

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

**INCUMPLIMIENTO AL ARTÍCULO 29 DE LA LEY DE TRÁNSITO DE LA REPÚBLICA
DE GUATEMALA QUE REGULA QUE TODO PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO
AUTORIZADO PARA CIRCULAR POR LA VÍA PÚBLICA DEBERÁ CONTRATAR
COMO MÍNIMO UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CONTRA TERGEROS Y
OCUPANTES**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

CHRISTIAN AMADO HERNÁNDEZ POLANCO

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, marzo de 2021

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

DECANO: Licda. Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL I, en sustitución del Decano

VOCAL II: Lic. Henry Manuel Arriaga Contreras

VOCAL III: Lic. Juan José Bolaños Mejía

VOCAL IV: Br. Denis Ernesto Velásquez González

VOCAL V: Br. Abidán Carías Palencia

SECRETARIA: Licda. Evelyn Johanna Chevez Juárez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. David Sentes Luna
Secretario: Lic. César Augusto López López
Vocal: Lic. Obdulio Rosales Dávila

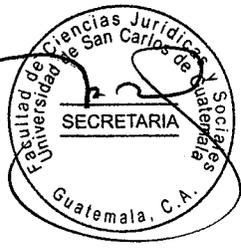
Segunda Fase:

Presidenta: Licda. Eloisa Mazariegos Herrera
Secretario: Lic. Efraín Berganza Sandoval
Vocal: Licda. María de los Ángeles Castillo

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



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 28 de septiembre de 2020.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante CHRISTIAN AMADO HERNÁNDEZ POLANCO, titulado INCUMPLIMIENTO AL ARTÍCULO 29 DE LA LEY DE TRÁNSITO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA QUE REGULA QUE TODO PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO AUTORIZADO PARA CIRCULAR POR LA VÍA PÚBLICA DEBERÁ CONTRATAR COMO MÍNIMO UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CONTRA TERCEROS Y OCUPANTES. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

GB/JP. .

[Handwritten signature]

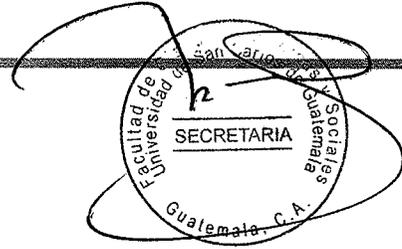
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 FAC. DE C.C. J.J. Y S.S.
 UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS
 GUATEMALA, C. A.

[Handwritten signature]

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

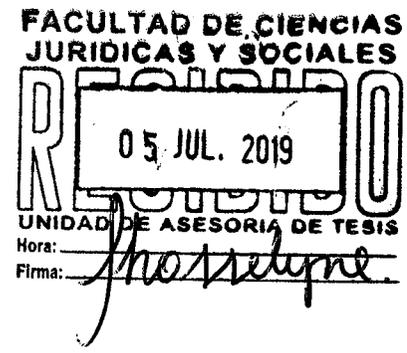
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 DECANATO
 GUATEMALA, C. A.





Guatemala, 28 de junio de 2019

Licenciado
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



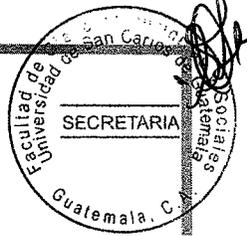
Licenciado Orellana:

Atentamente me dirijo a usted, en atención de la designación que me hiciera esa Unidad como Asesor de Tesis del Bachiller **CHRISTIAN AMADO HERNÁNDEZ POLANCO**, de quien expresamente declaro que no es mi pariente dentro de los grados de ley, para la realización de su trabajo intitulado **INCUMPLIMIENTO AL ARTÍCULO 29 DE LA LEY DE TRÁNSITO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA QUE REGULA QUE TODO PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO AUTORIZADO PARA CIRCULAR POR LA VÍA PÚBLICA DEBERÁ CONTRATAR COMO MÍNIMO UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CONTRA TERCEROS Y OCUPANTES**. Habiendo asesorado el trabajo encomendado, me permito emitir el siguiente:

DICTAMEN

La investigación realizada por el Bachiller Hernández Polanco, fue desarrollada sobre la necesidad de evidenciar tal situación y los costos trágicos de que esto no sea obligatorio y se planteará la propuesta que persigue reformar un documento que no es útil a la población en la forma en que actualmente está planteado.

1. Se pudo determinar que durante el trabajo de investigación se utilizaron los métodos inductivo, deductivo, analítico y sintético, que permitió formular la propuesta citada, utilizando el análisis y selección de diversas normativas jurídicas sobre el tema; así como las técnicas de análisis, selección, recopilación de datos bibliográficos, documentales y entrevistas; encontrándose dicho trabajo redactado con un lenguaje técnico y jurídico, lo que permite una fácil comprensión del tema abordado y de las conclusiones a que se arriba.



2. En la elaboración del indicado trabajo de investigación, el autor siguió las instrucciones y recomendaciones, en cuanto a presentación y desarrollo de la misma.
3. La metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, la conclusión discursiva a que arriba el autor y bibliografía utilizada, son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación.
4. El contenido del trabajo de tesis, se ajusta a los requerimientos científicos y
5. técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa respectiva.
6. Se considera que la conclusión a que se arribó mediante el trabajo de investigación realizado son acordes a la problemática planteada.
7. Hago saber que el título de la tesis aprobado en el Plan de Investigación no fue modificado.

El trabajo de tesis en cuestión, reúne los requisitos que exige el Artículo 31 del Normativo para la elaboración de tesis de la licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual, emito **DICTAMEN FAVORABLE**, a efecto de que el mismo pueda continuar con el trámite correspondiente, para su posterior evaluación por el Tribunal Examinador en el Examen Público de Tesis.

Atentamente,

Colegiado activo: 7,399

Lic. Erick Choniel Sosa Cardona
Aboado u Notario

7A. AV. 7-78 ZONA 4 EDIFICIO CENTROAMERICANO
PRIMER NIVEL OF. 7-78 B • TEL.: 2360-8404
esosacardona@yahoo.com



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 18 de mayo de 2017.

Atentamente pase al (a) Profesional, ERICK OTONIEL SOSA CARDONA
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
CHRISTIAN AMADO HERNÁNDEZ POLANCO, con carné 9511221,
 intitulado INCUMPLIMIENTO AL ARTÍCULO 29 DE LA LEY DE TRÁNSITO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA
QUE REGULA QUE TODO PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO AUTORIZADO PARA CIRCULAR POR LA VÍA PÚBLICA
DEBERÁ CONTRATAR COMO MÍNIMO UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CONTRA TERCEROS Y OCUPANTES.

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.

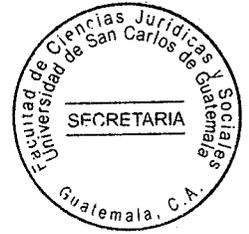
LIC. ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 06 / 08 / 2018 f)

Lic. Erick Otoniel Sosa Cardona
 Abogado y Notario





DEDICATORIA

- A DIOS:** Fuente de sabiduría y dador de vida. Gracias por darme fuerzas para alcanzar este éxito.
- A MI MADRE:** María Elena Polanco (Q.E.P.D.) por darme la vida, por su esfuerzo, sus consejos para hacerme una persona de bien, pero sobre todo por su amor incondicional. Gracias eternamente.
- A MI ESPOSA:** Rosalynn Amalia Valiente Villatoro, gracias por tu apoyo incondicional en todo momento.
- A MIS HIJOS:** Rosalynn Andrea y Christian Josue, quienes son la inspiración de mi vida.
- A MI TÍA:** Amparo Mazariegos Polanco, por su amor y apoyo.
- A MI FAMILIA:** Con respeto y cariño.
- A MIS AMIGOS:** Por tantas alegrías, buenos y malos momentos y apoyo mutuo en nuestra formación profesional.

**A LA TRICENTENARIA
UNIVERSIDAD DE SAN
CARLOS DE GUATEMALA:**

Especialmente a la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Sociales. Por darme la oportunidad
de realizar mis estudios y formar en sus aulas a
un profesional.



A USTED:

Especialmente.



PRESENTACIÓN

Para el desarrollo del trabajo de investigación se utilizó el método cualitativo y las técnicas de investigación fueron la documental y entrevistas. Pertenece a la rama del derecho civil y mercantil porque la celebración de un contrato de seguro es un acto de comercio en el cual se plasma el acuerdo de voluntades, derechos y obligaciones de las partes y se desarrolló en la ciudad de Guatemala por ser el lugar donde existe mayor circulación de vehículos terrestres del año 2015 al 2016.

El objeto es que, independientemente de las circunstancias, todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública deberá contratar como mínimo un seguro de responsabilidad contra terceros y ocupantes, en el entendido que debería existir la obligatoriedad que al comprar un vehículo se deba comprar también un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, siendo este el aporte académico por la novedad sugerida.

El sujeto de estudio, es la persona que no cuenta con la cobertura de un seguro, ya que al momento de un hecho de tránsito su patrimonio se verá afectado.



HIPÓTESIS

La hipótesis parte del incumplimiento al Artículo 29 de la Ley de Tránsito de la República de Guatemala que regula que todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública deberá contratar como mínimo un seguro de responsabilidad contra terceros y ocupantes, en el entendido debería existir la obligatoriedad que al comprar un vehículo se deba comprar también un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

La hipótesis fue debidamente comprobada y para ello se utilizaron los métodos de investigación: analítico, sintético, inductivo, deductivo y las técnicas de investigación fueron la documental y la científica jurídica.

La coercitividad de la aplicación de la ley es la que determina el cumplimiento de la misma, en ese sentido es fundamental que la autoridad competente realice su función, ya que al no haber obligación de adquirir un seguro, el mismo no se contrata por parte del propietario del vehículo; se ha dado poca información y divulgación al respecto del seguro de daños contra terceros y ocupantes, sus ventajas, coberturas en el ámbito territorial y no se toma en cuenta como un requisito para otorgar licencias, ni para el pago del Impuesto de Circulación de Vehículos al que están sujetos todos los automotores por parte del Gobierno a través del Ministerio de Finanzas Públicas, en ese orden de ideas tanto el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil como la policía de tránsito de las distintas municipalidades, adolecen de conocimiento que permita a sus agentes, realizar las observaciones y apercibimiento pertinentes a los conductores de vehículos para que, de no tenerlo, adquieran el seguro de daños contra terceros y ocupantes.



ÍNDICE

Pág.

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

CAPÍTULO I

1. Legislación actual en materia de seguros.....	1
1.1. Leyes aplicables.....	7
1.2. Análisis constitucional referente a la obligatoriedad de adquirir un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes.....	8
1.3. Comparación y estudio del Capítulo X del, Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República con el Artículo 3, inciso b, Ley de la Actividad Aseguradora, Decreto 25-2010 del Congreso de la República.....	10
1.4. Análisis semántico al Artículo 29, Título VI, Del Seguro, Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República; Artículo 193, Reglamento de la Ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98.....	18

CAPÍTULO II

2. Actividad aseguradora.....	21
2.1. Del seguro de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes.....	21
2.1.1. Resultados favorables de contar con un seguro de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes.....	23
2.1.2. Datos estadísticos en la República de Guatemala, referentes a compra de seguros de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes.....	28
2.1.3. Responsabilidad civil.....	33
2.1.4. Responsabilidad penal.....	39



CAPÍTULO III

3. Estudio de derecho comparado entre la legislación guatemalteca y España, Brasil, Chile y Costa Rica.....	49
3.1. España.....	49
3.2. Brasil.....	51
3.3. Chile.....	52
3.4. Costa Rica.....	56

CAPÍTULO IV

4. Mecanismos jurídicos y legales.....	59
4.1. Adición al Reglamento de Tránsito.....	59
4.1.1. Propuesta de Adición al Artículo 193, Reglamentación del Seguro del Acuerdo Gubernativo número 273-98.....	61
4.1.2. Proceso de Adición.....	64
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	69
BIBLIOGRAFÍA.....	71



INTRODUCCIÓN

Este tema se escogió ante la necesidad de que toda persona que circule por la vía pública en un vehículo automotor cuente con un contrato de seguro de daños a terceros y ocupantes, tomando en cuenta para realizar el estudio a la ciudad de Guatemala.

A partir del año 1998 nació a la vida jurídica el Acuerdo Gubernativo número 273-98, Reglamento de la Ley de Tránsito; y, en el mismo, no se plasma la obligatoriedad que debería existir cuando al comprar un vehículo se deba comprar también un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, como mínimo; como una de las responsabilidades que se adquieren desde el momento en que se es propietario de un vehículo.

El objetivo general fue determinar la necesidad de contar con un seguro para evitar que toda persona que haya sufrido un siniestro no tenga que pagar con su patrimonio la totalidad del daño causado a las cosas y a las personas existe la necesidad que toda persona cuente con un seguro.

Por lo que, en el transcurso del trabajo se evidenciará tal situación y los costos trágicos de que esto no sea obligatorio y se planteará la adición al artículo del reglamento de tránsito que no es útil a la población en la forma en que actualmente está planteado, pues el Artículo 29 de la Ley de Tránsito de la República de Guatemala regula que



todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública deberá contratar como mínimo un seguro de responsabilidad contra terceros y ocupantes, pero el Artículo 193 del Reglamento no obliga a cumplir con los objetivos específicos.

Dentro de la investigación se desarrollaron y analizaron dichos temas, siendo los siguientes: capítulo I, se analiza la legislación actual en materia de seguros, leyes aplicables; en el capítulo II, se abordaron los temas relacionados con la actividad aseguradora, datos estadísticos en la República de Guatemala; el capítulo III, se realizó un estudio de derecho comparado entre la legislación guatemalteca y España, Brasil, Chile y Costa Rica; finalmente en el capítulo IV, se establecieron los mecanismos jurídicos y legales, reforma al reglamento de tránsito, propuesta de reforma del Artículo 193, reglamentación del seguro del Acuerdo Gubernativo número 273-98.

Se recomienda a las aseguradoras que a través de las pólizas de seguros correspondientes al ramo de automóviles otorguen coberturas que cubran los daños a terceros y ocupantes, con primas a precios accesibles y que los deducibles no sean de alto valor para el asegurado afectado por el siniestro y a las autoridades pertinentes impulsar la norma legal que haga exigible que al momento de pagar el Impuesto de Circulación de Vehículos se presente el certificado vigente donde conste que el titular del vehículo cuenta con un seguro y, a los propietarios de vehículos terrestres que cuenten como mínimo con un seguro de daños a terceros y ocupantes.



CAPÍTULO I

1. Legislación actual en materia de seguros

Es importante iniciar este análisis con el contenido del Artículo 1 de la Constitución Política de la República de Guatemala que literalmente regula: “El Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común”. Bajo esa premisa, debe crear normas que permitan garantizar ese bienestar.

El Artículo 2 de la Constitución Política de la República de Guatemala regula: “Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la paz y el desarrollo integral de la persona”. Estas garantías permiten a los ciudadanos tener confianza en la labor del Estado y tener seguridad en que la forma en que se gobierna y se dictan las normas fueron analizadas para llevar a la población orden y beneficios comunes.

Artículo 3 de la Constitución Política de la República de Guatemala, literalmente regula: “El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de las persona”. Esta garantía permite que el Estado se organice para estudiar y prever situaciones que en algún momento podrían afectar a la población.



En la Constitución Política de la República de Guatemala, literalmente regula en su Artículo 44. Derechos inherentes a la persona humana: “Los derechos y garantías que otorga la Constitución Política de la República de Guatemala no excluyen otros que, aunque no figuren expresamente en ella, son inherentes a la persona humana. El interés social prevalece sobre el interés particular. Serán nulas ipso jure las leyes y las disposiciones gubernativas o de cualquier otro orden que disminuyan, restrinjan o tergiversen los derechos que la Constitución Política de la República de Guatemala garantiza”.

En este caso el derecho a la seguridad vial que significa que yo como conductor de un vehículo debo sentirme seguro al volante ante cualquier siniestralidad que pueda darse ya sea por mi culpa o de un tercero, esa seguridad viene al saber que cuento con el respaldo de un seguro que cubrirá la emergencia.

El Artículo 119. literal k establece como obligación fundamental del Estado. “Proteger la formación de capital, el ahorro y la inversión”.

En el presupuesto de la compra de un seguro como el que nos ocupa tendría que incrementarse, el mismo no sería tan elevado, pues al volverse obligatorio, por la gran cantidad de seguros que se comprarían las empresas tendrían que bajar los precios, lo cual no sería un gasto para el usuario quien más bien tendría que verlo como una inversión que en algún momento le beneficiará y como ahorro que redundaría en el dinero que a la hora del siniestro se ahorre.



El Artículo 3 de la Ley de la Actividad Aseguradora, Decreto 25-2010 establece en la literal b Seguro de Daños: “son aquellos que, de conformidad con las condiciones pactadas, obligan a la aseguradora al pago de una indemnización por eventos inciertos que causen daños o pérdidas y los que tienen por objeto proporcionar cobertura al asegurado contra los daños o perjuicios que pudiera causar a un tercero. Se incluyen en este ramo los seguros de accidentes personales, de salud y hospitalización y caución; éste último se refiere a las fianzas mercantiles reguladas en el Código de Comercio y emitidas por las aseguradoras autorizadas para operar en el país”.

Los riesgos que se corren de tener que pagar de forma mensual una prima de seguro y no tener certeza de si lo usará o no, es un freno a la hora de tomar la decisión de adquirir un seguro, ante la falta de obligatoriedad que actualmente existe. Esta incertidumbre conlleva el hecho que a la hora de un siniestro no estamos cubiertos y debemos asumir la responsabilidad de cubrir en su totalidad el daño causado. Tal vez crear una manera de incentivar o que a fin de año la aseguradora devuelva algo por no haber usado el seguro.

También deben considerarse las normas emitidas por la Superintendencia de Bancos, tales como: a) Resolución JM-2-2011, de fecha 5 de enero de 2011, que contiene el Reglamento para el pago fraccionado de las primas de seguros; b) Acuerdo número 33-2014, de fecha 20 de noviembre de 2014, que contiene el procedimiento para el registro de planes de seguros; c) Resolución JM-73-2015, de fecha 12 de agosto de 2015 que contiene el Reglamento para la comercialización masiva de seguros.



Están establecidas modalidades de pago que persiguen fomentar la compra de un seguro sin que el usuario sienta el peso del pago mensual, pero debe considerarse que la economía de los guatemaltecos está muy ajustada y el salario mínimo apenas alcanza a cubrir las necesidades básicas. De ahí la importancia que a la hora que este seguro sea obligatorio, por la millonaria cantidad de compra deberá estudiarse un precio justo y acorde a la realidad de lo que podríamos pagar.

En materia administrativa, el Artículo 154 de la Constitución Política de la República de Guatemala establece que: “Los funcionarios son depositarios de la autoridad responsables legalmente por su conducta oficial, sujetos a la ley y jamás superiores a ella. Los funcionarios y empleados públicos están al servicio del Estado y no de partido político alguno. La función pública no es delegable, excepto en los casos señalados por la ley, y no podrá ejercerse sin prestar previamente juramento de la fidelidad a la Constitución”.

Lo anterior deja claro que, en el ejercicio de la administración pública, el funcionario o empleado público sólo puede hacer o dejar de hacer lo que la ley le permita, salvo la delegación y avocación de funciones. La ley sería entonces un límite externo a la actividad administrativa.

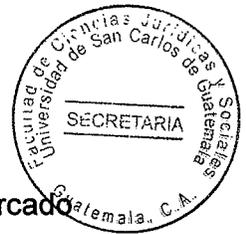
En Guatemala la legislación aplicable a compañías de seguros y de fianzas data de los años 1950 y 1960, por lo que fue conveniente adecuar el referido marco legal a los cambios que ha experimentado ese sector a través de los años. Antiguamente, el



mercado asegurador y afianzador se regía por el Decreto Ley 473 del Jefe del Gobierno de la República, del 4 de mayo de 1966; y su reglamento, por el Decreto 470 del 22 de noviembre de 1955. La antigüedad de las leyes y lo obsoletas que resultaban para el mercado actual, originaron que el régimen de sanciones estuviera desactualizado en cuanto a las faltas tipificadas y a los montos de sanción por las infracciones cometidas; prácticamente las sanciones que consideraba la normativa anterior eran inexistentes.

Este contexto dejaba una brecha abierta para que algunas empresas a través del servicio de ajustadores pudieran vender seguros internacionales sin garantías sólidas. Los corredores guatemaltecos fungían como intermediarios de las aseguradoras internacionales y eran ellos quienes realizaban contratos, que nunca firmaban, como si hubieran sido en otros países, por lo que automáticamente en caso de estafa o inconformidad se tendrían que abocar y regir por las leyes del país donde se signó por lo que, para cualquier empresa, vender ilegalmente seguros extranjeros era muy fácil. Las sanciones oscilaban entre cincuenta hasta un máximo de un mil quetzales. El caso extremo era una multa de 10,000 quetzales.

Anteriormente, la actividad de seguros se encontraba en una etapa donde las regulaciones aplicables ya no respondían a las necesidades de supervisión en un mercado cada vez más competitivo, por lo que fue necesario modernizar la legislación aplicable de tal forma que, por una parte, se convierta en una herramienta efectiva de supervisión y, por la otra, también sirva como una norma que brinde certeza jurídica a



los participantes en la actividad. Las tendencias mundiales y regionales en el mercado asegurador precisan de una normativa moderna que le permita desarrollarse y prestar mejores productos a sus asegurados y beneficiarios. A la luz del desarrollo que ha experimentado la actividad de seguros y de fianzas se hace necesario emitir la normativa que, por un lado, coadyuve a su crecimiento y competitividad, y por el otro, permita una adecuada regulación prudencial de los riesgos asumidos por las entidades de seguros y de fianzas bajo un enfoque preventivo.

El Congreso de la República de Guatemala aprobó el 1 de enero de 2011 una nueva Ley de la Actividad Aseguradora, Decreto número 25-2010, la cual abrió el mercado guatemalteco el ingreso de empresas extranjeras, y con ello dio cumplimiento a compromisos suscritos en el Tratado de Libre Comercio TLC con Estados Unidos.

Así mismo cumplió con los estándares internacionales en materia de seguros. Esto permitió la masificación del seguro en Guatemala. Por eso, la ley se fundamenta en tres pilares: modernización de la estructura de mercado, promoción de la eficiencia en la actividad para fortalecer la supervisión e implementación de nuevas sanciones. Esta ley es de carácter general y de supervisión sobre el sector de la actividad aseguradora, así se garantiza la transparencia y el fortalecimiento del mercado de seguros de Guatemala. La normativa contiene 116 artículos y fue presentada como iniciativa de ley al Congreso de la República de Guatemala en noviembre de 2006, para sustituir una ley vigente desde hace más de 50 años. Es relevante esta legislación en materia de seguros y fianzas en Guatemala, tomando en cuenta que la oferta y la demanda han



crecido considerablemente por diversos factores, donde surge la necesidad de implementar controles eficaces que no obstaculicen la competitividad de las operaciones, para que tampoco se descuide el manejo del riesgo asumido.

1.1. Leyes aplicables

La Constitución Política de la República de Guatemala, en el Artículo 133 establece Junta Monetaria. “La Junta Monetaria tendrá a su cargo la determinación de la política monetaria, cambiaria y crediticia del país y velará por la liquidez y solvencia del sistema bancario nacional, asegurando la estabilidad y el fortalecimiento del ahorro nacional”. Así también, establece que será la Superintendencia de Bancos quien ejercerá la vigilancia e inspección de las entidades financieras incluidas las aseguradoras.

Los asegurados cuentan con el respaldo de la Superintendencia de Bancos desde que adquieren un seguro hasta el momento que hacen efectivo el mismo tras haber sufrido un siniestro a través de la cobertura que especifique la póliza.

Ley de la Actividad Aseguradora, Decreto 25-2010. Esta ley entró en vigencia el 1 de enero de 2011, con excepción de los Títulos II, constitución, autorización, capital y administración de las aseguradoras o reaseguradoras, y IX, regularización, Suspensión de Operaciones y Liquidación, los cuales entraron en vigencia el 14 de agosto de 2010.

Esta ley tiene por objeto regular lo relativo a la constitución, organización, fusión, actividades, operaciones, funcionamiento, suspensión de operaciones y liquidación de



las aseguradoras o reaseguradoras, así como el registro y control de los intermediarios de seguros y reaseguros y de los ajustadores independientes de seguros que operen en el país.

1.2. Análisis constitucional referente a la obligatoriedad de adquirir un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes

El Artículo 3 de la Constitución Política de la República de Guatemala. Derecho a la vida, establece que es deber fundamental del Estado de Guatemala el garantizar y proteger la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de la persona. El licenciado Jorge Mario Castillo Gonzáles, docente universitario, indica que “los funcionarios y empleados del Organismo Legislativo, Organismo Ejecutivo y Organismo Judicial, integran la organización pública denominada Estado de Guatemala, estos funcionarios y empleados deben de tener presente que la vida es un derecho constitucional reconocido por la Constitución Política de la República de Guatemala a todos los guatemaltecos. En conjunto los tres organismos obligatoriamente deben de tomar decisiones y actuar en defensa de este derecho, siendo responsables por su desconocimiento y violación”.¹

Correspondería al Ministerio de Gobernación accionar para lograr la creación de la normativa que se aplicaría en el caso de que este seguro sea obligatorio, siendo la vida el derecho a proteger en primer lugar con la aplicación de este seguro, pues muchas

¹ **Derecho administrativo guatemalteco.** Tomo I. Pág. 145



personas tras una colisión de tránsito quedan con lesiones graves y gravísimas y otras mueren en el instante o se enferman posteriormente al conocer los montos elevados de dinero que deben pagar para cubrir los daños causados.

La Convención Americana sobre Derechos Humanos reconoce el derecho a la vida y su respeto desde el momento de la concepción; reconoce el derecho a la integridad física, psíquica y moral; prohíbe la tortura y tratos crueles, inhumanos o degradantes, prohíbe la esclavitud y la servidumbre; en cuanto a la suspensión de garantías constitucionales, no autoriza la suspensión del derecho a la vida. Lamentablemente, en Guatemala el Estado no ha podido garantizar la vida a los guatemaltecos incumpliendo de esta forma la convención ya mencionada, ya que a diario mueren personas víctimas de la violencia común y en la mayoría de los casos no hay castigo para los responsables, esto en el campo de la privación de la vida de una forma directa.

Cuando el Estado tampoco implementa programas preventivos que traten de reducir la cantidad de personas que resultan con algún tipo de lesión, o en el peor de los casos mueren víctimas de un hecho de tránsito, con esa actitud pasiva, el Estado viola también la Convención Americana sobre Derechos Humanos y la Constitución Política de la República de Guatemala, porque en una forma indirecta también se está atentando contra la vida de tantos guatemaltecos que a diario transitan por la vía pública.



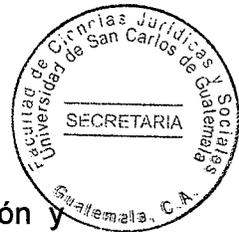
1.3. Comparación y estudio del Capítulo X del, Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala con el Artículo 3, inciso b, Ley de la Actividad Aseguradora, Decreto 25-2010 del Congreso de la República

Las compañías de seguros para operar legalmente en el país deben contar con la aprobación del Organismo Legislativo a través del Ministerio de Economía. Posteriormente de la aprobación, la Superintendencia de Bancos ordena la inscripción en el Registro de Empresas de Seguros y extiende la constancia correspondiente a la aseguradora que solicite la inscripción.

En el Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, literalmente regula en su Artículo 2. Comerciantes. “Son comerciantes quienes ejercen en nombre propio y con fines de lucro, cualesquiera actividades que se refieren a lo siguiente:

- 1º. La industria dirigida a la producción o transformación de bienes y a la prestación de servicios.
- 2º. La intermediación en la circulación de bienes y a la prestación de servicios.
- 3º. La Banca, seguros y fianzas.
- 4º. Las auxiliares de las anteriores”.

Artículo 12. Bancos, Aseguradoras y Análogas. “Los bancos, aseguradoras, financieras, almacenes generales de depósitos, bolsa de valores, entidades



mutualistas, y demás análogas, se registrarán en cuanto a su forma, organización y funcionamiento, por lo que dispone el Código de Comercio, en lo que no contravenga sus leyes y disposiciones especiales. La autorización para constituirse y operar, se registrará por las leyes especiales aplicables a cada caso”.

Artículo 318. Seguro de los efectos. “El comisionista encargado de la expedición de efectos a otro lugar, deberá contratar el transporte con las obligaciones de cargador; deberá asegurarlos, si tuviere orden para ello y contare con la provisión de fondos necesarios, o se hubiere obligado a anticiparlos”.

En ese sentido se ve la necesidad que tiene toda persona que se dedica al traslado de bienes que se estima son de alto valor, de contar con un seguro sobre traslado y de esta manera contar con un respaldo que le permita recuperar el valor asegurado tras sufrir el siniestro del bien.

Artículo 673. Contratos mediante pólizas, en su parte conducente establece: “En los contratos cuyo medio de prueba consista en una póliza, factura, orden, pedido o cualquier otro documento similar suscrito por una de las partes, si la otra encuentra que dicho documento no concuerda con su solicitud, deberá pedir la rectificación correspondiente por escrito, dentro de los quince días que sigan a aquel en que lo recibió, y se considerarán aceptadas las estipulaciones de ésta, si no se solicita la mencionada rectificación...”.



Es justificable que para hacer un reclamo debamos presentar las pruebas con las cuales hacemos constar que estamos legitimados para exigir el cumplimiento de un derecho por lo que, en este sentido cada usuario del seguro deberá estar al tanto de resguardar los documentos que le entregue la aseguradora para ponerlos a la vista en el momento de requerir algún reclamo.

Si dentro de los 15 días siguientes, el contratante que expide el documento no declara al que solicitó la rectificación, que no puede proceder a ésta, se entenderá aceptada en sus términos la solicitud de este último. Los dos párrafos anteriores deben insertarse textualmente en el documento y si se omiten, se estará a los términos de la solicitud original. Son aplicables a los contratos a que se refiere este artículo, las reglas establecidas en el anterior.

Por su parte, el Artículo 874. Contrato de Seguro. "Por el contrato de seguro, el asegurador se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato, y el asegurado o tomador del seguro, se obliga a pagar la prima correspondiente".

Este es el documento por medio del cual se establecerán las condiciones, derechos y obligaciones para la prestación del servicio de parte de la aseguradora y que el usuario tenga por escrito la cobertura a la que tendrá derecho, así como el monto de las primas y forma de pago, este documento de alguna manera pondrá límite a ambos al momento



de hacerlo exigible y cualquier controversia que surja sea el tribunal correspondiente el que la resuelva.

Artículo 875. Definiciones. “Para los efectos de este código se considera:

- 1º. Asegurador: a la sociedad mercantil autorizada legalmente seguro, por cuenta propia o por la de un tercero determinado o determinable y que traslada los riesgos al asegurador.
- 2º. Solicitante: a la persona que contrata el seguro, por cuenta propia o por la de un tercero determinado o determinable y que traslada los riesgos al asegurador.
- 3º. Asegurado: la persona interesada en la traslación de los riesgos.
- 4º. Beneficiario: la persona que ha de percibir, en caso de siniestro, el producto del seguro.
- 5º. Prima: la retribución o precio del seguro.
- 6º. Riesgo: la eventualidad de todo caso fortuito que pueda provocar la pérdida prevista en la póliza.
- 7º. Siniestro: la ocurrencia del riesgo asegurado.

Una misma persona puede reunir las calidades de solicitante, asegurado y beneficiario. Los hechos ciertos, o los físicamente imposibles, no constituyen riesgo y no pueden ser objeto del contrato de seguro, salvo la muerte”.

Es importante conocer los distintos términos que se utilizan a nivel mundial para el reconocimiento de la terminología en materia de seguros en cualquier lugar,



considerando que muchos de los seguros se adquieren con cobertura a nivel internacional y las dudas en cuanto a su interpretación deben ser resueltas por la compañía de seguros, quienes tienen la obligación de estar actualizados dado el dinamismo que existe en esta materia.

Artículo 879. Aceptación de prórroga. “Se considerarán aceptadas las solicitudes de prorrogar o modificar un contrato de seguro, o de restablecer uno suspendido, si el asegurador no la rechaza dentro de los 15 días siguientes al de la recepción de la solicitud. Este precepto no es aplicable a las solicitudes de aumentar la suma asegurada, y en ningún caso el seguro de personas”.

Por lo general, la prórroga de estos contratos se da a nivel empresarial dada la compra de varias pólizas y las gestiones que conlleva, siendo más práctico prorrogar el contrato en las mismas condiciones de forma automática por una sola vez, que es la más usual. De esta forma lo que se persigue es ahorrar tiempo, cobrando en algunos casos solo los gastos administrativos.

A nivel individual como empresarial, sería conveniente que los contratos se prorrogaran persiguiendo los mismos efectos, inclusive buscar la forma en que puedan comprarse las pólizas para varios años considerando la obligatoriedad, similar a la adquisición de la Licencia de Conducir.



Artículo 887. Contenido. “El asegurador estará obligado a entregar al asegurado una póliza que deberá contener:

- 1°. El lugar y fecha en que se emita.
- 2°. Los nombres y domicilios del asegurador y el asegurado, y la expresión en su caso de que el seguro se contrata por cuenta de tercero.
- 3°. La designación de la persona o de la cosa asegurada.
- 4°. La naturaleza de los riesgos cubiertos.
- 5°. El plazo de vigencia del contrato, con indicaciones del momento en que se inicia y de aquel en que termina.
- 6°. La suma asegurada.
- 7°. La prima o cuota del seguro y su forma de pago.
- 8°. Las condiciones generales y demás cláusulas estipuladas entre las partes.
- 9°. La firma del asegurador, la cual podrá ser autógrafa o sustituirse por su impresión o reproducción. Los anexos y endosos deben indicar la identidad precisa de la póliza a la cual correspondan y las renovaciones además, el período de ampliación de la vigencia del contrato original”.

Artículo 896. Aviso de Siniestro. “Tan pronto como el asegurado, o en su caso, el beneficiario, tuviere reconocimiento de la realización del siniestro, deberán comunicárselo al asegurador. Salvo pacto o disposición expresa en contrario, el aviso deberá darse por escrito y dentro de un plazo de cinco días. Este plazo no correrá sino en contra de quienes tuvieran conocimiento del derecho constituido a su favor”.



Artículo 916. Plazo de prescripción. “Todas las acciones que se deriven de un contrato de seguro, prescribirán en dos años, contados desde la fecha del acontecimiento que les dio origen”.

Artículo 917. Plazo para beneficiario. “Si el beneficiario no tiene conocimiento de su derecho, la prescripción se consumará por el transcurso de cinco años contados a partir del momento en que fueron exigibles las obligaciones del asegurador”.

Artículo 1000. Designación de beneficiarios. “El asegurado podrá designar a un tercero como beneficiario y modificar esta designación por acto entre vivos o por testamento, aunque el beneficiario hubiera manifestado su voluntad de aceptar. Cualquier cambio de beneficiario debe comunicarse por escrito al asegurador, quien lo registrará la póliza.

En general, los artículos anteriores, se refieren al conocimiento que debe tener el asegurado y beneficiarios del contenido de cada una de las cláusulas y cobertura, en cuanto al pago, plazos y beneficios que detalle la póliza suscrita entre la aseguradora y el asegurado para hacerlo efectivo al momento de ocurrir un siniestro.

La renuncia a la facultad de revocar la designación del beneficiario es válida y quedará firme cuando se le haya comunicado a éste por escrito, pero no producirá efectos frente a terceros, mientras no se haga saber también por escrito al asegurador, y éste la haga constar en la póliza”.



Artículo 1001. Beneficiario irrevocable. “En caso de designación de beneficiario irrevocable, el asegurador no podrá disponer de los derechos derivados del seguro sin el consentimiento del beneficiario dado por escrito, salvo que el asegurado se haya reservado para si tales derechos”.

El Artículo 1002. Beneficiarios genéricos. “Cuando se designare como beneficiario al cónyuge, sin expresión de nombre, se considerará como tal a quien tenga este carácter en el momento en que muera el asegurado. Si se designaren como beneficiario al cónyuge y a los descendientes, sin determinación de partes, se entenderá que la mitad de la cantidad asegurada corresponde al cónyuge y la otra mitad se distribuirá entre los descendientes, conforme al derecho sucesorio. Si se designaren como beneficiarios a los herederos o causahabientes, el capital asegurado entrará a formar parte de la masa hereditaria; lo mismo se observará cuando no se designen a los beneficiarios por su nombre sino que se señalen como tales a los que tengan determinado parentesco que el asegurado tuviere en el futuro con determinada persona, los cuales se considerarán designados por su nombres. En caso de ser varios los beneficiarios, si no se ha indicado la porción que a cada uno corresponde, se entenderá que recibirán partes iguales”.

Este artículo establece que el beneficio será para el cónyuge y descendientes en el momento que ocurra el siniestro, sin importar nombres, no especifica. En este caso, para cobrar el seguro, deberá atenerse a lo resuelto mediante el Proceso Sucesorio correspondiente.



**1.4. Análisis semántico al Artículo 29, Título VI, del Seguro, Ley de Tránsito
Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala; Artículo 193,
Reglamento de la Ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98**

La Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, contiene disposiciones especiales, que son presunciones, si se prueba que el conductor incurrió en alguna falta señalada en dicha ley, se da por probado que actuó con culpa y por lo tanto deberá pagar los daños ocasionados. Estas presunciones son:

- a) Cuando el conductor se encuentre ebrio o bajo efectos de drogas estupefacientes o similares que limiten sus capacidades volitivas, físicas o mentales.
- b) Cuando se conduzca un vehículo cuyos documentos de identificación no porte el conductor o bien carezca de placa de circulación el vehículo.
- c) Cuando se haya producido lesiones a personas o daños a vehículos con ocasión del tránsito, y por último éste mismo cuerpo legal establece una sanción de tipo administrativo para aquellos pilotos que son amonestados administrativamente cinco veces o multado administrativamente tres veces por infracciones cometidas contra las leyes de tránsito durante un mismo año calendario, contado a partir de la fecha de la primera infracción.

La sanción administrativa de suspensión de licencia se fijará de uno a seis meses. También es importante tener presente que la ley específica en mención, faculta a toda



persona que haya cumplido los dieciséis años de edad a poder obtener una licencia de conducir toda clase automóviles con un peso bruto máximo de hasta 3.5 toneladas métricas, sin recibir remuneración y para conducir moto bicicletas y motocicletas.

Toda persona que desee conducir debe de cumplir con los requisitos para poder obtener su primera licencia entre ellos:

- a) Llenar la solicitud correspondiente.

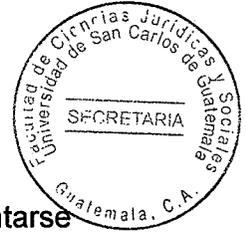
- b) Ser mayor de edad, salvo lo establecido en el Artículo 26, de este reglamento. Para las licencias tipo "A" se requiere además, ser de veintitrés años de edad y haber tenido vigente por lo menos en los tres años anteriores a la solicitud, una licencia de tipo "B" o "C", se requiere ser mayor de veintiún años de edad.

- c) Presentar certificación de examen de la vista de acuerdo con lo que disponga el departamento.

- d) Saber leer y escribir en el idioma oficial que rija en el territorio nacional. Si el solicitante es analfabeta, el departamento podrá realizar pruebas especiales para establecer su nivel de conocimientos.

- e) Pagar el valor correspondiente.

- f) Aprobar los exámenes teóricos y prácticos respectivos y



g) Presentar el número de fotos que requiera la autoridad o, en su caso presentarse para la toma de fotos.

Adicional a estos requisitos el menor de edad pero mayor de 16 años para poder obtener su licencia de conducir debe presentar autorización escrita de quien ejerza la patria potestad o la tutela del menor, tal como lo establece la ley y el reglamento de tránsito.

Ha quedado demostrado y en opinión de los expertos que un sector bastante vulnerable al consumo de drogas, ya sean licitas o prohibidas, son los jóvenes; y de acuerdo a las estadísticas de las instituciones que se dedican a atender este tipo de hechos de tránsito, es en este sector de la sociedad donde se registra una buena cantidad de accidentes de tránsito, por lo que considero que debería de ser objeto de estudio la norma que faculta a los menores de edad para poder obtener una licencia de conducir, por lo menos, mientras no se establezca un plan de educación vial a nivel educativo lo cual sin lugar a dudas y con un adecuado control de los padres de familia, ayudaría a reducir los accidentes de tránsito provocados por menores de edad bajo los efectos de algún tipo de droga.



CAPÍTULO II

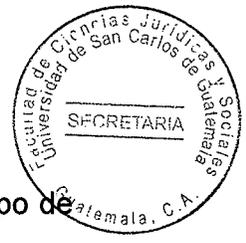
2. Actividad aseguradora

La creación formal del seguro en Guatemala ocurrió en 1877 en el primer Código de Comercio. El Licenciado José Molina Calderón, economista, en su columna Economía para Todos publicada en Prensa Libre señala que la única investigación de largo alcance y actualizada sobre el origen de los seguros en Guatemala está hecha por el historiador Hernán del Valle, titulada El Seguro, en versión inédita hasta ahora, cubriendo hasta el año 2004.

2.1. Del seguro de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes

El Código de Comercio en el Artículo 990, define el contrato de seguro para automóviles de la siguiente manera “Por este seguro para automóvil, el asegurador indemnizará los daños ocasionados al vehículo o la pérdida de éste; los daños y perjuicios causados a la propiedad ajena y a terceras personas con motivo del uso de aquél; o cualquier otro riesgo cubierto por la póliza.”

Conforme a esta definición legal, el contrato de seguro de automóviles se caracteriza por cubrir al automóvil mismo como objeto de propiedad, garantizar el pago de daños y perjuicios a terceros, así como los siniestros que recaigan en la integridad física de las personas.



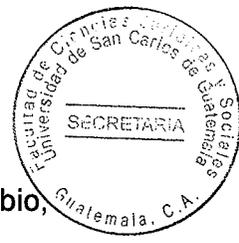
En la legislación guatemalteca no existe una obligatoriedad para contratar este tipo de seguro, aunque su importancia salta a la vista. El contrato de seguro para automóviles, es una variedad del contrato de seguro por daños y uno de los que más demanda tiene en el mercado nacional del mismo.

La previsión de los riesgos que con ellos se corre, hace que los propietarios de automóviles contraten un seguro para automóviles mediante una póliza para asegurarse del pago de los daños que pudiera causar o que les pudieran infringir. En Guatemala muchos daños que se causan o generan una responsabilidad de carácter civil, jamás llegan a pagarse por la insolvencia del obligado.

Desde el punto de vista doctrinario René Arturo Villegas Lara, expone al respecto “su finalidad es de protección patrimonial y el objeto asegurado puede pertenecer a la persona interesada en la traslación del riesgo o bien a un tercero; en el segundo caso, el propietario se beneficiará con la indemnización después de que se le haya pagado al contratante del seguro, así como restituirle las primas pagadas”.²

En el seguro para automóviles, lo que se atiende es la cobertura de la necesidad del momento en que sucede el hecho de tránsito, o sea, que el asegurador interviene en el instante en que ocurre el siniestro pactado, surgiendo la polémica en que si es un seguro contra daños o un seguro de responsabilidad civil. Por lo tanto, los seguros contra daños, lo que cubren son las cosas, el patrimonio de la persona solicitante de

² Derecho mercantil guatemalteco. Tomo III. Pág. 243



este contrato, ya sea en parte o en su totalidad; los seguros para personas, en cambio, solamente aseguran a las personas.

El seguro para automóviles asegura cosas, puede ser el automóvil del titular del seguro o el automóvil dañado o ambos, o sea, seguro contra daños; pero también asegura a las personas, tanto al titular del seguro como a sus acompañantes y a los ocupantes del automóvil dañado, es decir que se encuentra con el seguro de responsabilidad civil. Los riesgos del seguro de automóvil regularmente cubren los daños que se le ocasionen al vehículo, ya sea por una colisión o por vuelcos, robo, etcétera; daños a la propiedad ajena; pero también cubren lesiones a los ocupantes del vehículo asegurado y de los ocupantes del vehículo dañado, por tales motivos se considera que el contrato de seguro de automóviles es un contrato mixto.

2.1.1 Resultados favorables de contar con un seguro de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes

El seguro de daños contra terceros debería ser contratado por todas las personas que tienen un vehículo, el cual circule en el territorio nacional, ya que provee protección y/o respaldo económico, al contratante del mismo, ante las eventualidades que surjan al momento de ocurrir un siniestro (accidente automovilístico). Dicho seguro cubre únicamente los daños causados por el asegurado a terceras personas (daños materiales y daños a la integridad física). Por lo general el monto pactado y manejado por las compañías de seguros en Guatemala es de Q. 100,000.00 (cien mil quetzales),



para dicho seguro, el cual puede ser aumentado según necesidad del contratante previo pago de la prima correspondiente.

Para contratar este seguro, el interesado debe acudir a una aseguradora que esté autorizada para operar dentro del territorio de Guatemala o bien por medio de los corredores o agentes de seguros, que son personas o instituciones que se encargan de la promoción, venta y asesoramiento de los seguros contratados por las mismas aseguradoras o funcionando como vendedores independientes de las mismas; al tener el contacto, la persona que desea contratar el seguro, hace del conocimiento del suscriptor (vendedor y/o aseguradora) el monto que desea en su póliza de seguro, quienes le proporcionarán una solicitud para que se llene con los datos del vehículo y del propietario para amparar la póliza.

En algunos casos, se requerirá el nombre de los conductores designados por el propietario para que puedan conducir el vehículo asegurado.

Se solicitará así mismo una fotocopia de la tarjeta de circulación del vehículo, fotocopia de la licencia y/o licencias de conducir, se indicará el valor del seguro (prima), vigencia, coberturas y demás datos que serán de utilidad al momento de un siniestro.

El pago de la prima es anual, la cual, salvo pacto en contrario, se pagará por medio de letras mensuales o como se acuerde entre las dos partes involucradas en el negocio.



En el caso de los autobuses que transportan personas como medio de negocio, mi parecer es que la prima de seguro debe ser pagada al contado, tal y como lo cita textualmente el Artículo 892 del Código de Comercio “La prima deberá pagarse en el momento de la celebración del contrato, por lo que se refiere al primer período del seguro...”. Con esto se evitaría que los usuarios del transporte público urbano y/o extraurbano carezcan de la debida seguridad al abordar dichos vehículos.

Al momento de adquirir un automóvil, solamente si es nuevo, saliendo de la agencia y/o distribuidora de automóviles, siempre y cuando sea adquirido con crédito, dicho vehículo forzosamente debe contar con un seguro completo, el vehículo estará cubierto por sus daños propios (carrocería y motor, robo), daños a terceros y gastos médicos de los ocupantes del vehículo asegurado.

Este seguro forzoso es requerido por la institución que otorga el crédito para adquirirlo, en ningún momento es de obligatoriedad por parte de la autoridad competente en asuntos de tránsito; con esto se podría decir que la institución crediticia se ampara ante la eventualidad de un siniestro causado por o a su asegurado, protegiendo sus intereses propios, ya que al exponerse ellos a la eventual pérdida del vehículo por parte del comprador, ya sea robo o cualquier siniestro que perjudique su patrimonio, cubre éstas posibles catástrofes con la presión de adquirir el seguro que es cargado al comprador.



Podemos ver con este ejemplo que la autoridad no juega ningún papel ni en ningún otro al contratarse este seguro, ya que es solamente la iniciativa privada la que vela por los intereses propios, dejando a un lado los intereses del asegurado, porque lo que hacen con este seguro es proveerse de seguridad ante el otorgamiento del crédito a la persona que adquirió el vehículo; cuestión que por ley debería ser de estricta aplicación de las autoridades guatemaltecas, siendo que la verificación del pago de este seguro podría hacerlo la Empresa Municipal Reguladora de Tránsito EMETRA, en la capital y similares en otros municipios; y, en carreteras, la Dirección General de Protección y Seguridad Vial del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda PROVIAL.

Dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco podemos encontrar que hay muchas normas y articulados que, en su momento fueron una idea del legislador para dar seguridad a la ciudadanía, y que de aplicarse serían de beneficio para todo el conglomerado que hace uso de los mismos. Hemos sido testigos de que al ocurrir un accidente de tránsito, muchas son las pérdidas materiales que se ocasionan, y en la mayoría de los casos, el causante de los daños no posee en su haber, la posibilidad económica, para poder resarcir los daños causados, ocasionando con esto, un desfase económico, al incurrir en deudas y préstamos, para poder reparar los efectos del siniestro causado; los cuales al contar con el respectivo seguro (depende del tipo de daño) serían menores a los que se incurre por no tenerlo o no estar vigente.

El seguro de daños contra terceros, en el medio es uno de los más económicos que hay, ya que al tratarse de un seguro que solamente resarcirá daños ajenos, no así los



propios, a excepción de las lesiones de los ocupantes de un vehículo; se enfoca en un valor fijo, es decir tomará una cantidad que a criterio de la compañía y según sus estatutos vigentes, es la que se ajusta en una manera estimada a pagar los daños que se pueden causar a terceras personas, tanto en sus bienes como a sí mismos; dicho seguro es el que está regulado dentro del ordenamiento jurídico y que es motivo del presente trabajo de tesis.

Se ha visto que al momento de renovar la licencia de conducir para pilotos automovilistas, uno de los requisitos indispensables es el boleto de ornato, documento sin el cual no es posible el trámite de la misma; de igual manera, se podría exigir al momento del pago del impuesto de circulación de vehículos, el cual se hace año con año; que el propietario del vehículo ya cuente como mínimo con un seguro de daños contra terceros, pagado en su totalidad o con la última factura de pago del mismo al día; documento sin el cual, no le sea posible adquirir la calcomanía de circulación de dicho año; de hacerse de esa manera se estaría obligando a los sujetos que posean un automotor a tener contratado dicho seguro.

Así mismo para motivos de seguridad y aplicación de ley, se hace necesario que dicha ley sea de cumplimiento obligatorio y forzoso; en el cual se imponga una fecha límite para adquirirlo; promoviendo las ventajas de poseer un seguro básico contra terceros, tanto para la protección del patrimonio del asegurado como la de resarcir los posibles daños que se causaren a consecuencia de un siniestro; podría principiarse con la información por medio de trifoliales, volantes y anuncios; acompañando a esto con una



campaña masiva en medios de comunicación nacionales para que sean vistas y conocidas por la mayoría de personas que en un principio podrían estarse entregando en lugares específicos como las oficinas de emisión de licencias, oficinas de gobierno, escuelas de manejo y conducción, Policía Nacional Civil, Policía Municipal de Tránsito.

El reglamento que indica que toda unidad que transporte personas de un sitio a otro conocido como Reglamento para la Contratación del Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, Acuerdo Gubernativo 265-2001, es una medida acertada para la protección del pasajero, que en todos los casos es el mayor damnificado en la ocurrencia de un accidente, ya que en la mayoría de los casos, el piloto es el causante de los daños a los pasajeros, por diversas causas, algunas de ellas, la impericia, la imprudencia, la negligencia, y la completa falta de respeto por las normas legales viales vigentes y la vida humana de los que en ese momento son depositarios.

2.1.2. Datos estadísticos en la República de Guatemala, referentes a la compra de seguros de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes

En Guatemala, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 8 del Reglamento de la Ley de Tránsito de la República de Guatemala, Acuerdo Gubernativo número 273-98 "Los vehículos se clasifican por su uso en:

- a) Particulares,
- b) Mercantiles y comerciales,



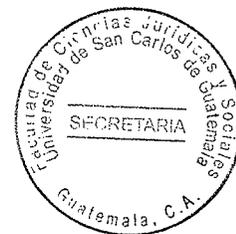
- c) oficiales,
- d) Cuerpo Diplomático, Organismos, misiones y funcionarios internacionales,
- e) de emergencia; y
- f) de aprendizaje”.

El Artículo 9 del mismo cuerpo legal regula “los vehículos se clasifican por su peso en:

- a) ligeros, de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, bicicletas, motobicicletas, motocicletas, automóviles, páneles, pick ups, microbuses y, automóviles, páneles, pick ups, microbuses y automóviles, páneles y pick ups con remolque.
- b) pesados como más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo: autobuses, camiones, remolcados o cabezales; y, camiones con remolque;
- c) especiales, con pesos y dimensiones de autorización especial; vehículos agrícolas; y, vehículos especiales movibles con o sin grúa”.

Es importante conocer la clasificación de los vehículos tanto en su peso como en su uso, pues de eso depende el pago de impuestos y valores de la póliza de seguro, así también el tipo de personas que debe utilizar cada vehículo.

El Artículo 10 del citado reglamento establece que “Todo vehículo para circular en las vías públicas del territorio nacional, debe poseer los siguientes documentos:



- a) tarjeta de circulación o fotocopia legalizada de la misma;
- b) placa y calcomanía de circulación vigentes.

La tarjeta de circulación o la fotocopia autenticada, será portada por el conductor de cada vehículo automotor, siempre que circule en las vías públicas del territorio nacional. La placa o placas de circulación irán sujetas en un lugar visible en la parte frontal y posterior del vehículo. No necesitan portar ningún documento todo conductor de bicicleta, utilizada por niños de hasta doce años de edad, la utilizada para hacer deporte o alguna otra actividad recreativa. El Departamento de Tránsito regulará lo relativo a la documentación de otros conductores de bicicletas”.

Entre los documentos importantes que debería portar el conductor, adicional a los mencionados anteriormente, podemos citar los siguientes: certificado de la póliza del seguro y la licencia de conducir vigentes, ya que son documentos que serán requeridos a la hora de un hecho de tránsito.

El Artículo 14 del citado reglamento establece que “el vehículo automotor que transite en la vía pública del territorio nacional, deberá contar con el siguiente equipo y aditamentos:

- a) bocina;
- b) retrovisor interior y exterior;
- c) Parabrisas y limpiabrisas;
- d) cinturones de seguridad en los asientos delanteros;



- e) llanta de repuesto del tipo que pueda reemplazar a las principales;
- f) herramientas necesarias para el cambio de llanta;
- g) silenciador;
- h) velocímetro;
- i) luces: a. una luz alta y baja a cada lado de la parte frontal; una luz de marcha atrás en la parte trasera; cuatro luces direccionales, una en cada esquina del vehículo; dos luces de freno en la parte posterior, una a cada lado; dispositivo para poder accionar luces de emergencia; iluminación completa de la placa de circulación trasera; y
- j) dos triángulos reflectivos para señales de emergencia.

Se exceptúan de la presente disposición, los vehículos automotores calificados de colección, que podrán circular con los aditamentos que posea, siempre que estén registrados en el Departamento de Tránsito”.

Es importante hacer notar que todo vehículo debe portar este equipamiento básico ya que podría sufrir un accidente el conductor o provocar un accidente que cause cuantiosas pérdidas económicas incluso la vida humana por no poseerlo.

Las normas de comportamiento en la circulación son obligaciones de los usuarios en la vía pública, quienes están obligados a comportarse en forma tal que su conducta no entorpezca la circulación ni cause peligro, perjuicios o molestias a las personas o daños a los bienes.



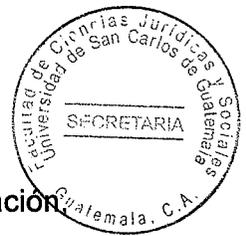
En el caso de los conductores, éstos deben conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro tanto a ellos mismos, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía pública.

Deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros y la colocación proporcionada de la carga transportada para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos.

Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía deberán adoptar las precauciones necesarias para la seguridad de los mismos, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas minusválidas.

Queda prohibido conducir utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Asimismo, está prohibido el uso de teléfonos, radios comunicadores u otros aparatos similares mientras el vehículo esté en marcha, a no ser que para operarlos no sea necesario utilizar las manos. De la presente prohibición se exceptúan los conductores de taxis.

Dentro de las prohibiciones establecidas en el Reglamento de Tránsito, el Artículo 41. Actividades que afectan la seguridad de la circulación. "Se prohíbe tirar, depositar o



abandonar sobre la vía pública, objetos o materias que obstaculicen la libre circulación, parada o estacionamiento, asimismo, ejecutar hechos que pongan en peligro la circulación o que deterioren la vía pública y sus inmediaciones. También es prohibido tirar o lanzar objetos o basura desde el interior del vehículo. El conductor será responsable de estos hechos. “Queda prohibido colocar en la vía pública, talanqueras, garitas, barandas, vallas, túmulos, toneles u otros obstáculos que dificulten o impidan la libre circulación de vehículos y peatones. Sin embargo, previo permiso de la autoridad podrán instalarse otros medios para la reducción de la velocidad. La autoridad podrá, sin previo aviso, ordenar el retiro de los obstáculos u objetos indicados en el presente artículo, o en su caso la demolición correspondiente”.

En ese sentido, toda persona debe ser consciente de no obstaculizar ni dañar la vía pública ya que puede ser peligroso para sí mismo como para todos los usuarios de las mismas.

2.1.3. Responsabilidad civil

La responsabilidad civil, es una norma que obliga a una persona a resarcir los daños que cause a otra y que se puede hacer por medio de la contratación de un seguro, destinado a cubrir las consecuencias de hechos ilícitos del asegurado o de sus dependientes, manteniendo indemne al asegurado por cuanto deba a un tercero a causa de la responsabilidad prevista en el contrato de seguro, el cual según Alfredo de

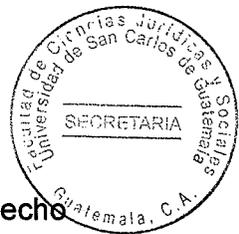


Palma define así: “El contrato de seguro es, evidentemente un contrato de garantía, protege el interés asegurado contra las contingencias de los riesgos, y lo que tutela es el patrimonio del asegurado, sustituyendo la indemnización de los valores perdidos por obra de un siniestro, impidiendo el empobrecimiento del patrimonio tutelado. El contrato de seguro tutela o garantiza la intangibilidad del patrimonio del asegurado”.³

La principal característica del seguro mencionado, es evitar toda lesión al patrimonio del asegurado, que se puede ver amenazado por las consecuencias civiles de su responsabilidad; esto lo podemos ampliar, diciendo que dentro de las razones principales del seguro de responsabilidad civil, en Guatemala, es la de mantener al asegurado y/o tomador titular del seguro alejado de todo tipo de implicaciones tanto legales como monetarias que se suscitan al acaecer un siniestro del cual devienen infinidad de consecuencias que en muchas ocasiones el asegurado no podría absorber del todo las mismas sin el respaldo tanto financiero como de asesoramiento que presta la aseguradora, cuando le es solicitado.

Las normas jurídicas civiles que regulan la responsabilidad extra-contractual de carácter civil establecen por regla general que todo daño proveniente de dolo o culpa ajena debe ser indemnizado; por principio, todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona debe ser reparado por ésta.

³ Seguro de automotores / responsabilidad daños al vehículo, robo y hurto. Pág. 57



En efecto, se persigue tutelar el patrimonio del asegurado, siendo subjetivo el hecho que se asegura también al individuo, quien no tendrá que enfrentar momentos incómodos al estar siendo confrontado tras verse involucrado en un siniestro automovilístico pues bastará con una llamada para que la aseguradora envíe al personal que lo respaldará.

Para la licenciada Herida Rubia Gonzáles Villela, “el daño consiste en el detrimento, perjuicio, menoscabo, dolo, molestia maltrato, de una cosa, si el daño es causado por el dueño de los bienes el hecho tiene escasa o ninguna relevancia jurídica, se adquiere cuando el daño es producido por la acción u omisión de una persona en los bienes de otra”⁴.

De ahí la importancia de ser responsables al conducir un vehículo, pues, aunque estemos pagando un seguro y ocasionemos daño al patrimonio, para repararlo, debemos pagar un deducible que consiste en un porcentaje fijado por la aseguradora sobre el valor total de la póliza y el costo estimado del daño, lo cual viene en detrimento de la economía familiar.

El Artículo 1645 del Código Civil establece “toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”. En la mayoría de los casos, los accidentes suelen suceder

⁴ Procedimiento para ejercitar la acción reparadora en el delito de daños en hechos de tránsito. Pág. 26



por responsabilidad de quienes transitan por las vías públicas, sean peatones conductores.

Es importante tener presente que en un hecho de tránsito no solo pueden demandar o reclamar quienes sean víctimas si no también los que resulten afectados en sus intereses. Podrán solicitar la indemnización correspondiente los familiares de una persona que hubiese fallecido en un accidente de tránsito.

La legislación civil establece que el causante del daño está en primer lugar obligado a indemnizar. También están obligados a responder otras personas cuando existe responsabilidad solidaria, como por ejemplo las empresas o los dueños de cualquier medio de transporte serán solidariamente responsables con los autores y cómplices de los daños y perjuicios que causen. Una norma de carácter civil bastante acertada, pues de esta manera la víctima de un accidente de tránsito podrá solicitar al dueño del medio del transporte, que por lo regular es la persona con mayores recursos, el pago de los daños que se le causen, teniendo en todo caso la posibilidad de hacerlo también solidariamente.

El Artículo 1651 del Código Civil Medios de transporte. regula “Las empresas o el dueño de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores y cómplices de los daños o perjuicios que causaren las personas encargadas de los vehículos, aun cuando la persona que lo cause no sea empleada de dichas empresas o el dueño del medio de transporte, siempre que el encargado de los



vehículos—se los haya encomendado, aunque fuere de manera transitoria”. La obligación de indemnizar en un momento dado se puede transmitir inclusive a los herederos del responsable de los daños.

Al hablar de daños no solamente nos estamos refiriendo a los daños materiales que puede causar un hecho de tránsito, sino también a las lesiones corporales que una persona puede tener al verse involucrada en una situación de estas, en tal sentido la legislación civil de Guatemala establece que la víctima tendrá derecho a un reembolso de los gastos de curación y al pago de los daños o perjuicios que resulten de su incapacidad corporal, y para que el juez fije el reembolso de los gastos de curación la ley establece varias circunstancias que el juzgador deberá tener en cuenta, entre las cuales mencionamos las siguientes: a) edad, estado civil, oficio o profesión de la persona que hubiese sido afectada, b) obligación de la víctima de alimentar a las personas que tengan derecho conforme a la ley y c) posibilidad y capacidad de pago de la parte obligada.

Como quedó anotado anteriormente, el sufrimiento de una persona que se lesiona, no puede apreciarse económicamente, pero el admitir que dichas lesiones se puedan compensar monetariamente, constituye una forma de poder ayudar a la víctima a sobre llevar la situación de una mejor manera. Es innegable que el que comete un hecho contra la seguridad de tránsito debe ser sancionado como un hecho reñido con la ley de tránsito, pero no necesariamente quiere decir que infrinja la ley penal. La legislación civil establece que la exención de responsabilidad penal no libera de la responsabilidad



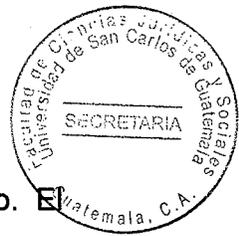
civil, a no ser que el juez así lo estimare atendiendo a las circunstancias especiales del caso.

La indemnización de daños y perjuicios tiene que ser declarada en sentencia judicial. Sin embargo, las partes pueden llegar a un acuerdo extrajudicial, evitando de esta manera un largo, costoso, y difícil juicio, me permito sugerir que las personas que opten por esta vía celebren dicho acuerdo ante un notario que pueda dar fe pública del convenio alcanzado.

El ordenamiento civil establece que el menor de edad, pero mayor de quince años, y el incapaz cuando obra en momento de lucidez, son responsables de los daños o perjuicios que ocasionen, en los demás casos son responsables los padres, tutores o guardadores.

El mismo ordenamiento legal nos indica que la patria potestad de los hijos menores la ejercen conjuntamente el padre y la madre. Artículos 252 y 1660 respectivamente del Código Civil.

Con lo expuesto hasta el momento queda claro que un menor de edad por disposición legal no es responsable penalmente de sus actos y que está fuera de la aplicación de la ley penal. De acuerdo a la legislación, sí es responsable civilmente de los daños que pueda causar a otra persona en su integridad o en su patrimonio debiendo responder por el mismo; y si no lo puede hacer deberán ser los padres o quienes



ejerzan la patria potestad del menor los obligados a reparar el daño causado. convenio que firman los padres en ejercicio de la patria potestad o quien ejerza la tutela para que el menor pueda obtener su licencia crea una corresponsabilidad por medio del cual se comprometen al pago de daños que pueda causar el menor en un hecho de tránsito.

La ley no lo exige, pero por parte del Departamento de Tránsito debería efectuarse un estudio sobre las posibilidades económicas de los padres o de quien asuma la responsabilidad ante los posibles daños a terceros, o en su caso exigir la contratación del seguro para poder cubrir cualquier eventualidad que pueda provocar el menor al conducir, lo cual sin duda podría evitar problemas de tipo legal en el futuro a los padres.

2.1.4. Responsabilidad penal

Para el licenciado Sergio Rudy Herrera Rodríguez, “las normas penales en nuestra legislación dan ciertos tipos de índole penal que estipulan actos ilícitos que se podrían derivar de un hecho de tránsito y que vulneran bienes jurídicos tutelados por el Estado, como la vida y la integridad de las personas, que cometen los pilotos automovilistas al conducir en estado de ebriedad, o bajo los efectos de estupefacientes, o bien por imprudencia, negligencia o impericia dentro de estos tipos penales se encuentran, el homicidio culposo, y las lesiones culposas”.⁵

⁵ El delito culposo y sus implicaciones en el Código Penal guatemalteco. Pág.10



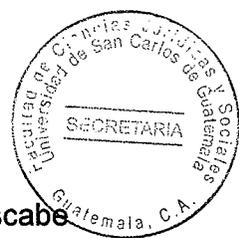
Toda persona que conduzca un vehículo en la vía pública, aunque cuente con un seguro de daños contra terceros y ocupantes, deben tener presente que tienen que conducirse cumpliendo obligaciones que al momento de un siniestro validarán su derecho para efectiva la póliza. Por ejemplo, no conducir en estado de ebriedad.

El Artículo 278 del Código Penal al referirse al daño lo define de la siguiente manera: Daño. “Quien, de propósito, destruyere, inutilizare, hiciere desaparecer o de cualquier otro modo deteriorare, parcial o totalmente, un bien de ajena pertenencia será sancionado con prisión de seis meses a dos años y multa de doscientos a dos mil quetzales”.

En este sentido, toda persona, aunque cuente con un seguro de daños debe conducirse adecuadamente para evitar un siniestro, actuando de manera honesta sin pensar que por pagar un seguro puede infringir las normas.

El Artículo 127 del Código Penal Homicidio culposo. establece que “Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos (2) a cinco (5) años. Cuando el hecho causare, además, lesiones a otras personas o resultare la muerte de varias, la sanción será de tres (3) a ocho (8) años de prisión.

Si el delito fuere cometido al manejar un vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, en estado de ebriedad, o bajo efectos de drogas tóxicas o estupefacientes, que afecten la personalidad del conductor o cuando conduzca con temeridad o



impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le corresponda, en caso de no existir alguna de esas circunstancias, la cancelación de la licencia de conducir de uno (1) a cinco (5) años.

Si el delito fuere causado por pilotos de transporte colectivo o de carga, será sancionado con prisión de diez (10) a quince (15) años y cancelación de la licencia de conducir por el tiempo que dure la condena.”

De acuerdo con la opinión del licenciado Sergio Rudy Herrera Rodríguez los elementos específicos del delito culposo son:

- a) “Imprudencia: Imprudente es pues, el que realiza una acción, arriesgada, más allá de lo que es dable admitir para que se cause el daño, el límite de la prudencia y la imprudencia la debe establecer el mismo derecho.
- b) Negligencia: En la conducta negligente hay desidia, abandono, pereza y apatía.
- c) Impericia: La impericia es pues una actuación inexperta o inhábil en el arte o la profesión”.⁶

⁶ *Ibíd.* Pág.12



En lo referente a las lesiones el Artículo 144 del Código Penal regula que “Comete delito de lesiones quien, sin intención de matar, causare a otro daño en el cuerpo o la mente”.

La legislación guatemalteca nos indica que existen seis tipos de lesiones que una persona puede llegar a causar a otra, pero para fines de este estudio mencionaremos solamente las que en un momento dado pueden tener relación con un hecho de tránsito ellas son:

- a) lesiones gravísimas;
- b) lesiones graves;
- c) lesiones leves; y
- d) lesiones culposas.

El Artículo 146. Código Penal. Lesiones gravísimas establece que “Quien causare a otro lesión gravísima será sancionado con prisión de tres a diez años. Es lesión gravísima la que produjere alguno de los resultados siguientes:

- 1°. Enfermedad mental o corporal cierta o probablemente incurable;
- 2°. Inutilidad permanente para el trabajo;
- 3°. Pérdida de un miembro principal o de su uso de la palabra;
- 4°. Pérdida de un órgano o de un sentido;
- 5°. Incapacidad para engendrar o concebir”.



Artículo 147 del Código Penal. Lesiones graves establece que “Quien causare a otro lesión grave, será sancionado con prisión de dos a ocho años. Es lesión grave la que produjere algunos de los resultados siguientes:

- 1º. Debilitación permanente de la función de un órgano, de un miembro principal o de un sentido;
- 2º. Anormalidad permanente en el uso de la palabra;
- 3º. Incapacidad para el trabajo por más de un mes;
- 4º. Deformación permanente del rostro”.

El Artículo 148 del Código Penal. Lesiones leves regula que “Quien causare a otro lesión leve, será sancionado con prisión de seis meses a tres años. Es lesión leve la que produjere en el ofendido alguno de los siguientes resultados:

- 1º. Enfermedad o incapacidad para el trabajo por más de diez días, sin exceder de treinta;
- 2º. Perdida e inutilización de un miembro no principal;
- 3º. Cicatriz visible y permanente en el rostro”.

El Artículo 150 del Código Penal. Lesiones culposas establece “Quien causare lesiones por culpa, aun cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, será sancionado con prisión de tres (3) meses a dos (2) años. Si el delito fuere ejecutado al conducir vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes o estado de ebriedad, que afecten la personalidad del conductor, o en situación que menoscabe, o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al



responsable, además, de una multa de cinco mil (Q5,000.00) a veinticinco mil (Q25,000.00) Quetzales, suspensión de la licencia de conducir de seis (6) meses a dos (2) años.

Si el delito se causare por pilotos del transporte colectivo, o de carga, en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de (3) a cinco (5) años y cancelación de la licencia de conducir de seis (6) meses a tres (3) años o por el tiempo que dure la condena. En caso de reincidencia, la sanción de prisión y cancelación de la licencia se duplicará”.

Tomando en cuenta que los accidentes de tránsito provocados por pilotos bajo efectos de alcohol año con año van en aumento y que muchas veces las secuelas que deja un accidente de estos es para toda la vida, limitando laboral y socialmente muchas veces a una persona, pensamos que la pena que actualmente establece nuestra legislación penal para el que comete el delito de lesiones en un hecho de tránsito es insuficiente tanto pecuniaria como la pena de prisión, y que el Estado debería buscar un mecanismo de carácter preventivo que trate de reducir la cantidad de accidentes de tránsito que a diario se dan en el país.

Tal como lo establece la norma legal, existe mayor pena para aquellas personas que se dedican a conducir dentro del transporte colectivo de pasajeros, ya que en sus manos está la integridad física y la vida de muchos guatemaltecos que utilizan este medio de transporte para poderse conducir de un lugar a otro.



A pesar de que la norma es clara, es en el servicio de pasajeros donde se dan una buena cantidad de accidentes de tránsito, según datos proporcionados por Mynor García, Gerente Técnico de Seguros el Roble “el 60% de los accidentes de tránsito que suceden en el país son ocasionados por pilotos del servicio colectivo”. Este dato proporcionado por el entrevistado es sumamente preocupante, ya que es en el servicio público de pasajeros donde se movilizan gran cantidad de guatemaltecos, los cuales podrían resultar heridos en algún grado o en el peor de los casos perder la vida tras un accidente de tránsito, en donde como ya es costumbre que el piloto se da a la fuga y difícilmente se le podrá capturar para que responda ante la ley.

En caso de reincidencia, las sanciones establecidas en este artículo se duplicarán, si como consecuencia de la conducta irregular resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más gravemente sancionada.

El Artículo 158 del Código Penal. Responsabilidad de otras personas, establece en su parte conducente “se impondrá multa de un mil (Q1,000.00) a cinco mil quetzales (5,000.00) y será sancionado con prisión de un año, quien pusiere en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos mediante el derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción, total o parcial, de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos...”.



Tal como lo indica la legislación, todo conductor que, bajo la influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes condujere un vehículo se le sancionará con una multa y privación de la licencia de conducir. Igual pena recibirán lo que conducen un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente poniendo en riesgo la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra pública, duplica la pena en caso de reincidencia, y advierte que si como consecuencia de la conducta irregular alguna persona lesionada o dañada, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más grave sancionada.

Es importante hacer notar que de acuerdo a la legislación ya expuesta, el hecho que un piloto conduzca un vehículo bajo los efectos de alcohol o estupefacientes a pesar que el Código Penal lo tipifica como delito, en la gran mayoría de casos, solamente se le sanciona como una falta y en un momento dado el Estado podría implementar algún procedimiento administrativo con el único fin de suspenderle la licencia de conducir por un determinado tiempo, situación que muy ocasionalmente se ve en las sentencias que emiten los jueces.

En ese orden de ideas hay que tener presente que la Constitución Política de la República de Guatemala, en el Artículo 20 y el Código Penal, Decreto ley número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, en el Artículo 23 les otorga a los menores de edad que transgredan la ley, el carácter de inimputables y que su tratamiento debe estar orientado hacia una educación integral propia para la niñez y la



juventud. De acuerdo con nuestra legislación se entiende por menor de edad a quien no ha cumplido dieciocho años, esto significa que un menor de edad, pero mayor de 16 años, que en un momento dado conduzca un vehículo bajo los efectos del alcohol o de alguna droga atropelle a una persona y le cause lesiones no podrá ser enjuiciado por la ley penal ya que están excluidos de culpabilidad y responsabilidad.

Los menores, cuya conducta viole la ley penal, serán atendidos por instituciones y personal especializado. Por ningún motivo pueden ser reclusos en centros penales o de detención para adultos, para lo cual una ley específica regulará esta materia. De acuerdo con los estudios realizados son precisamente los jóvenes el sector de la sociedad donde el flagelo de las drogas socialmente aceptadas o prohibidas por la ley avanza con rapidez, ya que en este caso el Estado ha sido ineficaz en desarrollar programas de tipo preventivo que puedan ayudar a nuestra juventud para no ser víctimas de tales adicciones.

En opinión de Abner Paredes, encargado del Departamento de la Juventud del Centro de Acción Legal para los Derechos Humanos el problema de la drogadicción en los jóvenes es preocupante, el Estado debería de percatarse de que los jóvenes no son sólo el futuro del país, si no el presente, y que, si no se les tiene en cuenta ahora, posiblemente no contribuirán a que el futuro sea mejor. En un estudio realizado por la empresa Vox Latina, se establece que “la violencia es uno de los problemas que más afecta a los jóvenes, seguido por el consumo de drogas en un 20.63%.”⁷

⁷ La violencia en los jóvenes. **Prensa Libre, Suplemento Vida.** Pág. 10



El estudio realizado por la empresa ya indicada confirma lo que en este trabajo hemos afirmado, el consumo de drogas socialmente aceptadas o prohibidas por la ley en los jóvenes guatemaltecos hoy por hoy constituye un verdadero reto para el Estado que debe ser atendido en forma inmediata si se quiere ciudadanos conscientes de su responsabilidad a la hora de conducir un vehículo.

El Artículo 23 del Código Penal establece que No es imputable:

- 1º. "El menor de edad;
- 2º. Quien en el momento de la acción u omisión no posea, a causa de enfermedad mental, desarrollo psíquico incompleto o retardo o de trastorno mental transitorio la capacidad de comprender el carácter ilícito del hecho o de determinarse de acuerdo con esa comprensión, salvo que el trastorno mental transitorio, haya sido buscado de propósito por el agente".

Un menor de edad no debería ser facultado por el Estado para poder conducir un vehículo, asumiendo una responsabilidad social en materia de tránsito, pero si asume dicha responsabilidad debería ser juzgado como adulto al momento de ser el responsable de un accidente de tránsito, encontrándose bajo los efectos del alcohol o de alguna droga.



CAPÍTULO III

3. Estudio de derecho comparado entre la legislación guatemalteca y España, Brasil, Chile y Costa Rica

En el transcurso de este capítulo se darán a conocer diversas instituciones jurídicas a través de legislaciones positivas vigentes en los países objeto de la investigación, con el propósito de conocer las semejanzas y diferencias para comprender y mejorar el sistema jurídico vigente en Guatemala.

3.1. España

Bajo el Real Decreto Legislativo 8/2004, se crea este decreto legislativo que tiene por objeto la aprobación de un texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor, que da cumplimiento al mandato conferido al gobierno por la disposición final de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre del año 2003, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados. Dicha disposición final autoriza al Gobierno para que, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la Ley 34/2003, elabore y apruebe un texto de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor que sustituya al aprobado por el Decreto 632/1968 de 21 de marzo de 1968, que incluya las modificaciones introducidas por leyes posteriores. La delegación incluye la facultad de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que han de ser reformados.



El Decreto 632/1968, aprobó el texto reformado de la Ley 122/1962, Sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor. Dicho texto ha sido objeto a lo largo de su vigencia de variadas y profundas modificaciones. El Real Decreto Legislativo 1301/1986, por el que se adapta el texto de la ley Sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor al ordenamiento jurídico comunitario, que posteriormente fue derogado por la Ley 30/1995, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, dio nueva redacción al título I del texto de la Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor, aprobado por el Decreto 632/1968, con el fin de adecuar su contenido a la Directiva 72/166/CEE del Consejo, modificada por la Directiva 72/430/CEE del Consejo, de 19 de diciembre de 1972, y a la Directiva 84/5/CEE del Consejo, relativas a la cobertura de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (Primera y Segunda Directivas del seguro de automóviles).

La incorporación de estas normas comunitarias exigía, por un lado, la adaptación de la cobertura del seguro obligatorio de automóviles al ámbito territorial de los Estados miembros, exigencia que en parte había tenido lugar a partir de la adhesión de España a las Comunidades Europeas, y, por otro, la suscripción obligatoria de un seguro de responsabilidad civil que cubriese, en los términos y con la extensión prevista en la normativa comunitaria, tanto los daños corporales como los materiales. Igualmente, los Estados miembros debían constituir o reconocer un organismo que tuviera por misión reparar, al menos en los límites del seguro obligatorio, dichos daños corporales o materiales, en los supuestos previstos en la normativa comunitaria, lo que obligó a



revisar y ampliar las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, entidad que venía desempeñando en Guatemala la misión del organismo antes mencionado.

3.2. Brasil

En el año de 1975 se estableció la obligación de contar con un seguro de responsabilidad civil de automóviles, con la ley 6194 de 1974. Según dicha ley, están obligados a adquirir el seguro todos los propietarios de automóviles cuya circulación, en la vía pública esté sujeta a la obtención de un permiso y a la matriculación.

Principales características del seguro:

- a) Cubre únicamente los daños corporales, en caso de muerte, invalidez permanente y los gastos médicos, quedando excluidos los daños materiales, la pérdida de ingresos durante la invalidez temporal y los daños morales (dolor, sufrimiento, etc.).

- b) Las indemnizaciones se basan en el concepto de responsabilidad objetiva; es decir, no importa si existe una falta o no, todas las víctimas de un accidente de tránsito, incluso el conductor del vehículo causante del accidente y las víctimas de accidentes causados por vehículos no identificados o dados a la fuga, están cubiertas y son indemnizadas conforme a la ley. Este régimen convierte el seguro obligatorio en una cobertura contra daños causados a las personas y no contra la



- c) responsabilidad civil. Sin embargo, no excluye el derecho de la víctima a demandar al responsable del accidente para obtener una indemnización adicional.

En este caso se está protegiendo a la persona en primer lugar y lo principal que al estar todos cubiertos, la atención en el momento del siniestro no es exclusiva, aquí se garantiza el derecho a la igualdad, lo cual no sucede en Guatemala pues la atención y buen trato por parte de las compañías aseguradoras es únicamente para su asegurado, dejando indefenso al no asegurado.

3.3. Chile

Hasta 1980, la estructura legal del mercado asegurador chileno, establecía una regulación integral del sistema por parte de las autoridades y una limitación del negocio a empresas constituidas en Chile, cuyo capital fuera poseído, en su mayoría, por nacionales. En el año de 1980, se presentaron modificaciones en la legislación que hasta esa fecha había permanecido vigente, algunas de las cuales fueron aplicables al mercado de seguros, la libre competencia y la apertura a la inversión extranjera.

Dichos cambios establecieron las condiciones necesarias para el desarrollo de nuevos productos dentro del sector asegurador. Así, el 13 de noviembre de 1980, se promulgó un decreto de ley en donde se estableció un nuevo sistema de pensiones.

En ese mismo año, surgió en el Decreto Ley 3252, un seguro obligatorio de automóviles que amparaba la responsabilidad civil del propietario y del conductor contra daños corporales o materiales causados a terceros, víctimas de accidentes de



tránsito. Al tratarse de un seguro de responsabilidad civil, la víctima o sus beneficiarios, en caso de muerte, tenía que demandar al causante del daño y probar que éste había sido responsable, para que tuviera derecho a la indemnización correspondiente, por parte de la aseguradora.

Bajo este esquema no todas las demandas procedían y por lo tanto no todas las víctimas de accidentes recibían el pago indemnizable por las lesiones sufridas. Ante esta situación, en el año de 1985, el poder ejecutivo propuso la sustitución del seguro obligatorio de responsabilidad civil por uno de accidentes personales, en donde sólo se cubrirían los daños corporales causados a terceros en un accidente automovilístico, y que a diferencia del anterior, no tenía que haber una sentencia judicial para que la víctima recibiera la indemnización que marcaba la ley.

Así, en la Ley 18,490 del año de 1986 se estableció la obligatoriedad de contar con este tipo de seguro. Además, en la citada ley se implantó el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil, que amparaba los daños materiales causados en un accidente de tránsito.

Sin embargo, la vigencia del seguro obligatorio de responsabilidad civil se vino aplazando, hasta que en la Ley 19,050, del mes de marzo de 1991, se derogó definitivamente, quedando vigente únicamente el seguro de accidentes personales. A continuación, se enumeran las principales características del seguro obligatorio de



accidentes personales que se estableció en Chile. Principales características del seguro:

1. Este seguro responde por las lesiones corporales sufridas por un tercero, víctima de un accidente automovilístico. Dicha responsabilidad se extiende hasta los límites de indemnización máxima, fijada por ley.
2. Se contrata anualmente, junto con la renovación del permiso de circulación, el cual, no puede ser cancelado antes de su fecha de vencimiento.
3. Se trata de una cobertura de accidentes personales y no de responsabilidad civil, es decir, la indemnización por parte de la aseguradora, en caso de accidentes, se realiza sin necesidad de exista un fallo judicial que lo ordene.
4. Dentro de este seguro, existen tres tipos de coberturas, muerte e incapacidad total permanente, incapacidad parcial y temporal y gastos médicos, hospitalarios y farmacéuticos, para los cuales, se establecen montos máximos de indemnización,
5. Quedan excluidos, de la cobertura del seguro, la pérdida de ingresos por la incapacidad temporal, gastos funerarios y las pérdidas por daños morales (dolor, sufrimiento, etc.).
6. El que una víctima reciba la indemnización correspondiente a la lesión que sufrió, no quita la posibilidad de que éste, demande civil o criminalmente al conductor responsable.



7. Las primas cobradas por las compañías aseguradoras no están sujetas a ninguna regulación por parte de las autoridades, el mercado es el que determina estos precios.

La reglamentación solamente en lo que respecta a ebriedad ha establecido penalidad como medida coercitiva, así se puede establecer en el Artículo 121 de Ley No. 17.105 de alcoholes, bebidas alcohólicas y vinagres que en su parte medular determina que toda persona que sea sorprendida infraganti conduciendo en estado de ebriedad será castigada con prisión en su grado mínimo y multa de medio a dos sueldos mensuales aunque no cause daños. Ahora si las consecuencias aumentan, las sanciones pueden llegar a su grado máximo sin perjuicio de penas accesorias como pueden ser la suspensión o retiro de la licencia para conducir.

Además, la ley nacional también posee armas jurídicas que permiten al fiscalizador prevenir accidentes y así tenemos que la Ley número 15.231 en su Artículo 65 tipifica la categoría de influencia del alcohol sin estar ebrio que concuerda con el Artículo 120 de la Ley No. 17.105, ambas analizan las situaciones con consecuencias, respectivamente.

En el primer caso estipulando prisión en grado mínimo y suspensión con posibilidad de retiro de licencia ante reincidencias y retención para reposición de normalidad en la segunda. Sin perjuicio de las disposiciones anteriores también la Ley de Tránsito número 18.290, establece que ratifica lo expuesto por la Ley número 15.131 en su



Artículo 67 que indica como presumible de culpabilidad al conductor que participa en accidentes o infrinja la legislación estando bajo la influencia del alcohol drogas o estupefacientes.

Por otra parte, también la Ley 15.131 en el Artículo 67 establece la prueba de alcoholemia para todos los participantes en accidentes de tránsito presumiendo culpabilidad al que se niega a efectuársela sin razón justificada. Asimismo, el Artículo 120 de la Ley No. 17.105 faculta el uso de pruebas respiratorias tendientes a determinar la presencia de alcohol en el organismo de las personas que conduzcan o se apresten a conducir, examen que llevará a efecto las autoridades policiales mediante el sistema de Alcotest.

3.4. Costa Rica

En 1973 se estableció el seguro obligatorio para todos los vehículos registrados en el país, siendo sus principales características las siguientes:

1. Cubre daños corporales hasta un límite máximo de indemnización, en caso de fallecimiento, invalidez permanente, invalidez temporal, gastos médicos y gastos funerarios.
2. La cobertura del seguro se extiende a todas las víctimas de accidentes, conductores de vehículos, pasajeros y peatones.



3. Los daños causados por vehículos no asegurados y por los del conductor desconocido no tienen derecho a ninguna indemnización.

La circulación de vehículos de motor se estableció, con carácter de obligatorio, por medio del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Derivada del uso y Circulación de Vehículos a Motor. Sin embargo, no inicia su vigencia sino hasta el año de 1969.

Principales características del Seguro:

1. El seguro cubre, en las condiciones previstas dentro de la ley y hasta el límite señalado, la responsabilidad civil derivada de la obligación de todo conductor de un vehículo de motor de reparar los daños causados a las personas o a las cosas con motivo de la circulación del vehículo.
2. La tarifa que se cobra es única y obligatoria para todos los aseguradores. La prima aplicable será la que corresponda a las condiciones y datos señalados en la solicitud del seguro.
3. El seguro cubre la reparación del daño causado, excepto cuando se trate del conductor, propietario, o en su caso el tomador del seguro, los familiares de cualquiera de éstos y a los empleados dependientes, que estuvieran dentro del automóvil al momento de ocurrir el siniestro.



4. El certificado del seguro cubre los daños corporales, dentro de ciertas condiciones y hasta los límites máximos por persona, en caso de asistencia médica, hospitalaria; incapacidad permanente y muerte. No se establece límites de indemnización en caso de lesiones corporales, dejando su determinación, a la resolución de un juez.

En los últimos años, el número de accidentes de tránsito, las reclamaciones y los litigios se han incrementado, traduciéndose en una carga de trabajo excesiva para los tribunales y un retraso en el pago de las indemnizaciones. Los montos indemnizables otorgados por los jueces, en caso de lesiones corporales han ido en constante aumento, sin estar acompañados con el correspondiente ajuste en primas, lo que ha dificultado la planeación de las empresas aseguradoras tanto en su administración como en la constitución de reservas.

Ante esta situación, la Dirección General de Seguros del Ministerio de Economía y Hacienda, que es el órgano administrativo encargado del control de las entidades aseguradoras, colaboró con otros organismos en el diseño de una tabla de indemnizaciones para los daños personales derivados de accidentes de tránsito, fundamentado en criterios objetivos y montos indemnizatorios suficientes y equitativos, que incorporan tanto factores de corrección que permitan considerar las características socioeconómicas de la víctima y de su entorno, como un mecanismo de actualización anual automática de los importes de las indemnizaciones. Esta tabla ha establecido las bases para la homologación de los montos indemnizables otorgados por los jueces. Sin embargo, cabe mencionar que su éxito ha sido moderado.



CAPITULO IV

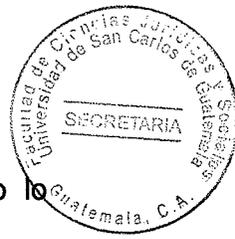
4. Mecanismos jurídicos y legales

El Artículo 986 del Código de Comercio de Guatemala que se refiere al seguro contra la responsabilidad civil establece que “En el seguro contra la responsabilidad civil, el asegurador se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a terceros a consecuencia de un hecho no doloso que cause a éstos un daño previsto en el contrato de seguro. El seguro contra la responsabilidad civil atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario desde el momento del siniestro”.

Lo anterior se refiere a que el asegurado o la persona que conduce el vehículo asegurado, al momento de presentarse un siniestro o hecho de tránsito si tiene la licencia de conducir vencida o está bajo los efectos de alguna droga o alcohol, el seguro no lo cubre.

4.1. Adición al Reglamento de Tránsito

El Reglamento de Tránsito se encuentra regulado mediante el Acuerdo Gubernativo número 273-98. La naturaleza de este aun cuando la doctrina establece que tiene un rango inferior a la ley, es darle vida y hacer aplicable todas y cada una de las instituciones que se han establecido en la propia ley, así como marcar los



procedimientos para su efectiva aplicación para lograr alcanzar el fin que como lo enuncia un considerando de este, se materialice el estricto cumplimiento de las leyes. Sin embargo, se hace necesario considerar que, de igual forma, no obstante que el reglamento pretende adecuarse a la ley, en su estructura debe limitarse a no discrepar o contradecir el contenido de esta, puesto que ello sería vulnerar la ley que emana del poder legislativo por el reglamento que emana de la estructura del ejecutivo.

En ese sentido resulta entonces imperativo hablar de lo que al respecto señala el reglamento en mención, puesto que el mismo contiene un gran contenido en cuanto a regulación propiamente dicha en materia de tránsito.

Sin embargo, al igual que sucede en la Ley de Tránsito, al tratar el tema de los accidentes de tránsito y las responsabilidades que de éste se derivan, es evidente la ausencia en la regulación y tramitación del mismo. Lo anterior es comprensible dado que tal como se ha mencionado el reglamento no puede ir más allá del contenido de la propia ley, toda vez que esto sería desnaturalizarla y violentar la misma y por lo tanto si la ley no establece circunstancia o relación alguna en torno al acontecimiento de los accidentes de tránsito, es comprensible y, es más, no se puede exigir que el reglamento contenga o desarrolle aspectos que la propia ley deja de regular.

Resulta importante indicar que en el señalamiento de la frecuencia de los accidentes de tránsito, únicamente se ha tomado en cuenta el informe de la Entidad Metropolitana Reguladora de Tránsito y Transporte EMETRA, dejando al margen de ello, municipios



adyacentes con una considerable afluencia de tránsito vehicular como lo son Mixco, Villa Nueva y Santa Catarina Pinula por mencionar algunos, que constituyen influencia importante, en cuanto a circulación y carga vehicular hacia la capital se refiere. Particularmente dentro del desarrollo de la investigación se pudo obtener la perspectiva de distintos entes y personeros involucrados dentro del aspecto propio de la regulación de tránsito, de algunas entidades municipales, quienes refieren y manifiestan su preocupación por alcanzar objetivos que permitan disminuir el porcentaje de accidentes dentro de su jurisdicción, señalando que es uno de los motivos que ha influido directamente en la necesidad, tanto de crear las policías municipales de tránsito como de dotarlas de recursos necesarios para su operación.

4.1.1. Propuesta de adición al Artículo 193, Reglamentación del Seguro del Acuerdo Gubernativo número 273-98

En Guatemala, para contratar un seguro de automóvil hay dos formas de hacerlo: Comunicarse con algún vendedor y/o corredor de seguros, el cual le indicará las coberturas, primas, aseguradoras y demás pormenores que se necesite para adquirir el seguro; en estos casos debe de hacer tantas preguntas como sea necesario para poder adquirir el seguro que esté de acuerdo a sus necesidades y proteja su patrimonio y/o persona de la mejor manera posible.

En este caso de preferencia avocarse con un corredor de seguros, ya que estará al tanto de su póliza desde el momento que la solicite hasta que pudiera ser el momento



de tener que utilizar las coberturas que contrató ante un siniestro, que le afecte. Acudir directamente a la aseguradora que por referencias y/o conocimiento se tenga para adquirir directamente en ella el seguro que se ha elegido, como en el caso anterior debe procederse de manera que cada una de las posibles dudas que puedan surgirle sean aclaradas por completo.

El problema consiste en la obligatoriedad que debería existir cuando al comprar un vehículo se deba comprar también un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, como mínimo; como una de las responsabilidades que adquirimos desde el momento en que somos propietarios de un vehículo, considerando que son seres humanos los que se conducen en su interior, esta es una decisión que debería considerarse prioritaria y alarmantemente lo cual es negativo. Guatemala tiene un parque vehicular de 2,563,925 automotores, de los cuales 280,268 cuentan con seguro de vehículos, lo que representa el 10.9 por ciento. previo a ser asegurados, los vehículos deben pasar por un proceso de revisión para evaluar que las condiciones mecánicas, entre otras, se encuentren funcionando correctamente.

Del porcentaje de vehículos asegurados, las motocicletas representan el 11 %, picops y camionetas el 72 por ciento, en tanto que autobuses, microbuses y buses el 3 %. Por cada 100 asegurados, el 17.04 por ciento reclama por colisiones, mientras que el 1.08 por ciento lo hace por robo. El costo mensual aproximado de un seguro vehicular de un carro cuyo valor sea de Q100,000.00 es de Q500.00. Mientras que el promedio de gastos en un accidente vehicular es de Q10,000.00 en tanto que por robo ronda los



Q63,000.00, por citar ejemplos concretos. En caso de robo la aseguradora podrá pagar la indemnización correspondiente al valor del vehículo si este no aparece.

Salvador Leiva, presidente de AGIS, explicó que "tener una póliza de seguro hace ciudadanos más responsables, porque en vez de huir al momento de una colisión o atropello, se tiene la tranquilidad de poder cubrir los gastos que esto implica y no evadir responsabilidad como se hace regularmente"⁸.

Si bien la póliza de seguro brinda un respaldo al asegurado, la cobertura definitiva dependerá del cumplimiento de las condiciones estipuladas en la misma, un ejemplo sería la vigencia, el monto asegurado, número de tripulantes que ocupen el vehículo, entre otros, pudiendo incurrir en responsabilidad penal según la magnitud del daño causado.

Los contratos de seguros contemplan cláusulas que limitan el derecho del asegurado, en general se limitará el derecho cuando se maneje con licencia vencida, por no portar licencia, manejar en estado de ebriedad, entre otros muy específicos. Por lo anterior, es muy importante que el beneficiario lea bien cada una de las cláusulas del contrato antes de firmar para que en su momento pueda exigir lo que en ley le corresponda.

⁸ <http://www.lahora.gt>. (fecha de consulta: 20 de marzo de 2015)



4.1.2. Proceso de Adición

Por lo expuesto en los capítulos anteriores, es necesario que para dar cumplimiento a la norma citada, el Ministerio de Gobernación adicione al Reglamento de Tránsito lo referente al seguro y lo haga cumplir, pues la norma está contenida en la ley, pero su reglamento no obliga a adquirir este tipo de seguro, con lo cual no existe legalmente la forma en que deba llevarse a cabo la aplicación de esta.

La administración pública regula los mecanismos administrativos para crear, modificar, adicionar o anular las disposiciones administrativas que se toman en cada una de las dependencias del Estado. Para ello, dispone de procedimientos y requisitos que deben amparar cada caso pues todas las actuaciones deben quedar plasmadas por escrito con el fin de conformar el expediente administrativo de forma clara y transparente. Únicamente corresponde a los ministros de Estado suscribir y aprobar sus actuaciones por medio de acuerdos. Por lo tanto, son actividades regladas que determinan y limitan el alcance de lo que se puede o no resolver por medio de esta figura jurídica.

En ese orden de ideas se propone adicionar al Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98, en su Artículo 193, Reglamentación del Seguro, la obligación de comprar un seguro de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes pues actualmente se encuentra redactado de la forma siguiente: “Lo relacionado con el seguro obligatorio de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes y su puesta en vigor se regirá por la reglamentación específica del tema”,



y, la propuesta de adición es la siguiente: a) es obligatoria la contratación del seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes para los vehículos particulares o livianos.

En el presente caso, la adición de la literal a) al Artículo 93 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98, tendría que formalizarse por medio de un Acuerdo Gubernativo firmado por el Presidente de la República de Guatemala, el Ministro de Gobernación y el Secretario General de la Presidencia de la República, para que el ámbito de aplicación sea en todo el territorio nacional y dada la naturaleza y urgencia de dar a conocer el contenido, éste debería cobrar vigencia al día siguiente de su publicación.

Los Acuerdos Gubernativos son una manifestación de voluntad que se hace con la finalidad de producir efectos jurídicos, siendo el principal efecto la obligatoriedad de su cumplimiento. Este documento es de uso público y solo puede ser creado por el Estado, es formal y puede ser de aplicación inmediata.

Por lo tanto, son actividades regladas que determinan y limitan el alcance de lo que se puede o no resolver por medio de esta figura jurídica, amparando actos administrativos que, de acuerdo con las funciones otorgadas y en cumplimiento de la ley, debe llevar a cabo un funcionario público al frente de la institución de que se trate.



Estos instrumentos no tiene subdivisiones, es uno solo y por medio de ellos se aprueban órdenes dentro de un órgano dependiendo sus funciones y que clase de servicio esté obligado a llevar a la población. Sin embargo, estos instrumentos pueden nacer a la vida jurídica para ser aplicados internamente en cada una de las instituciones y pueden ser también de carácter general, en este caso, se entiende que son dirigidos a todos los habitantes de la República de Guatemala y de cumplimiento obligatorio por ser emanados de un poder público.

No existe documento legal que indique la forma de estos documentos, por lo que, para la creación de un acuerdo gubernativo, se sigue un formato utilizado desde hace muchos años por mera costumbre, siempre tomando en cuenta que contenga la información propia de cada asunto por acordar.

Para darle validez a lo consentido por medio de un acuerdo gubernativo, éste debe formalizarse por escrito, de esta manera será válido y cierto. Al igual que las resoluciones, deberá ser notificado con todas las formalidades necesarias para que cause efectos jurídicos.

La responsabilidad de asumir la firma de los acuerdos gubernativos corresponde al Presidente de la República de Guatemala y al Ministro de Estado dependiendo del asunto de que se trate, esto como parte de una de sus funciones que le otorga la Ley del Organismo Ejecutivo, decreto 114-97, en el artículo 27, literal m; que se refiere a las atribuciones de los Ministros y que literalmente establece "Dictar los acuerdos,



resoluciones, circulares y otras disposiciones relacionadas con el despacho de los asuntos de su ramo, conforme la ley”.

De igual manera puede firmar el viceministro, cuando el ministro se encuentre fuera del país y éste, haya sido nombrado para ejercer como ministro en funciones por el tiempo que dure su ausencia.

Luego, el Acuerdo Gubernativo ya firmado regresa a la Secretaría General de la Presidencia de la República para que el Secretario General también lo firme como una muestra del respaldo jurídico y legal del documento, a esto se le llama refrendo.

Este paso, corrobora y confirma que el contenido del documento sea acorde con la petición y las normas legales que correspondan, siempre es necesaria la revisión del expediente, y esta es la labor que realiza quien esté a cargo de asuntos jurídicos, quien, como responsable de los documentos que de este tipo se elaboren, debe revisarlos cuidando que llenen todos los requisitos técnicos y legales, con el fin de dar certeza jurídica al superior jerárquico.

Finalmente, se traslada a la persona encargada de notificaciones de documentos oficiales, para que éste tome las fotocopias correspondientes y notifique a donde corresponda para que el documento sea de conocimiento público, en este caso, su publicación en el Diario de Centro América. La notificación, como un paso importante



para dar a conocer a los interesados la resolución recaída en un trámite administrativo o en un asunto judicial.

Los documentos que se publican en el Diario de Centro América, también llamado Diario Oficial, deben presentarse en forma escrita y electrónica en la sede del Diario y, si es urgente, un día antes de las dos de la tarde, siendo responsabilidad del interesado la información contenida pues el Diario no asume ninguna responsabilidad tras la publicación de documentos con errores.

Con respecto al costo que tendría esta publicación, de acuerdo al tarifario de los servicios que presta la Dirección General del Diario de Centro América y Tipografía Nacional, Acuerdo Gubernativo 112-2015, de fecha 26 de marzo de 2015, establece que la publicación de las leyes, acuerdos gubernativos y acuerdos ministeriales cuando contengan disposiciones de carácter general así como otras publicaciones que sean de interés del Estado, a juicio de la autoridad que lo emite, lo que hará constar en el propio documento, se realizará sin costo alguno, dentro de un plazo máximo de dos meses contados a partir de la fecha de emisión.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Se detectó que el Artículo 29 de la Ley de Tránsito de la República de Guatemala Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, regula que todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública deberá contratar como mínimo un seguro de responsabilidad contra terceros y ocupantes, siendo obligatorio para el transporte colectivo de pasajeros y de carga, no así para vehículos particulares o livianos. El Artículo 193 del Reglamento de la Ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98, no hace obligatoria la compra de este seguro, por lo que se sugiere adicionarle un párrafo donde se establezca que para los vehículos particulares o livianos es obligatoria la contratación del seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes ya que no es útil a la población en la forma en que actualmente está planteado.

Se recomienda al Ministerio de Gobernación evaluar el costo beneficio que tendría para la población guatemalteca la obligatoriedad de adquirir este seguro, lo cual se tendría que hacer por medio de un Acuerdo Gubernativo firmado por el Presidente de la República de Guatemala, el Ministro de Gobernación y el Secretario General de la Presidencia de la República. La conformación del expediente conteniendo los requisitos según lo indique la Secretaría General de la Presidencia de la República correspondería al Ministerio de Gobernación.





BIBLIOGRAFÍA

- BIESLA, Rafael. **Principios del derecho administrativo**. Ed. Roque Depalma. Buenos Aires Argentina, 1989.
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo, **Diccionario de derecho usual**. Ed. Heliasta S.R.L. Viamonte. Buenos Aires Argentina. 1993.
- CALDERON MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I y II**. Litografía ORION. Guatemala. 2005.
- CASTILLO GONZALEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo**. Instituto Nacional de Administración Pública INAP. Ed. de Impresiones Gráficas. Guatemala. 2005.
- CASTILLO GONZALEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo**. Teoría de la administración. Ed. Impresiones Gráficas. Guatemala. 2005.
- CHICAS HERNÁNDEZ, Raúl Antonio. **Apuntes de derecho administrativo**. Departamento de publicaciones, Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de San Carlos de Guatemala. 2002.
- CUELLO CALON, Eugenio. **Derecho penal**. Ed. Casa Bosch. Barcelona, España. 1990. DE LA CUEVA, Mario. Derecho mexicano del trabajo. 3ª. ed. Ed. Porrúa, S. A. 1999. Diccionario enciclopédico ilustrado sopena. Ed. Ramón Sopena. S.A. Provenza 95. Barcelona España 1988. DIEZ, Manuel Maria. Derecho administrativo. Ed. Plus Ultra. Buenos Aires. Argentina. 1990.
- ESCOLA, Héctor Jorge. **Tratado integral de los contratos de trabajo**. Ed. Depalma. Buenos Aires, Argentina. 1989.
- FRAGA, Gabino. **Derecho administrativo**. 10ª ed. Ed. Porrúa, S.A. México. 1983.
- OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Ed. Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1981. PUIG PEÑA, Federico. Compendio de derecho civil español. Ed. Nauta, S.A. Barcelona, España. 1985.



VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco.** Editorial Universitaria. Guatemala. 6ª. Ed.

VILLEGAS BASALVILVASO, Bengamin. **Derecho administrativo.** Tipográfica Editora, Buenos Aires.

Legislación:

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

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

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

Código Penal. Decreto Ley Número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, 1973

Código Procesal Penal. Decreto Ley Número 52-73 del Congreso de la República de Guatemala, 1973

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

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

Ley de Tránsito. Decreto Ley Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, 1997

Ley Orgánica del Ministerio Público. Decreto Ley Número 40-94 del Congreso de la República de Guatemala, 1994



Ley de Servicio Civil. Decreto Ley Número 1748 del Congreso de la República de Guatemala, 1968

Reglamento de Tránsito. Acuerdo Gubernativo Número 273-98

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 Número 265-2001