

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



**FUNCIONALIDAD DE LAS ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS EN
EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA REPÚBLICA DE
GUATEMALA**

GLADYS NOHEMÍ GONZÁLEZ AGUILAR

GUATEMALA, JUNIO DE 2018

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

**FUNCIONALIDAD DE LAS ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS EN
EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA REPÚBLICA DE
GUATEMALA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

GLADYS NOHEMÍ GONZÁLEZ AGUILAR

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, junio de 2018

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

DECANO:	Lic.	Gustavo Bonilla
VOCAL I:	Lic.	Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II:	Lic.	Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL III:	Lic.	Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br.	Jhonathan Josué Mayorga Urrutía
VOCAL V:	Br.	Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO:	Lic.	Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

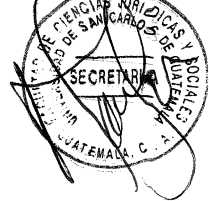
Primera Fase:

Presidente:	Lic.	Alex Franklin Méndez Vásquez
Vocal:	Licda.	Evelyn Johanna Chévez Juárez
Secretario:	Lic.	Jose Alfredo Pinto Sequen

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Héctor Manfredo Maldonado Méndez
Vocal:	Lic.	Edwin Noel Peláez Cordon
Secretario:	Lic.	Arnoldo Torres Duarte

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



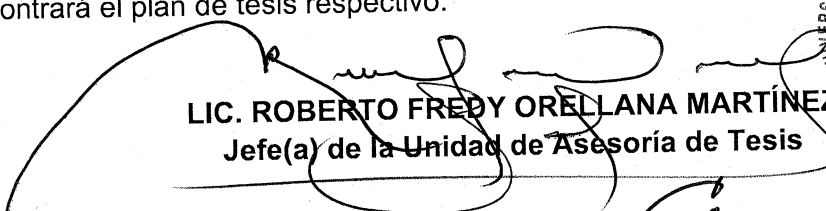
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
29 de agosto de 2017.

Atentamente pase al (a) Profesional, CARLOS DIONISIO ALVARADO GARCÍA
_____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
GLADYS NOHEMÍ GONZÁLEZ AGUILAR, con carné 200919293,
intitulado FUNCIONALIDAD DE LAS ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA.

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.

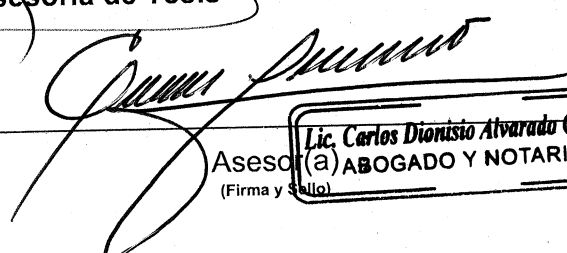
Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


LIC. ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ
Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción 22 / 09 / 2017.

f)

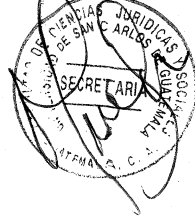



Lic. Carlos Dionisio Alvarado García
(a) **ABOGADO Y NOTARIO**
(Firma y Sello)





Alvarado & García Asociados
Abogados y Notarios
Bufete Corporativo



Guatemala 28 de septiembre del año 2017.



Lic. Roberto Fredy Orellana Martínez
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.
Su Despacho.

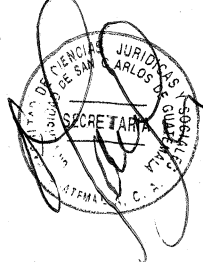
Me place saludarle deseándole los correspondientes éxitos en ese Despacho y demás labores profesionales.

En cumplimiento al nombramiento recaído en mi persona, en mi calidad de asesor del trabajo de tesis de la bachiller **GLADYS NOHEMÍ GONZÁLEZ AGUILAR**, intitulado: **"FUNCIONALIDAD DE LAS ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA"**; es procedente dictaminar respecto a la asesoría del mismo debido a las siguientes justificaciones.

- i. La estudiante **GLADYS NOHEMÍ GONZÁLEZ AGUILAR**, en su trabajo de tesis, enfoca con bastante propiedad con apoyo en el derecho positivo y la doctrina, sobre la obligación que tienen los transportistas del servicio extraurbano de obtener un seguro para la protección de los usuarios del servicio.
- ii. El tema es abordado en una forma sistemática, de fácil comprensión y didáctica, abarcando antecedentes, definiciones, doctrina y una conclusión discursiva, así como regulación legal en la materia, apoyando su exposición con fundamento en normas constitucionales y derecho ordinario aplicable al mismo, lo que hace de este trabajo un documento de consulta y utilidad a quien esa clase de información necesite.
- iii. Aunado a lo expuesto, se pudo establecer que el referido trabajo de investigación se efectuó apegado a la asesoría prestada, habiéndose apreciado el cumplimiento a los presupuestos tanto de forma como de fondo exigidos por el Artículo treinta y uno (31) del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de la facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, ya que las técnicas que se utilizaron fueron la documental y de fichas bibliográficas, con las cuales se recopiló la información actual y relacionada con el tema.
- iv. El contenido del trabajo de tesis tiene relación con la conclusión discursiva, siendo la bibliografía empleada la correcta y relacionada con las citas bibliográficas de los capítulos. A la sustentante, le sugerí ampliar sus capítulos, introducción y bibliografía, bajo el respeto de su posición ideológica;



Alvarado & García Asociados
Abogados y Notarios
Bufete Corporativo



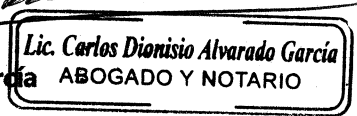
quien se encontró conforme con llevarlas a cabo, y por último pude constatar que la bibliografía era la adecuada para la elaboración del tema.

- v. El trabajo denota esfuerzo, dedicación y empeño y personalmente me encargué de guiarla durante las etapas del proceso de investigación científica, aplicando las técnicas de investigación y los métodos analíticos y sintéticos; con lo cual se comprobó la hipótesis planteada.
- vi. No fueron necesarios la presentación de cuadros estadísticos, debido a que la investigación no lo ameritaba.
- vii. El lenguaje empleado durante el desarrollo de la tesis es correcto y el contenido de la misma es de interés para la ciudadanía guatemalteca, siendo el trabajo un aporte técnico y científico para los estudiantes y catedráticos que manejen el tema del derecho mercantil especialmente en lo referente al seguro y reaseguro, así mismo con la relación de las aseguradoras y reaseguradoras, trabajo que fue realizado con esmero por parte del estudiante.
- viii. Por lo expuesto concluyo que el trabajo de tesis, no se limita a cumplir únicamente con los presupuestos de presentación y desarrollo, sino también a la sustentación en teorías análisis y aportes tanto de orden legal como académica, ello en atención a los preceptos del normativo en mención regulados para el efecto, resultando como relevante el contenido analítico inserto en todo el trabajo de investigación
- ix. Aunado a lo anterior manifiesto expresamente que con la bachiller **GLADYS NOHEMÍ GONZÁLEZ AGUILAR**, no me unen nexos de parentesco, amistad íntima o enemistad, ni cualquier otro tipo de relación que pudiera afectar la imparcialidad de este dictamen, la cual ofrezco sin ningún interés directo o indirecto.
- x. En consecuencia en mi calidad de **asesor** de tesis me permito **DICTAMINAR FAVORABLEMENTE**, en el sentido de que el trabajo de tesis de grado del autor amerita seguir su trámite hasta su total aprobación para ser discutido en su examen público de graduación y poder optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Sin otro particular me suscribo como su atento y seguro servidor.

Deferentemente;


Carlos Dionisio Alvarado García
Asesor
Col. 9824


Lic. Carlos Dionisio Alvarado García
ABOGADO Y NOTARIO



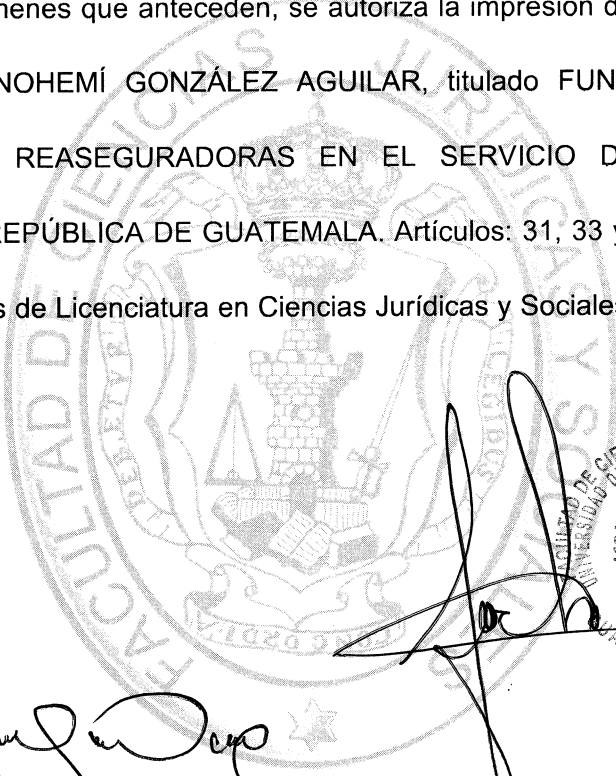
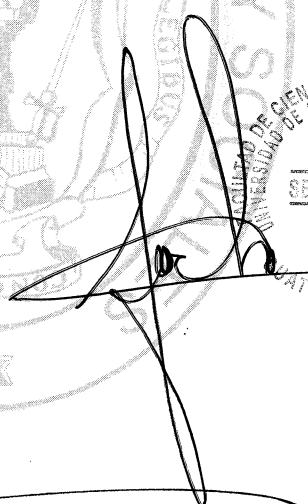
USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 02 de mayo de 2018.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante GLADYS NOHEMÍ GONZÁLEZ AGUILAR, titulado FUNCIONALIDAD DE LAS ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/cpchp.


Circular stamp: FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES, UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, C.A., SECRETARIO
Circular stamp: FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES, UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, C.A., DECANO



DEDICATORIA

A DIOS:

Por darme la vida, bendecirme con sus bondades y por darme la oportunidad de alcanzar mi primera meta profesional.

A MIS PADRES:

Otto Orlando González García y Lesbia Esperanza Aguilar Soto, por su apoyo incondicional y sabios consejos.

A MIS HERMANAS:

Heidy y Jennifer, con especial cariño, gracias por su apoyo.

A MIS MAESTROS:

Quienes en esta etapa de mi vida, influyeron y generaron con sus lecciones y experiencias que me formara como una persona competente y preparada para los retos que me depara la vida; a todos y a cada uno de ellos mi admiración y agradecimiento por compartir sus conocimientos.

A:

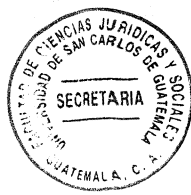
La Universidad de San Carlos de Guatemala, por permitirme culminar mis estudios superiores y hacerme acreedora de formar parte del claustro de Abogadas y Notarias de la Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala -USAC-.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, mi eterno agradecimiento por ser parte de mi formación profesional.

Y A USTED:

Espero aprecie este trabajo y le ayude a su formación profesional.



PRESENTACIÓN

Esta investigación, contiene el servicio de transporte de pasajeros y la funcionalidad de las aseguradoras y reaseguradoras, como resultado de los constantes accidentes de tránsito protagonizados por pilotos de unidades del transporte de pasajeros. Debido a eso se establece la obligación que el propietario del transporte tiene que adquirir un contrato de seguro, para garantizarle a los usuarios de dicho transporte que al momento de ocurrir un siniestro se podrá contribuir a minimizar el impacto económico y social a los miembros de las familias de los afectados en la ocurrencia de un hecho de tránsito.

Por lo anterior es importante resaltar que en la actualidad las aseguradoras o reaseguradoras, son fiscalizadas y supervisadas para garantizarle al asegurado que dichas entidades cuentan con capital y cumplan con el pago de la indemnización, de acuerdo al contrato de seguro contratado.

La presente tesis pertenece a la rama jurídica del derecho mercantil, esta investigación es de tipo cualitativa, se abordará del año 2011 al 2016.



HIPÓTESIS

De la investigación realizada, se deduce que se vulnera el derecho a la seguridad en el tráfico comercial, de los usuarios, quienes utilizan el transporte colectivo, se ven afectados por la falta de vigencia en el contrato de seguro obligatorio, en virtud que no existe un control que garantice la vigencia de los mismos.

Por lo tanto, en la actualidad el contrato de seguro obligatorio, ya no responde a las necesidades de los usuarios; como tampoco garantizan los derechos de estos; por lo que se debe exigir a la Dirección General del Transporte, que regule la verificación, vigencia y continuidad del seguro obligatorio.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Para la presente investigación se utilizaron los métodos analítico, sintético e inductivo. Luego del análisis investigativo, se deduce que en la actualidad las aseguradoras y reaseguradoras, son parte del desarrollo económico, a través del uso constante de un contrato de seguro o reaseguro. A raíz de ello se constató la obligatoriedad, que tiene todo propietario de medio de transporte extraurbano que preste servicios en el país, de contratar y mantener vigente el seguro por hechos de tránsito, para indemnizar por muerte o lesiones a las personas que viajando en el transporte extraurbano de personas sufra algún siniestro, debiendo la aseguradora reportar cada siniestro a la Dirección General de Transporte.

Por lo anterior la hipótesis es comprobada y se concluye que fue validada, en virtud que se considera necesario que la Dirección General de Transporte, supervise de manera frecuente en operativos la supervisión, de que dicho seguro se encuentre vigente, dicha dirección, tiene a su cargo la recopilación de información de cada siniestro ocurrido y el control sobre las multas impuestas a cada propietario, teniendo la facultad de negar licencias o renovaciones, para la prestación del servicio de transporte extraurbano de personas, cuando los registro de un propietario muestren el incumplimiento de lo establecido.

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	I

CAPÍTULO I

1. Contrato de seguro.....	1
1.1. Evolución histórica.....	1
1.2. Definición.....	2
1.3. Naturaleza jurídica.....	3
1.4. Características.....	5
1.5. Elementos.....	6
1.5.1. Personales.....	7
1.5.2. Objetivos.....	8
1.5.3. Formales.....	10
1.6. Seguro de transporte	11
1.7. Seguro de personas.....	12
1.8. El contrato de reaseguro y su relación con el contrato de seguro.....	13

CAPÍTULO II

2. El contrato de reaseguro.....	15
2.1. Historia.....	15
2.2. Principios generales.....	17
2.3. Definición.....	19
2.4. Naturaleza jurídica.....	21
2.5. Elementos.....	23
2.5.1. Personales.....	23

	Pág.
2.5.2. Reales.....	24
2.5.3. Formal.....	24
2.6. Características.....	24
2.7. Objeto del reaseguro.....	26
2.8. Registro de los contratos de reaseguro.....	27

CAPÍTULO III

3. El transporte terrestre.....	29
3.1. Antecedentes históricos.....	29
3.2. Definición.....	30
3.3. Naturaleza jurídica.....	30
3.4. Clases de transporte.....	31
3.5. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.....	32
3.5.1. Definición.....	33
3.6. Dirección General de Transporte.....	34
3.6.1. Definición.....	35
3.6.2. Principales acciones realizadas.....	36

CAPÍTULO IV

4. La actividad aseguradora.....	39
4.1. Objeto.....	40
4.2. Actividad mercantil de las aseguradoras.....	40
4.3. Aspectos Generales de las aseguradoras.....	41
4.3.1. Naturaleza jurídica.....	41
4.3.2. Forma de constituirse.....	42

	Pág.
4.3.3. Autorización.....	43
4.3.4. Dictamen.....	44
4.3.5. Capital.....	46
4.3.6. Órgano administrativo.....	48
4.3.7. Atribuciones.....	48
4.3.8. Prohibiciones.....	50
4.3.9. Sanciones.....	52
4.4. Suspensión de operaciones y liquidación.....	56
4.5. Régimen de fiscalización.....	57
4.6. Principales acontecimientos de la Ley de la Actividad Aseguradora.....	58

CAPÍTULO V

5. Funcionalidad de las aseguradoras o reaseguradoras en el servicio de transporte de pasajeros en la República de Guatemala.....	61
5.1. De la importancia de contratar seguro en el transporte urbano y extraurbano.....	62
5.2. De la responsabilidad en el tema del transporte.....	65
5.3. De la importancia en el pago de la indemnización.....	67
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	73
BIBLIOGRAFÍA.....	75



INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación se eligió con el objetivo principal de estudiar los contratos de seguro y reaseguro, así como la seguridad jurídica y confiabilidad que poseen en sus diferentes manifestaciones dentro del ámbito jurídico. Debido a que es fundamental conocer los efectos jurídicos de estos contratos y así tener conocimiento de que si el seguro o reaseguro cumple la función de dar la tranquilidad al asegurado, eliminando la incertidumbre económica sobre el futuro.

En la actualidad es obligatorio que el propietario de las unidades del transporte de pasajeros adquiera un seguro, para que asuman responsabilidad ante las personas que utilizan este servicio, a través del cual se va a minimizar el impacto económico a los miembros de las familias de los afectados en la ocurrencia de un hecho de tránsito, derivado a que en los últimos años se ha incrementado este tipo de siniestro, dejando como consecuencia hay personas que han perdido la vida.

Este tema es de gran repercusión y trascendencia social, dado que las personas para poder llevar a cabo sus actividades más usuales utilizan el transporte, por lo que es necesario que cada unidad de transporte cuente con un seguro, para que los usuarios del transporte tengan la tranquilidad que al momento de ocurrir un siniestro, se les indemnizara. Pero muchas veces ha ocurrido que la indemnización no se ha realizado debido a que la póliza del seguro ya no está vigente.

La hipótesis se comprobó, ya que a pesar de haberse obligado a la contratación de un seguro obligatorio en el transporte de personas, la Dirección General de Transporte no supervisa la vigencia continua de dicho seguro. Derivado de lo anterior se cumplieron los objetivos esperados, ya que es necesario que exista una supervisión continua sobre la vigencia del seguro, para que el transporte pueda operar.

La tesis quedó contenida en cinco capítulos de la siguiente forma: El capítulo uno contiene, definición, naturaleza, características, elementos, aspectos generales del contrato de seguro; en el capítulo dos contiene, historia, principios, definición, naturaleza, elementos, características y registro del contrato de reaseguro; capítulo tres contiene, transporte terrestre, antecedentes, definición, naturaleza jurídica, clases de transporte, ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda, dirección general de transporte, principales acciones realizadas; capítulo cuatro describe la actividad aseguradora, objeto, actividad, aspectos generales de las aseguradoras, naturaleza jurídica, forma de constituirse y principales acontecimientos de la Ley de la Actividad Aseguradora; capítulo cinco contiene, funcionalidad de las aseguradoras y las reaseguradoras en el servicio de transporte de pasajeros en la República de Guatemala, de la importancia de contratar seguro en el transporte urbano y extraurbano, de la responsabilidad en el tema del transporte, de la importancia del pago de la indemnización.

La metodología de investigación consistió en el uso de los siguiente métodos: el descriptivo, el analítico para estudiar la importancia del contrato de seguro, reaseguro, aseguradoras y reaseguradoras y el transporte con el fin de estudiar sus elementos, características y aspectos generales; el deductivo para determinar situaciones concretas y regulaciones normativas específicas del tema abordado; el inductivo y el sintético para elaborar el marco teórico que fundamenta este informe. Para la recolección del material que dio base al tema se utilizó la técnica bibliográfica documental.

Esperando que la información contenida en la tesis, en virtud que la problemática del transporte público en Guatemala, afecta a miles de guatemaltecos en su vida diaria y es de vital importancia que se tomen en cuenta los controles necesario, para que se les garantice el derecho a la vida y a la seguridad que garantiza la Constitución Política de la República de Guatemala.

CAPÍTULO I

1. Contrato de seguro

El seguro es una institución creada por el hombre para hacerle frente a los riesgos a que está sujeto en todos los ámbitos de su vida, ya sean provenientes de eventos de la naturaleza o bien de actos del mismo hombre, que provoquen pérdidas en su patrimonio.

1.1. Evolución histórica del seguro

“No se conoce a ciencia cierta la verdadera historia del seguro, puesto que como institución es considerablemente reciente. Sin embargo, el hombre desde su aparición en la tierra, siempre ha estado ligado al reto que representa lo imprevisto, originalmente el ser humano, en su condición de solitario nómada, enfrentaba peligros y dificultades. Condición que tras ser superada, llevó al hombre a compartir con otros semejantes, con la finalidad de protegerse mutuamente, constituyéndose así un tipo organizado de sociedad”.¹

Al inicio las situaciones de riesgo obligan al hombre a pensar en protegerse, no puede determinarse que existiera el seguro con los formalismos requeridos, pero si surgió con el propósito de protegerse y garantizar el patrimonio de su familia, lo que conlleva a organizarse en sociedad y es lo que permite que surja el seguro, convirtiéndose en una

¹ Stiglitz, Rubén. **Derecho de seguros**. Pág. 25

gran industria que forma parte vital de la economía; afirmando que en el mundo no hay nación, por pequeña que esta sea, que no tenga que ver con el seguro, en otras palabras el seguro ya es parte de la vida del ser humano.

En Guatemala, aunque no se conoce con certeza como se desarrolló esta industria, existen referencias que en los años 1930 a 1945 el seguro existía en el mercado, existiendo sólo compañías extranjeras que tenían oficinas representativas que atendían las necesidades de los habitantes, actualmente el seguro es una institución que contribuye al desarrollo económico y social.

1.2. Definición del contrato de seguro

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

Esta definición, establece que el contrato es de carácter mercantil; de la existencia del asegurador y asegurado o tomador; de la eventualidad que puede ser por causas naturales o humanas, del resarcimiento al beneficiario, de la existencia de daños físicos y patrimoniales; y de la póliza y la prima.

“Por el contrato de seguro, el asegurador, que deberá ser una sociedad anónima organizada conforme la ley guatemalteca, se obliga a resarcir un daño o a pagar una

suma de dinero al ocurrir el riesgo previsto en el contrato, a cambio de la prima que se obliga a pagar el asegurado o el tomador del seguro”.²

De la definición citada se infiere que se trata de un contrato consensual, que obliga al asegurado a pagar una prima y que, a cambio de esto, el asegurador pagará una suma si ocurre el riesgo pactado.

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

1.3. Naturaleza jurídica del seguro

Existen diversas teorías respecto a la naturaleza jurídica del contrato de seguro, pero tres teorías se consideran las más importantes, que a continuación se describen:

- a) Teoría de la indemnización: Según esta concepción, el seguro es una institución que tiene por objeto reparar o atenuar las consecuencias de un acontecimiento eventual e imprevisto. Se le critica a esta teoría que la reparación de un daño solo 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

² Villegas Lara, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Pág. 263

integridad física no es un bien sujeto a daños que puedan cuantificarse en términos indemnizatorios.

- b) Teoría de la necesidad: El fundamento del seguro, según esta teoría, consiste en 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.
- c) Teoría de la previsión: Cuando se contrata un seguro se está previendo minimizar las consecuencias de un hecho que, con riesgo, motiva el contrato de seguro.

“La teoría de la previsión, es la más acertada, 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”.³

La teoría de la previsión, es la que cumple con el objetivo principal de contar con un seguro, para que sea el asegurador el que asuma el riesgo en un futuro de tal modo que el asegurado este tranquilo.

³ Villegas Lara. **Ob. Cit.** Pág. 283

1.4. Características del contrato de seguro

Entre las principales características que permiten identificar al contrato de seguro se encuentran:

- Es un contrato acto de comercio: Efectivamente el contrato de seguro constituye un contrato mercantil, ya que está regulado en el Artículo 874 del Código de Comercio.
- Es un contrato solemne: El contrato de seguro es solemne, ya que su perfeccionamiento se produce a partir del momento en que el asegurador suscribe la póliza, la firma del asegurador sirve para solemnizar el acuerdo previo de voluntades entre las partes contratantes, respecto a los elementos del seguro.
- Es un contrato bilateral: En razón de que genera derechos y obligaciones para cada uno de los sujetos contratantes.
- Es un contrato oneroso: Es oneroso, porque significa para las partes un enriquecimiento y empobrecimiento correlativos. Por cuanto al asegurado 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.
- Es un contrato aleatorio: Es 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 produzca el siniestro.

- Es un contrato de ejecución continuada: Por cuanto los derechos de las partes o los deberes asignados a ellas se van desarrollando en forma continua, a partir de la celebración del contrato hasta su finalización por cualquier causa.
- 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.
- Es un contrato que debe concertarse de buena fe: Si bien es cierto que la buena fe domina todo el derecho de las obligaciones y en especial de las obligaciones mercantiles, porque tanto el asegurador como el asegurado deben manifestar buena fe, tanto en la celebración del contrato, como durante su período de vigencia.

1.5. Elementos del contrato de seguro

El contrato de seguro consta de una serie de elementos, que son la base que le dará validez al mismo, y se agrupa de la manera siguiente:

1.5.1. Elementos personales

Según los sujetos que intervienen en este contrato, estos pueden ser:

- a) Asegurador: “El asegurador, es la persona jurídica que está autorizada expresamente por ley a prestar servicios como tal y es además quien asume el riesgo y en virtud de ello se obliga a indemnizar al asegurado 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”.⁴

El asegurador, es la persona jurídica, constituida bajo la forma de sociedad anónima, controlada y fiscalizada por la Superintendencia de Bancos, se obliga a entregar una cierta cantidad de dinero, en caso de ocurrir el riesgo previsto en el contrato.

- b) Solicitante: Se 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.
- c) El asegurado: Es la persona natural o jurídica que busca trasladar un determinado riesgo a un tercero a efecto de que le sean resarcidos a él o a un tercero los daños o pérdidas que puedan derivar del acaecimiento de un suceso incierto a la fecha del contrato de seguro.

⁴ Villegas Lara. **Ob. Cit.** Pág. 227

El asegurado, es la persona que contrata el seguro para que el asegurador cubra los riesgos que se cause, de acuerdo al Artículo 875 inciso 3°, del Código de Comercio, es la persona que se encuentra interesada en trasladar un riesgo. Esta persona no tiene que ser directamente la interesada en trasladar el riesgo, puede ser un tercero que contrata el seguro. Es decir, el solicitante del contrato de seguro puede ser la misma persona interesada en trasladar un riesgo o un tercero que actúa por cuenta de otro.

d) El beneficiario: Artículo 875 inciso 4°, del Código de Comercio, lo define como “la persona que ha de percibir, en caso de siniestro, el producto del seguro”. 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 compañía.

1.5.2. Elementos objetivos

Son dos los elementos objetivos del contrato de seguro, el riesgo y la prima se describen a continuación:

a) El riesgo: “Es 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 incierto, porque si necesariamente va a ocurrir, nadie asumiría la obligación de repararlo. Constituye uno de los factores principales dentro de la actividad aseguradora. Es el objeto del seguro como medida de prevención de un acontecimiento incierto, que de

producirse obliga al asegurador a pagar la indemnización convenida”.⁵ En sí el riesgo consiste en la eventualidad que puede llevarse a cabo y pueda provocar la pérdida prevista en el contrato.

El riesgo en todo caso, como elemento objetivo del contrato de seguro, debe ser precisado y limitado en la mejor forma posible en la póliza, ya que de no suceder dicha limitación el asegurador responde a todos los riesgos posibles, como señala el Código de Comercio en su Artículo 886, el asegurador puede tomar sobre sí todo o algunos de los riesgos a que está expuesta la cosa asegurada. No estando expresamente limitado el seguro a determinados riesgos, el asegurador responde de todos, salvo las excepciones legales. Como una de las consideraciones básicas del seguro, el riesgo debe contar con algunos elementos fundamentales.

El Artículo 875 inciso 6º y 7º del Código de Comercio define el riesgo como una eventualidad de todo caso fortuito que pueda provocar la pérdida prevista en la póliza y el siniestro es la ocurrencia del riesgo asegurado. Se determina que los conceptos de riesgo y siniestro, para los efectos del contrato de seguro, son categorías jurídicas que deben aceptarse como tales, independientemente de su impacto negativo o positivo. El riesgo es un hecho que puede o no suceder; es independientemente, de que su efecto sea favorable o desfavorable, ya que de todos modos provoca el cumplimiento de la obligación del asegurador; y el siniestro, es el riesgo en acto, en la realidad. Lo que se previó en el contrato de seguro, sucedió; como consecuencia, el asegurador debe cumplir con sus obligaciones.

⁵ Villegas Lara. **Ob. Cit.** Pág. 228.

- b) La Prima: “Es la cantidad que paga el asegurado como contrapartida de las obligaciones, resarcitivas e indemnizatorias del asegurador. Es el precio del seguro y un elemento esencial de la institución”.⁶ La prima, es la cantidad o precio del seguro.

El Artículo 875 inciso 5º, del Código de Comercio, la define como la retribución o precio del seguro. La prima, como elemento objetivo del contrato de seguro es indispensable en el contrato de seguro, ya que constituye la suma que debe pagar el 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.

Para el cálculo de la prima existen varios elementos esenciales, siendo éstos:

- El tiempo de vigencia de la póliza de seguro
- La gravedad del riesgo a asegurar en la póliza y
- El valor de la suma asegurada. La forma de cancelación de la prima puede ser en un solo pago llamada prima única, o bien, en varios pagos parciales llamada periódica.

1.5.3. Elementos formales

El elemento formal del contrato de seguro está constituido por la póliza.

⁶ Vásquez Martínez, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil**. Pág. 78

a) Póliza: Se conceptúa a la póliza como el documento pre redactado que contiene el contrato de seguro. La póliza es un documento impreso en sus estipulaciones generales. Por otro lado, si se quieren extender las previsiones de las pólizas hacia otros ámbitos que surgen de la autonomía de la voluntad, se pueden usar hojas adicionales para dejar constancia de cualquier pacto no ordinario. Una particularidad de estos pactos es que su contenido o alcance jurídico prevalece sobre los pactos impresos. La póliza, como documento pre redactado, debe ser aprobada previamente por la Superintendencia de Bancos.

1.6. Seguro de transporte

El transporte, se refiere regularmente a la traslación de un lugar a otro de mercancías, ya sea por la vía terrestre, aérea o marítima, mediante el pago de una suma monetaria. El seguro del transporte es aquél que se aplica a los medios de transporte como tal, sin importar si este es marítimo, terrestre o aéreo y lo que en ellos se encuentra para ser transportado. Es decir, es un seguro genérico. El transporte de personas no se encuentra integrado a esto. En el transporte se presenta una empresa de carácter mercantil, que es la porteadora, que ofrece sus servicios al público. El contrato de transporte tiene en el cargador quien envía las mercancías y el porteador quien las conduce, como elementos personales. El destinatario no se incluye en esta categoría.

El elemento formal de este tipo de contratos, es la carta de porte, misma que no es indispensable, pero si exigible en el caso que existieren problemas.

En Guatemala el seguro de transporte tiene cobertura mayor que la que se le asigna en otros países. Este seguro tiene mucha práctica porque está ligado al tráfico comercial, sobre todo en el ámbito internacional. El Código de Comercio lo regula, del Artículo 950 al 978. Su función principal es cubrir los medios de transporte y a los efectos o cosas transportadas, ante los riesgos, a que se sujetan con motivo de la transportación.

El seguro de transporte se considera que tiene una cobertura contra todo riesgo o una universalidad de riesgos debido a la imposibilidad de precisar la cantidad de hechos que pueden ser nominados como tales con motivo de la transportación. Sobre ese criterio el Código de Comercio, señala que este seguro abarca los riesgos del transporte, sin especificarlo.

1.7. Seguro de personas

En el seguro de personas, el objeto asegurado es la propia persona, cuya función es la protección de la vida y la integridad física de la persona individual. De ahí que este grupo se le conozca a través del seguro de vida y el de accidentes.

El seguro de vida 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 personas 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. Estas dos posibilidades iniciales se combinan entre sí o con diferentes alternativas prácticas que ofrecen las sociedades aseguradoras. En

cuanto al seguro de accidentes, que sería un aspecto que cubriría el de la vida, puede presentarse en forma aislada y su fin es proteger a la persona asegurada de daños corporales que llegare a sufrir.

Por otro lado, y en lo que al seguro de vida para el caso de muerte se refiere, al hecho previsto, fallecer es un acontecimiento futuro cierto, contrario a la regla de que el riesgo debe ser incierto. Esta circunstancia hace que este seguro exija una administración matemáticamente planeada, a fin de garantizar su efectividad.

Como los seguros de personas no son de indemnización, ya que la vida o la integridad física no tiene un precio, se les considera como seguros de sumas, no solo porque primas pagadas se van capitalizando, sino porque la cantidad asegurada no tiene más límite que las posibilidades económicas de quién pagará las primas y la capacidad empresarial del asegurador para responder de la suma asegurada.

1.8. El contrato de reaseguro y su relación con el contrato de seguro

El contrato de reaseguro viene a ser otro contrato de seguro, pero con una variación en cuanto a los sujetos, pues el asegurador pasa a ser asegurado. Con el fin de no correr solo el asegurador, el riesgo de pagar la indemnización si sucede el siniestro, la aseguradora se reasegura con una reaseguradora, celebrando un contrato mediante una póliza y pagando una prima. Como efecto de este contrato se traslada al reasegurador el riesgo de pagar eventualmente la indemnización del seguro contratado.

En este orden de ideas, se puede definir al contrato de reaseguro como aquel acuerdo de voluntades por el cual el asegurado traslada al reasegurador todo o parte de su propio riesgo. Este contrato se encuentra regulado en el Código de Comercio, del Artículo 1020 al 1023.

La relación con el contrato de seguro es muy estrecha, pues las aseguradoras para garantizar el cumplimiento del pago de las indemnizaciones al suceder los siniestros que acaecen a sus asegurados, recurren al contrato de reaseguro para poder cumplir con tales obligaciones.

CAPÍTULO II

2. El contrato de reaseguro

Figura contractual, utilizada internacionalmente, en Guatemala no es la excepción, desde la llegada del contrato de seguro al país, las aseguradoras vieron la necesidad de poderse respaldar ante un reasegurador, cuando surgieran siniestros de tal magnitud, que los daños ocasionados al patrimonio de sus clientes, fuesen tan grandes que no pudieran ser cubiertos, de tal manera, el contrato de reaseguro es de vital importancia hoy en día, no solamente para cubrir la parte proporcional que las aseguradoras no pueden proteger, si no también, las primas que generan.

Este tipo de contrato de reaseguro es un método de dispersión del riesgo que las compañías de seguros utilizan como una herramienta de administración de riesgos con el propósito de garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas cuando estas van más allá de su capacidad financiera.

2.1. Historia del contrato de reaseguro

“El primer contrato de reaseguro, escrito en latín, del que se tiene noticia se produjo en Génova en julio de 1370. Se refería a un cargamento que se debía transportar por mar desde Cádiz a Sluis y que estaba asegurado. Pero por la peligrosidad de la travesía el asegurador transfirió la mayor parte del riesgo a un segundo asegurador que aceptó, lo

que dio lugar a un auténtico reaseguro entre asegurador y reasegurador, sin que propietario tuviese relación contractual con el segundo”.⁷

“En aquel convenio de reaseguro no se mencionaba la prima que había de ser pagada, muy probablemente por las leyes canónicas contra la usura que imperaban entonces en Génova. Llegamos al Siglo XV, concretamente al 16 de mayo de 1904 en Florencia donde aparece un contrato de reaseguro para un transporte de lana por valor de 200 florines oro, desde Southampton a Porto Pisano, en el que aparece por primera vez conocido el término Rasichurare, equivalente al actual Riassecurare. Tal término parece ser que fue adoptado por otras lenguas europeas para denominar este tipo de relación comercial”.⁸

El primer contrato de reaseguro se hizo en el ramo de seguro de transporte, ya que este ramo el más antiguo de los existentes en los comienzos de la actividad reaseguradora, los aseguradores, solo aceptaban aquellos riesgos que podían conservar en su totalidad por cuenta propia.

“Las primeras compañías de seguros, tal como hoy las entendemos, los datos afirman que la primera aseguradora conocida que utilizaba pólizas de seguro impresas se localiza en Sevilla en 1552, en Italia, la póliza impresa más antigua está techada en Venecia en 1583. Aquellas primeras aseguradoras tenían la necesidad de diluir los riesgos asumidos, cosa que conseguían practicando un sistema de coaseguro. Se

⁷ De Macedo, Pedro. **Introducción al reaseguro**. Pág. 3

⁸ **Ibid.** Pág. 4

repartían entre ellas los riesgos más grandes según distintos porcentajes previamente acordados”.⁹ Es así como surge el afianzamiento del reaseguro, ya que esta situación llevó a esas primeras aseguradoras a situaciones de administración engorrosa e incluso, en algunos casos, a falta de capacidad.

Con el desarrollo industrial y comercial, el seguro tomo un auge que se hizo necesario buscar nuevas formas de cobertura lo que hace que surja el reaseguro, para que fuera más flexible, de tal manera que el contrato de reaseguro automáticamente cubriría prácticamente todos los negocios suscritos por una compañía en un determinado ramo.

2.2. Principios generales del reaseguro

“Los principios doctrinarios del contrato de reaseguro”¹⁰, es una clasificación general siendo los siguientes:

- a) Autonomía: Entre el seguro y el reaseguro existe una relación que no se puede privar de su autonomía, ya que son contratos diferentes, poseen distintas condiciones y cubren diferentes riesgos.
- b) Independencia del seguro frente al reaseguro: El contrato de seguro es independiente del reaseguro en consecuencia al ocurrir un siniestro el asegurado jamás podría proceder contra el reasegurador aun en caso de insolvencia de aquel,

⁹ **Ibid.** Pág. 5

¹⁰ Girón Migoya, Jose Leonel. **Aspectos administrativos del reaseguro en las compañías de seguros.** Pág. 44

pues no les une relación jurídica alguna. De acuerdo al Artículo 1023 del Código de Comercio de Guatemala.

- c) Dependencia del reaseguro: El contrato de reaseguro depende del contrato de seguro, ya que debe su existencia a este último. En consecuencia cualquier alteración al contrato de seguro que afecte el riesgo asegurado, repercutirá en el contrato de reaseguro en forma directa.
- d) Buena fe contractual: El contrato de reaseguro, se muestra la confianza que existe en el mercado, en el sentido de que el principio de la buena fe contractual se da, ya que es poca la información que en general se facilita por las aseguradoras.
- e) La gestión del riesgo corresponde al asegurador directo: En la gestión del riesgo como el ajuste del siniestro, corresponde al asegurador directo, salvo en reaseguros especiales en los que los reaseguradores cubren la mayor parte del riesgo en cuyo caso puede existir cláusula que fije el derecho del asegurador a intervenir en el ajuste de la pérdida estimada.
- f) El reaseguro se contrata entre profesionales: En el contrato de seguro, las normas legales tienden a proteger al asegurado por considerarlo la parte más débil, mientras que en el reaseguro al ser profesionales las partes que intervienen en la formulación del mismo, las normas son dispositivas. Esta situación ha dado lugar a la inclusión de una cláusula compromisoria por la que sustraen las posibles diferencias entre ellos de la legislación general. Dando lugar a que la regulación del contrato de

reaseguros se deje a voluntad de las partes. De acuerdo con los Artículos 1021 y 1022 del Código de Comercio de Guatemala.

- g) Es obligación del asegurado retener una parte del riesgo: Dicho principio no excluye la cesión de un riesgo al cien por ciento, pero estos casos no son por medio de contrato sino por el sistema conocido como reaseguro facultativo. Estas cesiones se hacen por razones técnicas, pero el reaseguro existe, si el reasegurador acepta el riesgo y lo hace con perfecto conocimiento del mismo, en la mayoría de los casos es él quien fija la prima y algunas condiciones. Sin embargo en los contratos de reaseguro es obligación del reasegurado retener una parte del riesgo lo cual sirve también al reasegurador para hacer la debida distribución de sus riesgos y fijar sus propias retenciones.

Los principios descritos anteriormente son de gran importancia ya que nos dan los lineamientos para el adecuado desarrollo del reaseguro, independientemente de la modalidad suscrita, se puede notar que en algunos casos determinados no intervienen los clientes directos y ninguna autoridad del Estado, siendo las operaciones de buena fe entre el asegurador y reasegurador, convirtiéndolo en un contrato noble, pero a la vez en un contrato vulnerable de sufrir alteraciones en sus condiciones.

2.3 Definición del contrato de reaseguro

“Por su mismo nombre reaseguro quiere decir que ya existe primero un contrato de seguros directo u original. No importa la opinión que uno tenga en relación al aspecto

legal del reaseguro, es generalmente aceptado que el reaseguro no es posible sin existencia de un contrato de seguros. Debido a esta dependencia, uno no puede considerar su función separadamente del producto ofrecido por el asegurador. Entre las numerosas posibilidades de contrarrestar los peligros que amenazan la existencia económica de personas y empresas, el único aspecto de interés en este tema es la posibilidad de habilitar al individuo para soportar un riesgo económicamente, gracias al seguro que es capaz de obtener”.¹¹

El contrato de reaseguro no sería posible sin la existencia del seguro y además recíprocamente, el asegurador no podría existir si no existiera el reasegurador. Lo que se pretende con dicho contrato es que sea un método de dispersión del riesgo que las compañías de seguros utilizan como una herramienta de administración de riesgos con el propósito de garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas cuando estas van más allá de su capacidad financiera.

Por su parte, se puede mencionar al autor M. Grossmann Rückversicherung citado por el Licenciado Villegas Lara, que dice lo siguiente: “El reaseguro es la transferencia de una parte de los peligros o riesgos que un asegurador directo asume frente a los asegurados, mediante contratos o por disposiciones legales, a un segundo asegurador, el reasegurador, que no tiene relación contractual directa con el asegurado”.¹² La ventaja que ofrece el reaseguro al asegurador consiste en reducir las consecuencias derivadas de la verificación del siniestro.

¹¹ Gerathewohl, Klaus. **Reaseguro teoría y práctica**. Pág. 1

¹² Villegas Lara. **Ob. Cit.** Pág. 365

El reaseguro, en términos sencillos es un seguro para el seguro, quizás una definición simple y comprensible a pesar de la existencia de variadas propuestas de carácter general. El reaseguro es el seguro del riesgo asumido por el asegurador. En tal sentido, el reaseguro sirve para distribuir entre otros aseguradores o reaseguradores los excesos de los riesgos de más volumen permitiendo al asegurador directo operar sobre una masa de riesgos aproximadamente iguales, por lo menos si se computa su volumen de índice de intensidad de siniestros.

El ordenamiento jurídico guatemalteco, lo define según el Artículo 1020 del Código de Comercio, el cual establece contrato de reaseguro. “Por el contrato de reaseguro, el asegurador traslada a otro asegurador o reasegurador, parte o la totalidad de su propio riesgo”.

El contrato de reaseguro es un método de dispersión del riesgo que las compañías de seguros utilizan como una herramienta de administración de riesgos con el propósito de garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas cuando estas van más allá de su capacidad financiera.

2.4. Naturaleza jurídica del reaseguro

Existen diferentes argumentos respecto a la naturaleza jurídica del contrato de reaseguro, en las cuales es considerado como fianza, cesión, mandato, sociedad, cuenta en participación y seguro de daños. Después de comparar la definición legal en el Código de Comercio, se establece que el contrato de reaseguro, es una modalidad

del contrato de seguro. Por lo cual los principios que rigen en el seguro serán a su vez los que regirán para el reaseguro, asimismo los procedimientos utilizados.

Se menciona al autor S. J. Butler, corresponsal legal de la revista Reinsurance, citado por el Licenciado Roca Orellana, manifestando: "Es preciso distinguir tres situaciones que difieren notoriamente:

- Las facilidades automáticas que solamente constituyen acuerdos para contratar reaseguros en el futuro y no son más que promesas de contratos.
- Los contratos en los cuales la compañía cedente tiene que adoptar alguna medida antes de reasegurar sus responsabilidades, derivadas de alguna póliza o pólizas, o sea que tiene que ceder sus excedentes mediante un asiento en un bordeó.
- Los contratos de reaseguro cuota parte y los no proporcionales en los cuales los riesgos aceptados por la compañía cedente son reasegurados automáticamente según las condiciones del contrato, sin que el reaseguro tenga que adoptar ninguna medida adicional. En los reaseguros automáticos, la reaseguradora se compromete a aceptar y la aseguradora cedente a trasladar determinados riesgos ya establecidos anteriormente. Al asegurar la compañía cedente un riesgo de los contemplados en el contrato de reaseguro, sabe que automáticamente éste estará reasegurado".¹³

¹³ Roca Orellana, Manuel Vicente. **Análisis jurídico del contrato de reaseguro.** Pág. 10

En base a lo anterior se concluye, que el reaseguro es una modalidad del seguro, y que la naturaleza jurídica del contrato de reaseguro, se establece de acuerdo a sus propias condiciones de aseguramiento.

2.5. Elementos del contrato de reaseguro

El contrato de reaseguro, tiene como elementos personales, reales y formales los cuales se desarrollaran a continuación:

2.5.1. Elementos personales

Para comprender el funcionamiento del contrato de reaseguro, es muy importante tener claridad en cuanto a los elementos personales que lo conforman:

- a) Reasegurador: Es la entidad que otorga una cobertura de reaseguro, aceptando el riesgo que le transfiere la sociedad cedente.
- b) Reasegurado o cedente: Se da este nombre a la aseguradora que tiene un riesgo, o un conjunto de ellos, bajo la cobertura de un contrato de reaseguro.
- c) Retrocesionario: Recibe esta denominación el reasegurador que acepta el riesgo ofrecido por el otro reasegurador.

2.5.2. Elementos reales

El contrato de reaseguro, posee los mismos elementos reales que tiene el contrato de seguro, por lo cual se hará una breve descripción de ellos:

- a) Prima: Es la retribución que la compañía aseguradora debe pagar a la reaseguradora por asumir uno o varios riesgos determinados total o parcialmente.
- b) Riesgo: Es la posibilidad de que se produzca un acontecimiento fortuito que pueda provocar un perjuicio patrimonial para la aseguradora.
- c) El interés asegurable: Es el interés que tiene la aseguradora de que un determinado riesgo no se llegue a producir.

2.5.3 Elemento formal

El elemento formal del contrato de reaseguro, está constituido por la póliza del reaseguro, que es el documento a través del cual se formaliza el convenio realizado entre las partes y que contiene las cláusulas que establecen los derechos y obligaciones de las partes.

2.6. Características del contrato de reaseguro

El contrato de reaseguro, contiene las mismas características que el contrato de

seguro, por lo cual se describen a continuación:

- “Es un contrato consensual, ya que se perfecciona con el consentimiento. Esta falta de formalismos se debe a que la buena fe de ambas partes está siempre presente en sus actuaciones, sean estas verbales o escritas.
- Es un contrato oneroso, pues el reasegurador se obliga a cambio de una retribución que recibe del asegurador.
- Es un contrato bilateral, porque existen prestaciones recíprocas, pago de la prima y pago de la suma asegurada. Cada una de las prestaciones es causa de la otra.
- Es un contrato aleatorio, ya que siempre existe un riesgo. Es aleatorio para el asegurador porque no sabe por cuánto tiempo tendrá que pagar la prima, y para el reasegurador porque no sabe si el siniestro se producirá o no.
- Es un contrato de tracto sucesivo, pues no se agota en un momento. Aun cuando el contrato cubra varios periodos de tiempo, es uno solo. Existe una conducta continuada de cumplimiento de ambas partes, especialmente del asegurador.
- Es un contrato de máxima buena fe, esto significa que ambas partes deben revelar todos los datos de interés y deben abstenerse de formular declaraciones erróneas.

La obligación de revelar recae principalmente sobre la parte que solicita reaseguro, o sea, la compañía aseguradora”.¹⁴

Se concluye que estas características al igual que el contrato de seguro, rigen el contrato de reaseguro, con la diferencia que se lleva a cabo entre asegurador y reasegurador.

2.7. Objeto del reaseguro

El contrato de reaseguro, pretende ser una base para la solvencia de una compañía aseguradora. En el ramo de seguros, es un principio que mientras más se distribuyan los riesgos, más solvencia tendrán las aseguradoras. Para poder contratar más seguros y esparcir los riesgos, la compañía aseguradora necesita cierta capacidad económica que no es posible tener sin el respaldo de los contratos de reaseguro. Al tener la compañía aseguradora solamente una parte del riesgo, necesita de un contrato de reaseguro para poder completar el monto que asciende la póliza original. La compañía cedente puede retener solo una parte económica para cubrir por sí misma la mayoría de los riesgos que suscribe, porque cada compañía aseguradora tiene fijados sus límites máximos de retención de riesgo, de acuerdo a su capital y a sus reservas.

El contrato de reaseguro, permite proporcionar mayor capacidad financiera a las aseguradoras. Por su parte se puede mencionar a R. L. Carter citado por el Licenciado Roca Orellana, sintetizar lo siguiente: “A manera de ejemplo tal situación exponemos un

¹⁴ Roca Orellana. **Ob. Cit.** Pág. 10

hecho histórico sobre el terremoto de 1976 en Guatemala, una catástrofe natural que produjo grandes pérdidas en la economía nacional, los aseguradores originales distribuyen las pérdidas en el mercado internacional. Fueron las compañías reaseguradoras las que pagaron la mayor parte de las pérdidas y las compañías aseguradoras nacionales asumieron una pequeña parte de la misma. Por lo cual es importante la colocación de los contratos de reaseguro para las aseguradoras, ante un reasegurador”.¹⁵

Se determina que el reaseguro es de gran importancia en el desarrollo de la actividad aseguradora, de modo que puede afirmarse que la institución del seguro no podría existir sin la cooperación del reaseguro y por lo tanto son actividades íntimamente relacionadas. Por lo cual el objeto del contrato de reaseguro permite que una entidad aseguradora pueda asumir riesgos que van más allá de su capacidad financiera ya que por ser una entidad con un capital limitado, de ninguna manera podría realizar su función sin la existencia de entidades reaseguradoras que respalden su gestión.

2.8. Registro de los contratos de reaseguro

El contrato de reaseguro, se registra de acuerdo con el Anexo a la Resolución JM-6-2011, que contiene Reglamento para el registro de reaseguradoras o aseguradoras extranjeras, de contratos de reaseguro y determinación de los límites o plenos de retención, según lo establecido en el Artículo 10. Registro de Contratos: “Las aseguradoras o reaseguradoras autorizadas para operar en el país, deberán enviar a la

¹⁵ Roca Orellana. **Ob. Cit.** Pág. 12



Superintendencia de Bancos los contratos de reaseguro, con excepción de los facultativos, dentro de los seis meses siguientes al inicio de la vigencia de los mismos, en original y fotocopia, para su registro. El original será devuelto a la entidad debidamente sellada como comprobación del registro del contrato de reaseguro”.

CAPÍTULO III

3. El transporte terrestre

Se denomina transporte al traslado de personas o bienes de un lugar a otro. La cual puede llevarse a cabo de diferentes maneras, de conformidad con la vía que se desea utilizar. La civilización no podría existir sin el transporte terrestre.

3.1. Antecedentes históricos del transporte terrestre en Guatemala

El primer medio de transporte fue el mismo hombre, colocaban los objetos sobre los hombros, la cabeza o quizá sobre los brazos; así al principio el hombre primitivo sirvió como bestia de carga. El transporte se simplificó en los tiempos del hombre prehistórico cuando se procedió a domesticar animales que se utilizaron para labores de carga. La rueda, fue utilizada como medio de transporte comercial, a través de la carreta, que se utilizó con tracción humana y tracción animal.

Una de las características de la época moderna, es el intercambio a gran escala de productos, entre los habitantes de las distintas regiones de la República, y de ésta con otras naciones. Tanto el transporte de personas, como el de mercadería, se han facilitado en los últimos años, por la multiplicación de las vías de comunicación.

En la actualidad este servicio es prestado a través de vehículos automotores.

3.2. Definición

En términos generales el significado de la palabra transporte, se considera como el traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares.

El transporte terrestre es definido como: “La conducción de personas o de mercaderías de un punto a otro, por vías terrestres, entendiendo por ellas, negativamente, las que no son marítimas, fluviales, ni aéreas; el transporte lo puede efectuar una persona, un animal o un vehículo, o combinados todos ellos, como el antiguo de carros y carretas”.¹⁶

El transporte terrestre, es aquel medio que se utiliza para movilizarse o trasladarse de un lugar a otro, además de ser aquel medio de transporte que se moviliza únicamente sobre la tierra.

3.3. Naturaleza jurídica

En el amplio sentido de la palabra, el transporte sea urbano o extraurbano, de pasajeros o de carga, se le encuentra bajo la categoría de servicios de interés público, por consiguiente, es el Estado el que lo regula, lo cual ostensiblemente es una intervención Estatal de tipo reglamentario.

Que la actividad del transporte en cualquier forma que éste sea prestado, es una actividad que se desarrolla a través del servicio público, ya que va dirigida a satisfacer

¹⁶ Cabanellas, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Pág. 505

necesidades colectivas, bajo normas jurídicas, donde impera la adecuación, obligatoriedad, regularidad, uniformidad y el fenómeno social destinado al proceso y bienestar de la colectividad y la satisfacción de las necesidades económico sociales.

3.4. Clases de transporte

El transporte, contiene la clasificación siguiente:

- a) Transporte público: Es aquel medio de transporte destinado para el público, es de uso generalizado capaz de dar solución al desplazamiento de las personas, el cual además de ser colectivo es pagado, tal es el caso del transporte urbano de camionetas para la ciudad de Guatemala, o bien en el transporte extraurbano. Es público porque puede ser utilizado por cuantas personas lo necesiten, imponiendo horarios de salidas, tarifas de pasaje, impuestos especiales y concede autorización de las rutas, cualquier incumplimiento de la concesión puede dar motivo para cancelarla. Así mismo las Municipalidades autorizan este tipo de transporte por medio de concesiones siendo el caso del servicio de autobuses urbanos.
- b) Transporte urbano: Es aquel transporte destinado a satisfacer las necesidades públicas de una ciudad, llevando pasajeros de un punto a otro, cubriendo determinado itinerario, jornada, horario y por un cobro preestablecido y no puede ser alterado sin autorización previa de las dependencias administrativas correspondientes. Cedida a base de una concesión para el establecimiento y funcionamiento de este servicio.

- c) Transporte Extraurbano: Es aquel transporte que moviliza pasaje y carga de una ciudad a otra.

3.5. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda es uno de los catorce ministerios que conforman el Organismo Ejecutivo del Gobierno de Guatemala, bajo la dirección del presidente de la República de Guatemala.

“Las carreteras son la principal vía de comunicación de un país. Para que Guatemala cuente con infraestructura y comunicaciones adecuadas, existe el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV-, institución encargada de planificar y desarrollar sistemas de comunicaciones, infraestructura y transporte del país. El Ministerio de Comunicaciones fue creado un 24 de agosto del año 1871, con el nombre de Ministerio de Fomento, según Decreto No.14. Posteriormente el 17 de agosto de 1999, el CIV se reglamenta con el acuerdo Gubernativo 520-99, convirtiéndolo en el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda”.¹⁷

Se concluye que dicho Ministerio, es el ente que direcciona, ejecuta políticas y estrategias para integrar al país con servicios acorde al desarrollo social y económico de la nación, estableciendo y manteniendo el desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país.

¹⁷ http://www.civ.gob.gt/quienes_somos/reseña_histórica. (consultado, 10 de noviembre de 2016).

3.5.1. Definición

El Ministerio es el ente rector de los sectores de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, según la Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto No.114-97, “le corresponde la formulación de políticas y llevar a cabo el cumplimiento del régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transportes del país; al uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo; a la obra pública; a los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología; y a la política de vivienda y asentamientos humanos”.¹⁸

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda de Guatemala, es la institución encargada de planificar y desarrollar sistemas de comunicaciones, infraestructura y transporte del país.

Actualmente la administración del sector de transporte es el resultado de una reorganización que empezó en los años noventa, es el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, que es el órgano encargado de velar por las políticas y la organización del transporte terrestre en Guatemala, a través de la Dirección General de Transporte, único ente a nivel nacional, facultado para ejecutar tanto la administración como la organización del mismo.

¹⁸ http://www.civ.gob.gt/quienes_somos/objetivos. (consultado, 10 de noviembre de 2016).



3.6. Dirección General de Transporte

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

El Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, reconoce la utilidad pública y protección del Estado al servicio de transporte comercial, manifestando que para la explotación de este servicio debe extenderse la autorización gubernamental, una vez llenados los requisitos legales, por parte de la autoridad gubernativa.

El Artículo 2 del Decreto 253 Ley de Transportes en su parte conducente: “Para el funcionamiento de los servicios de transportes expresados en el artículo anterior se requiere previa autorización y registro por parte del Ministerio de Economía y Trabajo”, así también en el Artículo 15 del mismo cuerpo legal se indica: “El Organismo Ejecutivo y las municipalidades emitirán los reglamentos que sean necesarios para el cumplimiento de esta Ley”.

¹⁹ **Manual de organización y funciones dirección general de transporte.** Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Pág. 6.

Para la emisión de los documentos que acrediten la autorización para dedicarse al transporte extraurbano, debe desarrollarse un trámite administrativo.

De acuerdo a la parte conducente del Artículo 20 del Acuerdo Gubernativo 535-2013, Reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial se indica: “Realizada la inspección de los vehículos y cuando se determine su óptimo funcionamiento, la Dirección extenderá la documentación que autoriza al solicitante a prestar el servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, quien deberá iniciar su operación en la forma, modo y horarios establecidos en el expediente con apego al Artículo 10, literales b), k), y m) de este Reglamento, y en un plazo no mayor de diez días hábiles, en caso contrario se cancelara la licencia otorgada”.

Por lo anteriormente indicado, la Dirección General de Transportes es la autoridad, encargada de emitir las respectivas autorizaciones para que una persona individual o jurídica pueda prestar el servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera en sus diferentes modalidades.

3.6.1 Definición

Es una Institución gubernamental centralizada, sus actividades específicas son el registro, control, regulación y autorización de los servicios nacionales e internacionales de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y el transporte de carga nacional o en tránsito.

La integración de la actual Dirección General de Transportes, ha venido evolucionando de acuerdo a las necesidades de actualización y adecuación operativa, que tienen como base fundamental los lineamientos emitidos para autorizar servicios de transporte terrestre extraurbano de pasajeros y de carga, de ámbito nacional, así como su control, renovación de licencias, sesión de derechos y velar por que se cumpla su reglamento.

Se establece que la Dirección General de Transportes, es el ente rector del transporte extraurbano, constituye la autoridad encargada de emitir las respectivas autorizaciones para que una persona individual o jurídica pueda prestar el servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera en sus diferentes modalidades. Es la Dirección General de Transporte, quien emite las licencias de operación requeridas por la ley para operar servicios de transporte extraurbano de pasajeros.

3.6.2. Principales acciones realizadas

La Dirección General de Transportes, ha realizado diferentes acciones para cumplir con sus objetivos y funciones, a continuación las siguientes:

- “Se han autorizado más de 206 licencias de transporte extraurbano de pasajeros por carretera lo que da como resultado un mayor número de autobuses autorizados, puestos en circulación a nivel nacional en rutas cortas como en rutas largas cubriendo la demanda de transporte por los usuarios.
- Durante el año 2016, se realizaron 876 operativos.

- Durante el año 2016, los inspectores realizaron 863 remisiones.
- Se continúa con la campaña permanente de prevención de accidentes viales TU VIDA VALE.
- Actualmente la Dirección General de Transporte, está tramitando una mayor disponibilidad presupuestaria necesaria, debido al crecimiento poblacional que requiere de más servicio de transporte extraurbano y que preste un servicio de calidad a los pasajeros.
- Inspectores realizan operativos verificando que los buses extraurbanos no sean sobrecargados.
- Inspectores verifican que los buses extraurbanos cobren la tarifa autorizada.
- Inspectores realizan operativos con el objeto de verificar que los pilotos de los buses extraurbanos, tengan el seguro obligatorio y demás documentos.
- Inspectores fiscalizan que las unidades de transporte no tengan fallas mecánicas y que cuenten con los implementos de seguridad y emergencia.
- La Dirección General de Transporte está trabajando con la colaboración Interinstitucional de Pro vial, Transito de Policía Nacional Civil, Policía Municipal de Transito y otras entidades.



- La Dirección General de Transporte, se ha modernizado ya que cuenta con página web, en la cual los interesados pueden acceder y obtener los requisitos para los trámites.
- Los trámites que se realicen en la Dirección General de Transporte, son totalmente gratuitos.
- Se ha implementado varias vías en las cuales los usuarios de los buses extraurbanos pueden hacer las denuncias de forma anónima”.²⁰

²⁰ <http://www.dgt.gob.gt/lai/?cd=>. (consultado, 11 de noviembre de 2016).



CAPÍTULO IV

4. La actividad aseguradora

Es el conjunto de entidades que intervienen en el desarrollo financiero de un país, para la compensación de riesgos. Cuenta con un marco juridico legal para su aplicabilidad y funcionamiento dentro de dicho territorio nacional siendo este el Decreto 25-2010 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de la Actividad Aseguradora, y esta norma era necesario para el adecuado funcionamiento de aseguradora y afianzadora, no habia sufrido ninguna modificacion y las instituciones datan desde el año 1950 y 1960 y las tendencias globales actuales han sufrido una evolución en su forma de operar, haciendo necesario que la actividad aseguradora en el país pueda desarrollarse y prestar un mejor servicio a las aseguradoras y usuarios.

Toda actividad que esté relacionada con los contratos de seguro o reaseguro forman parte de la actividad económica y mercantil de Guatemala, esto por su estabilidad y seguridad económica que ofrece a las personas que hacen uso de este servicio.

La institución aseguradora, tiene características específicas, peculiares y complejas con la prestación de servicios surgidos de la existencia de riesgos económicos, sean actuales o futuros, que afectan a las personas en su entorno social, a las empresas y a la sociedad en general. Estos riesgos para ser incluidos dentro de la aseguradora, deben reunir condiciones con las presiones ejercidas por los cambios ocurridos en el

entorno social, económico, tecnológico y legal. Paralelamente al desarrollo de las sociedades se incrementa la actividad aseguradora.

4.1. Objeto de la actividad aseguradora

El objeto principal que realizan las aseguradoras, es esencialmente la obtención de un beneficio económico para sus miembros, el cual obtendrán mediante la emisión de distintos seguros, luego de haber efectuado el pago de sus obligaciones, tanto a sus clientes cuando ocurre algún siniestro, reservas legales y gastos administrativos. Cumpliendo a su vez con lo establecido por la Junta Monetaria la cual determina como parte de las obligaciones que tiene la aseguradora de publicar en el diario oficial y en otro de mayor circulación las utilidades netas percibidas, esto con el objetivo de dar a conocer al público dichas cifras. Es por ello que es esencialmente mercantil.

4.2. Actividad mercantil de las aseguradoras

Está en la existencia del riesgo junto a la necesidad de reparar los daños producidos por la ocurrencia del evento. Es necesario indicar, que una aseguradora es una sociedad mercantil, pero se considera genéricamente, como una unidad económica organizada para combinar factores de producción, con el fin de elaborar servicios destinados a su venta y distribución del mercado.

Se puede definir a la actividad mercantil de las aseguradoras, como una operación que persigue obtener una ganancia cuando se asegura un bien para prevenirlo o protegerlo

de los riesgos, auxiliándose de los cálculos estadísticos que son los que señalan, indican cuales riesgos son técnicamente asegurables y la estimación de los mismos, buscando las formas contractuales para regular esa actividad.

4.3. Aspectos generales de las aseguradoras

En cuanto a las entidades aseguradoras y reaseguradoras, que deseen operar en Guatemala, deben de ser creadas y cumplir con los requisitos de su constitución, esto de conformidad con el Decreto 25-2010 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de la Actividad Aseguradora.

4.3.1. Naturaleza jurídica

Nótese que la naturaleza jurídica de las aseguradoras guatemaltecas, jurídicamente constituidas para operar en el país, tiene su fundamento en el Artículo 119 literal k, de la Constitución Política de la República de Guatemala, al establecer que es obligación fundamental, proteger la formación de capital, el ahorro y la inversión, por lo cual se debe garantizar la protección al gremio asegurador, determinando parámetros para que surjan inversiones locales e internaciones en este campo.

El Decreto 25-2010 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de la Actividad Aseguradora, establece que tiene por objeto proporcionar de manera integral los requisitos, trámites y procedimientos a 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.

4.3.2. Forma de constituirse

Las aseguradoras o reaseguradoras para operar en Guatemala, debe seguir con lo establecido en el Decreto número 25-2010 del Congreso de la Republica, Ley de la Actividad Aseguradora y la Resolución JM-87-2010 de la Junta Monetaria, Reglamento para la Constitución de Aseguradoras o de Reaseguradoras Nacionales y el Establecimiento de Sucursales de Aseguradoras o de Reaseguradoras Extranjeras.

De conformidad con el Artículo 9 de la Ley de la Actividad Aseguradora y los Artículos 2, 3 y 6 del Reglamento para la Constitución de Aseguradoras o de Reaseguradoras Nacionales y el Establecimiento de Sucursales de Aseguradoras o de Reaseguradoras Extranjeras, Resolución JM-87-2010 de Junta Monetaria, se presentan los requisitos que deben cumplir:

- a) “Constituirse como sociedades anónimas con arreglo a la legislación general de la República de Guatemala y observando lo establecido en la presente Ley;
- b) Tener por objeto exclusivo el funcionamiento como aseguradora o reaseguradora;
- c) Su denominación social y nombre comercial deben expresar que su actividad

corresponde a aseguradoras o reaseguradoras;

d) La duración de la sociedad debe ser por tiempo indefinido; y,

e) Su domicilio debe estar constituido en la República de Guatemala, donde debe celebrar sus asambleas generales de accionistas”.

4.3.3. Autorización

Una vez obtenida la autorización de constitución otorgada por la Junta Monetaria, deberá observarse lo siguiente: La autorización permite a los interesados realizar las gestiones ante un banco del sistema financiero nacional para la apertura de una cuenta de depósito en donde se depositará el monto mínimo de la aseguradora o reaseguradora en formación. Es importante mencionar que la cantidad deberá estar depositada en el banco previo al otorgamiento de la escritura pública de constitución.

Los interesados, con la certificación de la resolución de la Junta Monetaria relativa a la autorización y los comprobantes del depósito antes mencionado, procederán a formalizar la constitución de la sociedad.

El testimonio de la escritura constitutiva, junto a la certificación de la resolución de la Junta Monetaria, relacionada con la autorización, se presentará al Registro Mercantil, quien con base en tales documentos procederá a efectuar la inscripción conforme a la

ley. De conformidad con los Artículos 7 de la Ley de la Actividad Aseguradora y 334 del Código de Comercio de Guatemala.

Los interesados deberán presentar a la Superintendencia de Bancos fotocopia legalizada de la escritura de constitución de la entidad debidamente inscrita en el Registro Mercantil. Dicha escritura deberá corresponder a la minuta que conoció la Junta Monetaria para la autorización de constitución.

4.3.4. Dictamen

La Superintendencia de Bancos procederá a realizar el dictamen correspondiente asegurándose mediante las investigaciones que estime convenientes, sobre el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo 8 de la Ley de la Actividad Aseguradora, siguientes:

- a) “Que el estudio de factibilidad presentado sea amplio y suficiente para fundamentar el establecimiento, operaciones y negocios de la entidad cuya autorización se solicita; estudio que incluirá sus planes estratégicos;
- b) Que el origen y monto del capital, las bases de financiación, la organización y administración, garanticen razonablemente los riesgos que el público les confíe;
- c) Que la solvencia económica, seriedad, honorabilidad y responsabilidad de los socios fundadores aseguren un adecuado respaldo financiero y de prestigio para la entidad;

- d) Que la solvencia económica, seriedad, honorabilidad, responsabilidad, así como los conocimientos y experiencia en la actividad aseguradora o reaseguradora de los organizadores, los miembros del consejo de administración y los administradores propuestos, aseguren una adecuada gestión de la entidad;
- e) Que las afiliaciones, asociaciones y estructuras corporativas, a juicio de la Superintendencia de Bancos, no expongan a la futura entidad a riesgos significativos u obstaculicen una supervisión efectiva de sus actividades y operaciones;
- f) Que el contenido del proyecto de escritura de constitución de la sociedad se encuentre ajustado a la legislación de la República de Guatemala; y,
- g) Que se ha cumplido con los demás trámites, requisitos y procedimientos establecidos por la normativa aplicable”.

Realizados los análisis y verificaciones pertinentes, la Superintendencia de Bancos someterá a consideración de la Junta Monetaria el dictamen correspondiente. El plazo para la presentación del dictamen no deberá exceder de noventa días después de recibida satisfactoriamente la información y documentación correspondiente.

La Junta Monetaria conocerá dicho dictamen en un plazo máximo de treinta días contado a partir de la fecha de su recepción y otorgará o denegará la autorización para la constitución de la aseguradora o reaseguradora nacional, devolviendo el expediente

a la Superintendencia de Bancos para que continúe con el trámite correspondiente. No obstante lo anterior, la Junta Monetaria, previo a resolver, podrá devolver el expediente a la Superintendencia de Bancos para las ampliaciones que considere pertinentes.

Es importante indicar que si la resolución de autorización de la Junta Monetaria es favorable, pero condicionada a determinados requisitos y plazos, la Superintendencia de Bancos velará porque se cumplan los mismos, para que continúe el trámite respectivo. En el caso de que no se cumpliera con los requisitos y plazos señalados en la resolución de autorización, ésta quedará sin efecto.

4.3.5. Capital

El capital social de las aseguradoras o reaseguradoras nacionales estará representado y dividido por acciones, las cuales deben ser nominativas, según lo establecido por el Artículo 16 de la Ley de la Actividad Aseguradora.

El monto mínimo de capital pagado inicial de las aseguradoras o de las reaseguradoras nacionales, deberá ser cubierto en moneda nacional o en moneda extranjera; en este último caso, por su equivalente en quetzales y depositarse en un banco del sistema financiero nacional a la orden de la nueva entidad.

La entidad en formación deberá acreditar el origen y propiedad de dicho capital ante la Superintendencia de Bancos con base en la información financiera presentada.

De conformidad con el Artículo 17 de la Ley de la Actividad Aseguradora, el monto mínimo de capital pagado inicial de las aseguradoras o reaseguradoras nacionales que, se constituyan será de acuerdo con los montos siguientes:

- a) "Para operar exclusivamente en el ramo de seguros de vida o de personas, cinco millones de quetzales (Q.5,000,000.00);
- b) Para operar exclusivamente en el ramo de seguros de daños, ocho millones de quetzales (Q.8,000,000.00);
- c) Para operar en forma exclusiva el seguro de caución, tres millones de quetzales (Q.3,000,000.00);
- d) Para operar en todos los ramos, trece millones de quetzales (Q.13,000,000.00); y,
- e) Para operar exclusivamente en reaseguro, veintiséis millones de quetzales (Q.26,000,000.00)".

De tal forma que el monto mínimo de capital pagado inicial será revisado anualmente y fijado de manera general por la Superintendencia de Bancos, con base en el mecanismo aprobado por la Junta Monetaria.

Que la solvencia económica, seriedad, honorabilidad y responsabilidad de los socios fundadores aseguren un adecuado respaldo financiero y de prestigio.

4.3.6. Órgano administrativo

El Artículo 21 de la Ley de la Actividad Aseguradora, preceptúa que el órgano administrativo, de las aseguradoras o reaseguradoras, se encuentra constituido por un consejo de administración y gerencia, el cual se integra por tres o más administradores, quienes serán los responsables de la dirección general de los negocios de las mismas.

4.3.7. Atribuciones

El Artículo 22 de la Ley de la Actividad Aseguradora, estipula que el Consejo de Administración, sin perjuicio de las demás disposiciones legales y contractuales que le sean aplicables, tendrá los deberes y atribuciones siguientes:

- a) “Velar por el cumplimiento de sus planes estratégicos para la conducción del negocio de seguros o reaseguros;
- b) Velar porque se implementen e instruir para que se mantengan en adecuado funcionamiento y ejecución, las políticas, sistemas y procesos que sean necesarios para una correcta administración, evaluación y control de riesgos;
- c) Aprobar la estructura organizacional, con sus correspondientes funciones y atribuciones;
- d) Ser responsable de la liquidez y solvencia técnica y financiera de la entidad;



- e) Aprobar la estrategia para las inversiones de reservas técnicas y del patrimonio técnico, así como controlar su ejecución;
- f) Conocer y disponer lo que sea necesario para el cumplimiento y ejecución de las medidas de cualquier naturaleza que la Junta Monetaria o la Superintendencia de Bancos, en el marco de sus respectivas competencias, dispongan en relación con la entidad;
- g) Conocer y en su caso autorizar la transferencia de cualquier título, bienes, derechos, créditos o valores de la misma entidad a sus accionistas, directores, funcionarios, apoderados, representantes legales y empleados, así como a las personas individuales o jurídicas vinculadas a dichas personas por relaciones de propiedad, administración o de cualquier otra índole; en este caso se requiere autorización expresa del consejo de administración. Las acciones deben ser compradas en las mismas condiciones que se otorgan a otros accionistas;
- h) Conocer y aprobar los estados financieros mensuales y anuales de la entidad, los cuales deben estar respaldados por auditoría interna y, anualmente, por el informe de los auditores externos, con su correspondiente dictamen y notas a las cuentas anuales, así como resolver sobre las recomendaciones derivadas de los mismos; e,
- i) En general, cumplir y hacer efecto las disposiciones y regulaciones que sean aplicables a la entidad”.

4.3.8. Prohibiciones

El Artículo 39 de la Ley de la Actividad Aseguradora, regula las prohibiciones que tienen las aseguradoras y reaseguradoras, y les está prohibido:

- a) "Pagar indemnizaciones por siniestros en exceso de lo pactado;
- b) Realizar operaciones que impliquen financiamiento para fines de especulación, en consonancia con lo dispuesto en el Código Penal;
- c) Conceder financiamiento para pagar, directa o indirectamente, total o parcialmente, la suscripción de las acciones de la propia entidad, de otra aseguradora o reaseguradora, o en su caso, de las empresas que conforman su grupo financiero;
- d) Admitir en garantía o adquirir sus propias acciones;
- e) Obtener financiamiento, de cualquier naturaleza, para cubrir inversiones obligatorias de reservas técnicas y de capital. Se exceptúan de esta prohibición los créditos subordinados siempre que sean por un plazo mayor de cinco (5) años;
- f) Simular operaciones;
- g) Realizar operaciones que pongan en riesgo la situación financiera de la entidad o impliquen daño o perjuicio para la misma;



- h) Ofrecer planes de seguros no registrados en la Superintendencia de Bancos;
- i) Suscribir contratos de reaseguro cedido con reaseguradoras, o aseguradoras en su calidad de reaseguradoras, no registradas en la Superintendencia de Bancos;
- j) Suscribir contratos de reaseguro cedido a través de intermediarios de reaseguro no registrados en la Superintendencia de Bancos;
- k) Retener riesgos en exceso de los plenos de retención establecidos de acuerdo con su capacidad económica;
- l) Contratar o pagar comisiones por la intermediación de seguros a personas individuales o jurídicas que no estén registradas en la Superintendencia de Bancos como intermediarios de seguros;
- m) Modificar o adicionar, sin el previo registro en la Superintendencia de Bancos, los textos de los planes de seguros y sus bases técnicas que hubieren sido registrados en la Superintendencia de Bancos; y,
- n) Realizar operaciones incompatibles con esta Ley, su reglamentación, otras leyes aplicables o su escritura social”.

Se prohíbe a toda persona individual o jurídica no autorizada por esta Ley, a colocar o vender seguros o ejercer la práctica de cualquier operación activa de los mismos.

La infracción a que se refiere la literal g) del presente artículo se tipificará como falta grave en la reglamentación correspondiente y será sancionada con la imposición de la multa máxima a que hace referencia la presente Ley, independientemente del cese inmediato de la situación, actividad u operación que diere origen a la misma.

4.3.9. Sanciones

Se preceptúa en la Ley de la Actividad Aseguradora, que se encuentra prohibido a toda persona individual o jurídica no autorizada conforme a esta ley, colocar o vender seguros o ejercer la práctica de cualquier otra operación activa de seguros en Guatemala.

De conformidad con lo establecido en los Artículos 92, 93, 94 y 95 de la Ley de la Actividad Aseguradora, se encuentran establecido las sanciones siguientes:

- “Delito de intermediación de seguros. Comete delito de intermediación de seguros, toda persona individual o jurídica, nacional o extranjera, que vende o coloca contratos de seguros en Guatemala, de aseguradoras no autorizadas para operar en el país.

El o los responsables de este delito, serán sancionados con prisión de uno a tres años y con una multa no menor de cinco mil ni mayor de cincuenta mil unidades de multa, la cual también será impuesta por el tribunal competente del orden penal”.

- “Delito de colocación o venta ilícita de seguros. Comete delito de colocación o venta ilícita de seguros, toda persona, nacional o extranjera, que por sí misma o a través de otras, coloque o venda seguros en territorio guatemalteco, sin estar autorizada para actuar como aseguradora en el país, independientemente de la forma jurídica de formalización, del nombre o la denominación que se le dé a la negociación o transferencia del riesgo asegurable, de la instrumentación o registro contable.

El o los responsables de este delito, serán sancionados con prisión de cinco a diez años inmutables, la cual excluye la aplicación de las medidas sustitutivas contempladas en el Código Procesal Penal, y con una multa no menor de diez mil ni mayor de cien mil unidades de multa, la cual también será impuesta por el tribunal competente del orden penal.

Simultáneamente a la imposición de las sanciones antes indicadas, dicho tribunal oficiará al Registro Mercantil ordenando la cancelación de la patente de comercio de empresa individual o mercantil, según corresponda, a personas individuales o jurídicas, y que se proceda a su respectiva liquidación conforme lo establece el Código de Comercio. Concluido el proceso de liquidación, de oficio, el Registro Mercantil procederá a cancelar la inscripción de las empresas y sociedades sujetas a liquidación”.

- Infracciones. Incurrirán en infracciones las aseguradoras, reaseguradoras, intermediarios y ajustadores, según corresponda, cuando cometan los actos siguientes:

“Incumplimiento de cualquiera de las disposiciones de esta Ley y su reglamentación, su ley orgánica o escritura constitutiva, reglamentos o estatutos y a órdenes administrativas o disposiciones de la Superintendencia de Bancos, así como a cualquier otra ley que le sea aplicable;

- a) Presentación de informaciones, declaraciones o documentos falsos o fraudulentos;
- b) Obstrucción o limitación a la supervisión de la Superintendencia de Bancos; y,
- c) Realicen o registren operaciones para eludir las disposiciones relativas a las reservas técnicas y al margen de solvencia”.

Las aseguradoras, reaseguradoras, intermediarios y ajustadores que incurran en la comisión de las infracciones enumeradas en las literales precedentes, según corresponda, serán sancionadas por el órgano supervisor, con observancia de los principios del debido proceso y del derecho de defensa, conforme lo dispuesto en la presente Ley.

- Sanciones. Son las consecuencias jurídicas desfavorables derivadas de un incumplimiento. Las infracciones a que se refiere el Artículo 94 de la Ley de la Actividad Aseguradora, se sancionarán de la manera siguiente:

- a) “A las aseguradoras o reaseguradora

1. En la primera infracción, una sanción pecuniaria de quinientas a cuarenta mil unidades de multa de acuerdo con la gravedad de la infracción;
 2. En la segunda infracción sobre un hecho de la misma naturaleza, ya sancionado, una sanción igual al doble de unidades de multa impuesta en la primera infracción;
y,
 3. En la tercera infracción y subsiguientes sobre una acción de la misma naturaleza, ya sancionado, una sanción igual al doble de unidades de multa de la última sanción impuesta.
- b) A los intermediarios de seguros o reaseguros y ajustadores, se aplicará una sanción de cien a diez mil unidades de multa de acuerdo con la gravedad de la infracción”.

La imposición de las sanciones anteriores es, sin perjuicio de que el Superintendente de Bancos pueda adoptar cualquiera de las medidas preventivas que, a su juicio, sean necesarias para el reajuste de las operaciones a los límites y condiciones señalados en las disposiciones legales.

La Junta Monetaria reglamentará lo referente a la gravedad de las infracciones y al ciclo de recurrencia de las mismas, para los efectos de lo previsto en el presente artículo, así como el número de unidades de multa que serán aplicadas según la gravedad de la infracción.

4.4. Suspensión de operaciones y liquidación

El Artículo 72 de la Ley de la Actividad Aseguradora, regula las causales por las que la Junta Monetaria, deberá suspender de inmediato las operaciones de la aseguradora o reaseguradora, en los casos siguientes:

- a) "Cuando haya suspendido el pago de sus obligaciones;
- b) Cuando la deficiencia patrimonial sea superior al cincuenta por ciento (50%) del patrimonio requerido conforme esta Ley;
- c) Vencido el plazo a que se refiere el artículo 68 de esta Ley, no regularice las deficiencias que se hayan determinado;
- d) Falta de presentación del plan de regularización o el rechazo definitivo del mismo por parte de la Superintendencia de Bancos o el incumplimiento de dicho plan, a que se refiere el artículo 68 de esta Ley; y,
- e) Otras razones debidamente fundamentadas en informe del Superintendente de Bancos".

No se podrá solicitar la liquidación voluntaria ante juez competente, a menos que se obtenga la autorización previa de la Superintendencia de Bancos, que sólo podrá ser

otorgada cuando hubiesen sido satisfechas todas las acreedurías a cargo de aseguradora o reaseguradora de que se trate.

Mientras dure el régimen de suspensión de operaciones, todo proceso de cualquier naturaleza o medida cautelar que se promueva contra la aseguradora o reaseguradora quedará en suspenso.

Asimismo, durante la suspensión, la entidad no podrá contraer nuevas obligaciones y se suspenderá la exigibilidad de sus pasivos.

La suspensión de operaciones, en ningún caso, hará incurrir en responsabilidad alguna a las autoridades, funcionarios, entes, órganos o instituciones que hayan participado en la adopción de la medida respectiva.

4.5. Régimen de fiscalización

La Superintendencia de Bancos, organizada conforme a la ley, es el órgano que ejercerá la vigilancia e inspección de bancos, instituciones de crédito, empresas financieras, entidades afianzadoras, de seguros y las demás que la ley disponga.

Las sociedades aseguradoras o reaseguradora, deberán remitir al fin de cada mes y de cada ejercicio contable, la información detallada de sus operaciones conforme a las instrucciones generales que les comunique dicho órgano supervisor, estarán obligadas a proporcionar la información periódica u ocasional que les sea requerida.

En materia fiscal las aseguradoras o reaseguradoras están bajo la inspección de la Superintendencia de Administración Tributaria.

4.6. Principales acontecimientos de la Ley de la Actividad Aseguradora

La Ley de la Actividad Aseguradora Decreto número 25-2010, está orientada a establecer un marco legal moderno y flexible que contribuya a la eficiencia, transparencia y competitividad de los participantes y de las actividades del mercado asegurador.

La Ley de la Actividad Aseguradora, incorpora principalmente los siguientes puntos:

- a. Constitución de sucursales de aseguradoras o reaseguradoras extranjeras en el país. Con el objetivo que puedan establecerse en el país entidades aseguradoras o reaseguradoras extranjeras a través de sucursales debidamente autorizadas.
- b. Permite la constitución de sucursales de empresas nacionales en el exterior. Para que las entidades nacionales puedan establecerse como sucursales en el exterior siempre que en el país anfitrión existan las condiciones necesarias para un adecuado control de la sucursal.
- c. Regula la actividad aseguradora de los intermediarios de seguros y ajustadores independientes de seguros. Establece los parámetros de actuación tanto de los intermediarios de seguro como de los ajustadores independientes de seguros.

- d. Se adecua a los grupos financieros con la presente legislación, ya que la misma es necesaria para el desarrollo del país.
- e. Regula y fortalece el margen de solvencia y capital mínimo. El margen de solvencia representa los recursos requeridos por la empresa para absorber pérdidas por variaciones extraordinarias de los resultados, a fin de cumplir con los compromisos asumidos con los asegurados, beneficiarios o contratantes y con las empresas cedentes en caso de riesgos aceptados en reaseguro. Regulando la presente ley el control de la solvencia, que tiene como objetivo reforzar las garantías para los asegurados mediante el fortalecimiento de los requerimientos del margen de la solvencia y del fondo de garantía.
- f. Controla las garantías financieras y el cumplimiento del contrato de seguro y actuariales durante su actuación en el mercado asegurador. La Ley de la Actividad Aseguradora contempla la aplicación de nuevos métodos de cálculo de las Reservas Técnicas, que permiten garantizar las obligaciones contraídas por la entidad.
- g. Inversiones. Posibilidad de Invertir las reservas en instituciones nacionales y extranjeras siempre que se garanticen las condiciones de liquidez, seguridad, rentabilidad y diversificación para resguardar los beneficios y obligaciones garantizados por los contratos de seguros o reaseguro así como se mantengan las mismas libres de gravámenes y se ajusten a la forma, tiempo y plazo .
- h. Determina las sanciones a aplicar contra las entidades aseguradoras e intermediario

de seguros que no ajusten su actuación a la legislación.

- i. Reaseguro. Se contempla en la ley un título respecto al registro de reaseguradores y de contratos de reaseguro. Es importante que la cesión de los riesgos se realice a través de compañías de reaseguros ya previamente autorizadas por el ente regulador y que los contratos de reaseguro estén debidamente registrados con el objeto de potenciar la solvencia de gestión de riesgos y una adecuada política de reaseguro.
- j. Lavado de dinero. Se contempla la adaptación de la Ley de la Actividad Aseguradora a la Ley Contra el Lavado de Dinero u otros Activos. Estableciendo la exigencia para los intermediarios de seguros de observar la normativa relacionada con la Ley de Lavado de Dinero. Siempre con el objetivo de proteger el ahorro y la inversión dentro de los marcos legales y evitar la utilización del sistema financiero para negocios ilegales.

En este sentido, la presente legislación obedece a los objetivos de defender los derechos de los asegurados, facilitar la transparencia y el desarrollo del mercado de seguros y fomentar la actividad aseguradora privada bajo los conceptos de solvencia.

CAPÍTULO V

5. Funcionalidad de las aseguradoras y reaseguradoras en el servicio de transporte de pasajeros en la República de Guatemala

El seguro o reaseguro surge como una técnica de diversificación de riesgos basada en la probabilidad de ocurrencia de éstos; así que las aseguradoras y reaseguradoras tienen una tarea compleja con fines socioeconómicos. Hoy en día estas empresas, forman parte importante en la vida del hombre, brindándole el apoyo para protegerse de esos eventos fortuitos e impredecibles.

En la actualidad, con el fin de estandarizar procedimientos de protección para los asegurados, se vieron en la necesidad de crear normativas que regulen esta actividad, de tal manera que las compañías aseguradoras o reaseguradoras llenen varios lineamientos, principalmente los de liquidez y solvencia, que permiten tener capacidad económica de poder responder a los compromisos adquiridos con los clientes, mediante el resarcimiento económico por la pérdida de bienes, vidas y eventualmente gastos, sin poner en riesgo su patrimonio.

Este tipo de entidades pertenecen al sistema financiero regulado, lo que significa que se encuentran bajo la vigilancia, inspección y supervisión de la Superintendencia de Bancos. Que esta supervisión ha sido dispuesta por el Estado debido a que las entidades aseguradoras administran riesgos del público y manejan fondos públicos como en el caso específico de las reservas en los seguros de vida universal, y por lo

tanto es de interés colectivo asegurar que las operaciones de estas entidades sean realizadas en forma adecuada, y por esa razón también están sujetas a una normativa específica como lo es el Decreto 25-2010 del Congreso de la República, Ley de la Actividad Aseguradora.

5.1. De la importancia de contratar seguro en el transporte urbano y extraurbano

Los pilotos de autobús en Guatemala, quienes ostentan el título de tener uno de los oficios más peligrosos del país, al encabezar la lista de asesinatos diarios ante la inseguridad que se vive actualmente. Cada día salen a trabajar a bordo de un bus colectivo, pero no tienen la certeza de regresar a su hogar. La Defensoría de los Usuarios del Transporte Público de la Procuraduría de los Derechos Humanos, dio a conocer una cifra tan sorprendente como vergonzoso, en los últimos años, han sido asesinados más de novecientos pilotos de autobuses. Además, muchos pilotos han quedado heridos e incapacitados para el trabajo por los constantes ataques armados.

Sin embargo, hasta la fecha no existe por parte del Estado una política de protección a los trabajadores del transporte público, ya sea urbano o extraurbano por lo que se hace necesario que se exija al empresario a contratar un seguro para los pilotos y así disminuir el dolor que ha dejado la delincuencia a los hombres que conducen en las distintas rutas. De allí la necesidad de contar con un seguro el cual sea contratado de manera anual y renovable, cuya naturaleza sea indemnizatoria de pago a aquellos que fallecen por un atentado o quedan incapacitados para seguir ejerciendo dicho oficio.

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

Al momento de la aplicación del seguro a favor del conductor y los usuarios como mecanismo de protección a los familiares y al propio piloto agobiado por la violencia que ha sido objeto este gremio, pues es un alto porcentaje poblacional el que ha sido y es afectado por los elevados índices de violencia en su contra.

En este sentido, mencionar que una de las grandes problemáticas que aquejan a la población resulta ser la falta de aplicación de regulaciones al servicio de bus urbano, bajo este concepto se puede decir, que siendo un servicio de uso público es importante que cuente con normativas y que sobre todo sean respetadas, su fin primordial es brindar un servicio de movilización y locomoción a las personas en general, brindando rutas a diferentes destinos dentro del perímetro metropolitano de la ciudad de Guatemala.

Con relación al tema de buses urbanos, se sabe que es la Municipalidad de Guatemala, quien da el visto bueno para que el bus circule y que ruta, recientemente se ha

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

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

El Estado de Guatemala, tiene la responsabilidad de velar por la seguridad de las personas, esto incluye velar por la seguridad de las personas que transitan en transportes colectivos, ya que la mayoría de la población se conduce en transporte colectivo ya sea urbano o extraurbano.

El primer párrafo del Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual establece: "Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestre, marítimos o aéreos,

dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios”.

En virtud de esta situación, es que se ha creado la contratación del seguro obligatorio para el transporte extraurbano de personas, la cual ha sido plasmada de forma legal a través del Acuerdo Gubernativo 265-2001, modificado por Acuerdo Gubernativo 392-2001. Situación que si bien es cierto ha tenido una intensión acertada en cuanto a cómo deben responder legalmente los propietarios de las unidades, en el caso de los hechos de tránsito protagonizados por unidades del transporte colectivo de pasajeros, todo ello por la misma necesidad que tiene la población de que se le resguarde de alguna forma su integridad física emocional y sus bienes.

5.2. De la responsabilidad en el tema del transporte

Es responsabilidad del piloto del transporte urbano o extraurbano en principio conducir con la debida prudencia, garantizando el destino seguro a los usuarios de los mismos. Así como velar a que el propietario de dichas unidades, tenga la obligación de contratar un seguro de transporte, el cual tiene que ser un seguro que garantice básicamente los daños potenciales causados a los usuarios que se transportan, la responsabilidad del transportista hacia ellos y los daños que como resultado de un accidente de tránsito se ocasionan a terceras personas.

El Estado de Guatemala, tiene la responsabilidad de velar por la seguridad de las personas que utilizan los transportes colectivos, ya que la mayoría de la población se

conduce en transporte colectivo ya sea urbano o extraurbano. Guatemala ha firmado convenios y acuerdos internacionales en diferentes áreas, una de ellas es el tema del trabajo, concretamente en regulaciones y normativas laborales, acciones que buscan proteger al trabajador de abusos por parte del patrono, los acuerdos firmados con la Organización Internacional del Trabajo.

A pesar de ello se siguen violando los derechos laborales, un caso es un trabajador del transporte, quien no cuenta con ningún tipo de coberturas sociales ni garantías por su trabajo, algo que quedo en evidencia ante la oleada de ataques directos contra este gremio en particular. Para ser piloto de bus implicaba muchas regulaciones, responsabilidades y una serie de disposiciones que se deben acatar, en horarios, señales de tránsito, extensión de boleto al usuario, personal de control inspectores, entre muchas cosas.

En consecuencia de la violencia imperante en el que se vive hoy en día, es la razón primordial por la cual se debe de crear políticas para proteger al piloto y a los usuarios de dicho medio de transporte tanto urbano como extraurbano la contratación de un seguro obligatorio el cual debe ser contratado por el propietario de la unidad de transporte.

Actualmente solo existe la obligatoriedad de la contratación de un seguro para el transporte extraurbano no así para el transporte urbano, de acuerdo con el primer párrafo del Artículo 1 del Acuerdo Gubernativo 265-2001, modificado por Acuerdo Gubernativo 392-2001, que contiene el reglamento para la contratación del seguro

obligatorio en el transporte extraurbano de personas, regula: “Se establece la obligatoriedad de todo propietario de medios de transporte extraurbano de pasajeros que preste servicios en el país, de contratar y mantener vigente un seguro de hechos de tránsito, para indemnizar por muerte o lesiones a las personas que viajando en el autobús o vehículo dedicado al transporte terrestre extraurbano de personas sufra algún accidente de tránsito. Quedan comprendidos en esta obligación los propietarios de toda clase de vehículos de transporte terrestre extraurbano de personas y en especial las clases establecidas en el Artículo 43 del Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera”.

5.3. De la importancia del pago de la indemnización

Que la indemnización en si consiste en el pago al que está obligado el asegurador con base a la cobertura del riesgo, la reparación del daño causado con motivo del siniestro.

En este orden de ideas, podría mencionar que al momento de ocurrir el siniestro, suceso imprevisto cuya concurrencia es necesaria para el pago de la indemnización, pueden presentarse diversos aspectos que obstaculicen el procedimiento para el pago de dicha indemnización, para ejemplificar este contexto se hace referencia primeramente a la cobertura, la cual contempla que los pasajeros de un vehículo registrado gozan de todos los beneficios del seguro, conforme a lo que se dispone en las condiciones generales de todo contrato de seguro colectivo de pasajeros, siempre y cuando el vehículo se encuentre cubriendo una ruta autorizada, sea operado por

personal autorizado por el porteador y la cobertura de seguro se encuentra vigente para ese vehículo.

Es un deber u obligación de todo porteador colocar en cada uno de los buses de su propiedad dos calcomanías, las cuales debe facilitar la entidad aseguradora; una al frente y otra en la parte de atrás que informe al pasajero el nombre de la Aseguradora que se contrata, la fecha de vencimiento y la obligación que tiene el usuario de exigir su boleto al momento de cancelar el transporte, con el fin de adquirir la calidad de asegurado.

Es necesario recalcar que en Guatemala existe el Reglamento que regula la contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, para garantizar como mínimo la indemnización por muerte accidental, desmembración y lesiones corporales cuyos montos se equiparan al salario mínimo mensual para el sector agrícola, estableciéndose los respectivos parámetros en Artículo 2 del Acuerdo Gubernativo 265-2001, modificado por Acuerdo Gubernativo 392-2001, que contiene el reglamento para la contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano.

Como resultado de este reglamento todo porteador propietario de buses de transporte público tiene la obligación de presentar la constancia de existencia y vigencia del seguro con las coberturas mínimas ya establecidas, para realizar cualquier solicitud ante la Dirección General de Transporte, garantizando así el cumplimiento de esta obligación, pero también ha dado lugar para algunos transportistas contraten el seguro únicamente por el plazo de tres meses para hacer las solicitudes correspondientes en

dicha dependencia, y en ese plazo logran su fin deseado y ya no se preocupan por renovarlo periódicamente, por lo que se hace común escuchar en las noticias que cada transporte que ha sido protagonista de un accidente no contaba con el seguro vigente.

En la actualidad se establece con claridad que dicha obligación de porteador no se cumple, en el ámbito nacional, se puede observar que muchos porteadores o transportistas no contratan el seguro obligatorio, por lo que ellos incurrir en sanciones al no cumplir con lo establecido en el Artículo 9 el Acuerdo Gubernativo 265-2001, modificado por Acuerdo Gubernativo 392-2001, que contiene el reglamento para la contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano, el porteador al incumplir con la contratación del seguro respectivo, será sancionado con la imposición de una multa de quince mil quetzales, y la obligación de contratar el seguro estipulado, mientras sucede ello, los vehículos que no se encuentren cubiertos serán detenidos hasta que el propietario cumpla con esta obligación.

Además el reglamento en mención también prevé la creación de un archivo donde se registraran los siniestros sufridos por cada transportista; dicha información será recabada de los reportes que deben enviar las Aseguradoras contratadas, los cuerpos de bomberos y las encargadas del tránsito que hayan tenido conocimiento de tales hechos.

Los registros que se indicaron con anterioridad servirán a la Dirección General de Transporte para que en base a ellos pueda revocar las licencias o negar sus renovaciones a aquellos transportistas o empresas jurídicas cuyos vehículos se hayan



visto involucrados en hechos de tránsito donde resultaren personas con algún tipo de lesión o más grave aún fallecidas por causas imputables a sus conductores o empresas en más de tres ocasiones. La misma suerte correrán aquellos transportistas cuyos buses hayan sido objeto de multa por carecer de póliza de seguro obligatorio en más de tres ocasiones.

Es primordial que se garantice el cumplimiento de la indemnización originada por hechos de tránsito protagonizados por las unidades de transporte colectivo extraurbano, ya que hoy en día esta serie de acontecimientos suceden con frecuencia principalmente porque en la actualidad se están produciendo una serie de sucesos imprevistos en los cuales se ven involucrados unos o más vehículos, tanto en la capital como en el área rural, sin duda alguna los hechos de tránsito con mayor índice de muertes y lesionados son los que se han producido en carreteras situadas en el área rural y todas aquellas que sirven de acceso a la ciudad capital, y en los cuales los más afectados son principalmente los usuarios o pasajeros de dichas unidades.

Lamentablemente, las normas contempladas para regular todo lo relativo al tema del transporte en Guatemala, y específicamente aquellas que regulan la contratación obligatoria del seguro de transporte extraurbano de pasajeros, no han sido suficiente para obtener los resultados que se desean, debido a que existen muchas anomalías actualmente en el sistema del transporte en Guatemala, cuya responsabilidad recae la mayoría de veces en las autoridades que dirigen el sistema de transporte en Guatemala y de los dueños de las mismas empresas de transporte que prestan su servicio a la población.

Los usuarios del transporte colectivo, hoy en día al abordar dicho medio de transporte se encuentran evadidos por el temor no solo por la violencia en la que actualmente se vivió sino también a que el vehículo en el que se transporten al momento en que ocurra un siniestro este fallezca o resulte lesionado no le correspondiera una indemnización a su persona o a su familia, debido a que no existe un control que garantice al cien por ciento a la población que todos los vehículos urbanos o extraurbanos tengan los permisos correspondientes legales o que no cumplan con lo establecido en la ley siendo el caso que no cuente con la licencia correspondiente, no tengan seguro contratado o si tienen este vencido y que nadie se comprometa al pago de una indemnización.

En virtud de lo cual el Estado de Guatemala, en su calidad de garante de la seguridad de la población y garantizando el bien común, debe exigir el cumplimiento adecuado a la Dirección General de Transporte, para que pueda cumplir sus funciones, atribuyéndole el presupuesto necesario para que pueda ejercer las atribuciones que le fueron atribuidas, a medida que se ejerza el control sobre las unidades del transporte colectivo verificando el cumplimiento de la contratación del seguro obligatorio, plazo de vencimiento, prórroga y renovación del seguro, a través de ello se le estará garantizando a los habitantes la seguridad en el transporte público y que si en un momento determinado ocurre un siniestro, tendrán la certeza que recibirán la indemnización.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La investigación surgió a partir de toda la información difundida tanto por medios de comunicación escrita como audiovisual, en donde claramente se percibe un clima de violencia y transgresión en contra de los derechos garantizados constitucionalmente; tal como el derecho a la seguridad, que en este caso no tienen las personas que utilizan el transporte colectivo.

Sin embargo, con la obligación de que todo propietario de transporte extraurbano de contratar y mantener un seguro, con lo que se pretende que los usuarios que resulten afectados por un siniestro, obtengan una indemnización, y garantizar seguridad al usuario, al momento de abordar un transporte extraurbano, pretendiendo disminuir estos siniestros; pero todavía se carece de los medios idóneos para su efectiva aplicación por parte de los entes encargados de garantizar la vida y la seguridad.

Cierta parte de la población ha quedado desprotegida y sin indemnización debido a que el transporte extraurbano, no tiene vigente la contratación de un seguro, por lo que la Dirección General de Transporte, se le atribuye la competencia de recopilar y registrar cada siniestro, teniendo el registro de cada propietario, por lo que tiene la obligación de supervisar que efectivamente se contrate y mantenga vigente el seguro, teniendo la potestad de negar y renovar la licencia para la prestación del servicio de transporte extraurbano de pasajeros, garantizando así el adecuado funcionamiento de las unidades de transporte.





BIBLIOGRAFÍA

ARRIAGA ESPAÑA, Edwin Haroldo. **Problemática del reaseguro mercantil guatemalteco**. Guatemala, Guatemala: (s.e.), 1993.

BENITO, Lorenzo. **Derecho mercantil**. Madrid, España: Ed. Reus, 1924.

BROSETA PONT, Manuel. **Manual de derecho mercantil**. Madrid, España: Ed. Tecnos, S.A., 1971.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 2001.

DE MACEDO, Pedro. **Introducción al reaseguro**. Madrid, España: (s.e.), 2010.

GERATHEWOHL, Klaus. **Reaseguro teoría y práctica**. Madrid, España: (s.e.), 1992.

GIRÓN MIGOYA, Jose Leonel. **Aspectos administrativos del reaseguro en las compañías de seguros**. Guatemala, Guatemala: (s.e.) 1978.

HALPERIN, Isaac. **Seguros**. Buenos Aires, Argentina: Ed. De palma, 1976.

[http://www.civ.gob.gt/quienes-somos/reseña histórica](http://www.civ.gob.gt/quienes-somos/reseña-histórica). (consultado 10 de noviembre de 2016).

<http://www.civ.gob.gt/quienes-somos/objetivos>. (consultado 10 de noviembre de 2016).

LÓPEZ GONZÁLEZ, Patricia. **El reaseguro**. Madrid, España: (s.e.), 2004.

Manual de organización y funciones dirección general de transporte. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

MEILIJ, Gustavo Raúl. **Manual de seguros**. Buenos Aires, Argentina: Ed. De palma, 1998.

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

ROCA ORELLANA, Manuel Vicente. **Análisis jurídico del contrato de reaseguro**, Guatemala, Universidad de San Carlos de Guatemala. Tesis de Licenciatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, 2002.

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín. **Curso de derecho mercantil**. Distrito Federal, México: Ed. Porrúa, 1986.

RUÍZ RUEDA, Luis. **El contrato de seguro**. Distrito Federal, México: Ed. Porrúa, 1978.

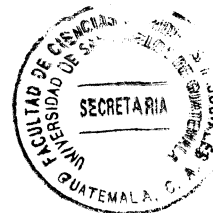
SÁNCHEZ CALERO, Fernando. **Principios de derecho mercantil**. Madrid, España: Ed. Ana Navarro, 1999.

STIGLITZ, Rubén. **Derecho de seguros**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Abeledo-Perrot, 1998.

VÁSQUEZ MARTÍNEZ, Edmundo, **Institución de derecho mercantil**. Guatemala, Guatemala: Ed. Universitaria, 1978.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Guatemala, Guatemala: Ed. Universitaria, 2004.

VIVANTE, César. **Tratado de derecho mercantil**. Madrid, España: Ed. Reus, 1932.



Legislación

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

Código de Comercio de Guatemala. Congreso de la República. Decreto número 2-70, 1971.

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

Reglamento para la Constitución de Aseguradoras o de Reaseguradoras Nacionales y el Establecimiento de Sucursales de Aseguradoras o de Reaseguradoras Extranjeras. Junta Monetaria, Resolución JM-87-2010.

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

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