma que tanto el Congreso de la República y el Ministerio de Gobernación, deberían implementar mecanismos y leyes, que realmente obliguen a los propietarios de vehículos, especialmente los de este tipo, para que se les facilite la suscripción de un contrato de seguro, que atienda a las necesidades de quienes utilizan este medio de transporte, para evitar el acaecimiento de incidentes como estos.

BIBLIOGRAFÍA

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Buenos Aires, Argentina. Ed. Heliastica S.R.L. (2001).

CASTÁN TOBEÑAS, José. **Derecho civil español, común y foral**. Madrid, España. Ed. Reus. (1981).

Enciclopedia Jurídica Omeba. Buenos Aires, Argentina. Ed. Bibliográfica Argentina. (1968)

GARRIGUES, Joaquín. **Curso de derecho mercantil.** Bogotá, Colombia. Tomo IV. Ed. Temis. (1987)

GONZÁLES BARRÓN, Gunther H. **El contrato de seguro en el Perú**. Lima, Perú. Jurista Editores. (2002).

HALPERIN, Isaac. **Contrato de seguro.** Buenos Aires, Argentina. Ed. Depalma. (1996).

http://mu.muniguate.com/index.php/component/content/article/1-emetra/15-pmt (Consultada 25 de febrero 2015)

http://www.facmed.unam.mx/deptos/salud/portadas/accidtrans/reglamento_transito_metropolitano.pdf (Consultada 21 de febrero 2015)

http://www.consumoteca.com/seguros/tipos-de-contratos-de-seguros/ (Consultada 10 de marzo 2015)

http://jvseguros.ve.tripod.com/index/id6.html (Consultada 12 de marzo 2015)

http://grupoatrevete.com/accidentes-de-transito-se-producen-al-dia-en-guate/ (Consultada 13 de marzo 2015)

http://www.elperiodico.com.gt/para-concienciar-sobre-accidentes (Consultada 13 de marzo 2015)

MESA, M (2001). **El Contrato de seguro**. http://www.5campus.com/leccion/der002 (Consultada 14 de marzo 2015)

MONTOYA MANFREDI, Ulises. **Derecho comercial, Tomo II.** Lima, Perú. Ed. Cultural Cuzco S.A. (1986).

RODRÍGUEZ PASTOR, Carlos. **Derecho de seguros y reaseguros**. Lima, Perú. Ed. Fundación MJ. Bustamante de la Fuente. (1987)

URIA, Rodrigo. **Derecho mercantil**. Madrid, España. Ed. Jurídicas S.A. (1994).

VILLEGAS, René. **Derecho mercantil guatemalteco III, obligaciones y contratos.** Guatemala. Ed. Universitaria. (2007).

Legislación:

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

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

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

Ley de la Actividad Aseguradora. Congreso de la República de Guatemala, 25-2010, 2010.

Ley de Tránsito, Congreso de la República de Guatemala, Decreto 132-96, 1996.

Reglamento de Tránsito. Presidente de la República, Acuerdo Gubernativo 273-98, 1998.