

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

**LA OBLIGACIÓN DEL CONTRATO DE SEGURO DEL TRANSPORTE  
PESADO PARA EL PAGO DE DAÑOS Y PERJUICIOS  
OCASIONADOS A TERCEROS**

**TULIO MISAEL MORALES DUBÓN**

**GUATEMALA, JUNIO DE 2019**

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

**LA OBLIGACIÓN DEL CONTRATO DE SEGURO DEL TRANSPORTE  
PESADO PARA EL PAGO DE DAÑOS Y PERJUICIOS  
OCASIONADOS A TERCEROS**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva  
de la  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
de la  
Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**TULIO MISAEL MORALES DUBÓN**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

y los títulos profesionales de

**ABOGADO Y NOTARIO**

Guatemala, junio de 2019

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

DECANO: Lic. Gustavo Bonilla

VOCAL I: Licda. Astrid Jeannette Lemus Rodríguez

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

SECRETARIO: Lic. Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

Presidente: Lic. José Luis De León Melgar

Vocal: Lic. Armin Cristóbal Crisostomo López

Secretaria: Lic. Héctor Rolando Guevara González

**Segunda Fase:**

Presidente: Lic. Marvin Alexander Figueroa Ramírez

Vocal: Licda. Vivian Cleotilde Rodríguez Aldana

Secretaria: 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



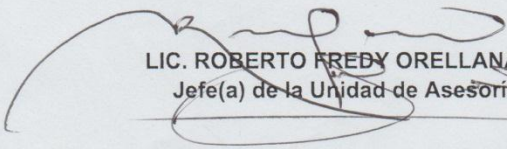
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,  
 21 de julio de 2017.

Atentamente pase al (a) Profesional, JOSÉ RODOLFO ALFARO SALAZAR  
 \_\_\_\_\_, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante  
TULIO MISAEL MORALES DUBÓN, con carné 201211991,  
 intitulado LA OBLIGACIÓN DEL CONTRATO DE SEGURO DEL TRANSPORTE PESADO PARA EL PAGO DE  
DAÑOS Y PERJUICIOS OCASIONADOS A TERCEROS.


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 18 / 08 / 2017. f)

  
**José Rodolfo Alfaro Salazar**  
 ABOGADO Y NOTARIO

Asesor(a)  
 (Firma y Sello)





**LIC. JOSÉ RODOLFO ALFARO SALAZAR**

**ABOGADO Y NOTARIO**

10ª. Av. 4-70. Zona 1

Tel. 22208386

Guatemala, Ciudad

Guatemala, 07 de octubre de 2017

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  
Pte.



Apreciable Licenciado Orellana Martínez:

De conformidad con el nombramiento emitido por esa unidad, procedí a asesorar el trabajo de tesis del estudiante **Tulio Misael Morales Dubón**, intitulado "**LA OBLIGACIÓN DEL CONTRATO DE SEGURO DEL TRANSPORTE PESADO PARA EL PAGO DE DAÑOS Y PERJUICIOS OCASIONADOS A TERCEROS**".

Al realizar la revisión de la tesis sugerí algunas correcciones de tipo gramatical, que consideré en su momento oportunas, para la mejor comprensión del tema que se desarrolló, por lo que informo a usted que:

1. El contenido científico de la investigación se basa en regular el contrato de seguro para dar cobertura a los daños y perjuicios, causados por el transporte pesado, a terceros, ya que en la actualidad los pilotos de este tipo de transporte al provocar un hecho de tránsito huyen del lugar del hecho, no haciéndose responsables de los daños y perjuicios causados a terceros, mientras que los propietarios del transporte tampoco se hacen cargo de resarcirlos. El contenido técnico fue contemplado en los lineamientos para el desarrollo del trabajo de tesis.
2. La metodología utilizada se estableció a través de los métodos deductivo e inductivo, por el primero se obtuvieron propiedades generales a partir de las singulares, y por el segundo se obtuvieron propiedades particulares a través de las generales. Por el método analítico se descompuso el todo en sus partes para estudiar cada una de ellas con la finalidad de descubrir la esencia del problema. Por el sintético se enlazó la relación abstracta con las relaciones concretas de la investigación. La técnica utilizada fue la documental y la bibliográfica.



**LIC. JOSÉ RODOLFO ALFARO SALAZAR**

**ABOGADO Y NOTARIO**

10<sup>a</sup>. Av. 4-70 Zona 1

Tel. 22208386

Guatemala, Ciudad

3. Procedí a hacer algunos cambios en la redacción del trabajo a fin de hacer más comprensible su lectura, además de corregir algunos errores gramaticales y de puntuación.
4. La contribución científica del tema se basa en evitar que se causen daños y perjuicios a terceros, a causa de hechos de tránsito provocados por pilotos del transporte pesado, y que éstos no sean pagados por los pilotos ni por el propietario del transporte, por lo que se hace necesario legalmente obligar al propietario para que contrate un seguro que tenga cobertura en estos casos.
5. En cuanto a la conclusión discursiva fue redactada en forma clara y debidamente fundamentadas, en congruencia con el tema investigado, por lo cual, brindan una valiosa contribución para el derecho guatemalteco.
6. El presente trabajo de tesis está amparado por una bibliografía acorde al fondo de la investigación, en la que los autores son profesionales en la materia que se desarrolla en el presente trabajo.

En tal sentido, el contenido del trabajo de tesis es sumamente de actualidad, de esa cuenta el ponente cumplió con los requisitos establecidos y exigidos por el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo que deviene procedente emitir dictamen favorable. Hago constar que el asesor no guarda lazos de parentesco con el ponente de la tesis y tampoco guarda amistad ni enemistad con el mismo.

Atentamente

Colegiado 4158

José Rodolfo Alfaro Salazar  
ABOGADO Y NOTARIO



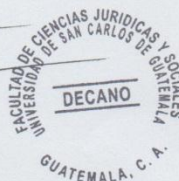
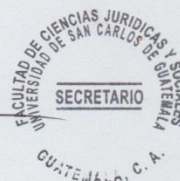
**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 23 de mayo de 2019.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante TULIO MISAEL MORALES DUBÓN, titulado LA OBLIGACIÓN DEL CONTRATO DE SEGURO DEL TRANSPORTE PESADO PARA EL PAGO DE DAÑOS Y PERJUICIOS OCASIONADOS A TERCEROS. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/JP.



## **DEDICATORIA**

- A DIOS:** Por permitirme llegar a este momento tan especial en mi vida. Por los triunfos y los momentos difíciles que me han enseñado a valorarme cada día más. Por haberme dado sabiduría y fuerza guiándome en el trayecto de mi vida.
- A MIS PADRES:** Por haberme apoyado en todo momento, por sus consejos, sus valores, por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada, por su amor y ejemplo que me inspiraron a buscar la excelencia.
- A MI ESPOSA:** Por acompañarme en este arduo camino y compartir conmigo las alegrías y tristezas, por ser el apoyo incondicional en mi vida, que con su amor y respaldo me ayudaron a alcanzar mis objetivos.
- A MI HIJA:** Se lo dedico con todo mi amor por ser la fuente inspiradora para poder alcanzar esta meta.
- A MIS HERMANAS:** Por estar siempre presentes, acompañándome para poderme realizar.
- A MIS SOBRINAS:** Quienes han sido y son una motivación, inspiración y felicidad.
- A MIS AMIGOS Y AMIGAS:** Que nos apoyamos mutuamente a lo largo de nuestra formación profesional, con quienes compartí grandes etapas de mi vida, gracias por su amistad y cariño.
- A MIS CATEDRÁTICOS:** Por sus conocimientos impartidos con entrega y dedicación.
- A MIS AMIGOS:** Por esos días a su lado que valieron tanto la pena.



**A:**

A la tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por el privilegio de albergarme en sus aulas y hacerme un profesional al servicio del pueblo.

## **PRESENTACIÓN**

La rama cognocitiva a que pertenece la presente investigación, es al derecho mercantil y al derecho de tránsito. La primera porque se busca la aplicación del seguro a propietarios del transporte pesado, para el pago de daños y perjuicios ocasionados a terceros; y, el segundo porque se busca dar seguridad jurídica a terceros que han sido perjudicados en hechos de tránsito provocados por este tipo de transporte.

La investigación se realizó en el municipio de Guatemala del departamento de Guatemala, abarcando los años del 2015 al 2017.

El objeto de estudio es la figura del seguro que deben contratar los propietarios del transporte pesado para el pago de daños y perjuicios ocasionados a terceros, mientras que los sujetos de estudio son los propietarios de ese tipo de transporte y los terceros que han sufrido los daños ocasionados por los pilotos del transporte pesado.

El aporte de la investigación consiste en reformar la Ley de Tránsito para adicionar la obligación del contrato de seguro que debe obtener el propietario para el pago de los daños y perjuicios, evitando que tanto el propietario como el piloto se nieguen a resarcir al tercero perjudicado.

La investigación de tipo cualitativo, porque se analiza, se narra y se plasman las conclusiones, estudios, y observaciones, sobre la ventaja para el tercero de que se le paguen los daños y perjuicios por medio de un seguro.

## **HIPÓTESIS**

El transporte pesado se ha vuelto demasiado peligroso en virtud que a diario se provocan hechos de tránsito por este tipo de transporte, sin que haya una persona que pague los daños y perjuicios causados, pues ni los propietarios del transporte ni los pilotos de esos vehículos se hacen responsable por los hechos, por lo que se hace necesario obligar a los propietarios para que aseguren sus vehículos por los daños que puedan ocasionar a terceros siendo ésta una seguridad jurídica para las personas particulares dañadas por ese medio de transporte.

## **COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS**

Se comprobó la hipótesis de la investigación mediante la utilización de los métodos analítico, sintético y deductivo. Por el primero se estudió cada uno de los temas, con la finalidad de concluir que se hace necesario obligar a los propietarios del transporte pesado a contratar un seguro para el pago de daños y perjuicios ocasionados a terceros; por el sintético se utilizó la ley como relación concreta y la reforma a la Ley de Tránsito; mientras que por el método inductivo se analizaron los temas generales de la investigación para concluir sobre la propuesta de reformar la Ley de Tránsito para adicionar la obligación del pago del seguro para resarcir los daños y perjuicios ocasionados a terceros.



## ÍNDICE

Pág.

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

### CAPÍTULO I

1. El transporte.....	1
1.1. Antecedentes.....	1
1.2. Definición.....	8
1.3. Análisis doctrinario.....	9
1.4. Análisis jurídico.....	10

### CAPÍTULO II

2. El transporte pesado en Guatemala.....	13
2.1. Antecedentes.....	13
2.2. Regulación legal.....	16
2.3. Hechos de tránsito y accidente de tránsito.....	19
2.4. Institución que ejerce su control.....	24
2.4.1. Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda.....	24
2.4.2. Dirección General de Caminos.....	25
2.4.3. Dirección General de Protección y Seguridad Vial.....	27

### CAPÍTULO III

3. El seguro.....	29
3.1. Definición.....	29
3.2. Antecedentes.....	30
3.3. Análisis jurídico.....	38
3.4. Análisis doctrinario.....	43
3.5. Características.....	45

## CAPÍTULO IV

4. Daños y perjuicios.....	49
4.1. Daños.....	49
4.1.1. Definición.....	49
4.1.2. Análisis jurídico.....	51
4.1.3. Análisis doctrinario.....	53
4.2. Perjuicios.....	54
4.2.1. Definición.....	55
4.2.2. Análisis jurídico doctrinario.....	56

## CAPÍTULO V

5. La obligación del contrato de seguro del transporte pesado para el pago de Daños y perjuicios ocasionados a terceros.....	59
5.1. Daños y perjuicios ocasionados a terceros.....	59
5.1.1. Terceros perjudicados.....	59
5.2. La obligación del seguro en el transporte pesado.....	60
5.2.1. Ventajas del seguro.....	64
5.3. Reforma a la Ley de Tránsito.....	64
5.3.1. Exposición de motivos.....	65
<b>CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....</b>	<b>69</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>71</b>

# CAPÍTULO I

## 1. El transporte

El transporte es un medio de comunicación que puede ser utilizado como el traslado de personas, de bienes comerciales o mercancías y de correspondencia.

### 1.1. Antecedentes

La civilización no podría existir sin los transportes, verdaderas arterias del organismo social.

Durante su historia el transporte se podía dividir en tres etapas de su desarrollo:

1. Transporte por tracción animal.
2. El período de la máquina de vapor.
3. El período del motor.

El primer medio de transporte fue el mismo hombre, o posiblemente la mujer. Colocaban los objetos sobre los hombros, la cabeza o quizá sobre los brazos; así al principio el hombre primitivo sirvió como bestia de carga.

El transporte se simplificó en los tiempos del hombre prehistórico cuando se procedió a domesticar animales que se utilizaron para labores de carga y tiro.



“En Egipto y otros países próximos al Mediterráneo se utilizaban el buey y el asno, mientras que en la India y en la China eran domesticados el búfalo y el carabao. Los mongoles, los tártaros y otras tribus nómadas del Asia Central domesticaron el caballo salvaje, más adecuado a las necesidades de pastores”<sup>1</sup>.

Cada pueblo utilizó los animales de la región que mejor podían servir a las necesidades.

“El Yak tibetano, por ejemplo, fue domesticado porque resistía a la perfección los crudísimos inviernos de las altiplanicies; de igual modo, el camello y el dromedario sirvieron como bestias de carga a los nómadas del desierto, porque pueden marchar muchos días sin necesidad de alimentos y sin beber agua, porque sus anchas patas no se hunden en la arena móvil. La aparición de los animales de carga no impidió que en algunas civilizaciones se utilizaran esclavos para el transporte de carga y el tiro de vehículos”<sup>2</sup>.

“Los emperadores romanos eran transportados en andas sostenidas por varios esclavos. En las regiones montañosas chinas, donde los mandarines y los personajes importantes también viajaban en palanquines.

Durante el Siglo XVIII aún se podía ver en las calles de ciudades europeas o americanas, personas transportadas en sillas de manos conducidas por lacayos.

Miles de años antes de la era cristiana algún genio ignorado que vivía en las márgenes orientales del Mediterráneo inventó la rueda, una de las creaciones importantes de la

---

<sup>1</sup> [www.detransporte.org/memoria del transporte](http://www.detransporte.org/memoria-del-transporte). (Consultado: 22 de junio de 2017).

<sup>2</sup> **Ibid.**

inteligencia humana. Este artefacto que hoy parece tan simple fue el causante de una verdadera revolución tecnológica y social. Según parece, surgió de los troncos, los leñadores colocaban debajo de los objetos pesados para que se deslizaran con facilidad; alguien descubrió que se podía cortar un par de discos del tronco, sujetarlos a ambos lados del objeto que era necesario transportar y mejorar así el deslizamiento”<sup>3</sup>.

El hombre primitivo, ya sea por la carencia de animales y posteriormente por su costo, prefirió en algunas ocasiones el transporte fluvial, siempre y cuando los ríos no fueran muy peligrosos.

Se supone que el primer medio de transporte fluvial fue un simple pedazo de árbol o un tronco de madera, más tarde los troncos fueron perforados para que cupiera un hombre y luego se utilizaron troncos más grandes donde cupieran varios hombres. La invención del remo aceleró y facilitó el transporte acuático; los fenicios, egipcios y griegos construyeron naves propulsadas por dos o más hileras de remos en cada banda.

La invención de la vela, que recoge las corrientes de aire e impulsa al buque sin necesidad de esfuerzo agotador de remeros esclavos representó otro paso más en el progreso del hombre. Durante la Edad Media, siguieron aumentando en tamaño los buques de vela, que recibieron extraordinario impulso durante la época de los grandes

---

<sup>3</sup> **Ibíd.**

descubrimientos geográficos.

En las regiones semidesérticas del continente americano fue muy usada la carreta, la cual era tirada por bueyes o por mulas, este tipo de transporte facilitaba llevar consigo no sólo las pertenencias de personas sino también algunos útiles para el hogar o la construcción de casas.

La diligencia, era usada en el servicio postal norteamericano, este tipo de transportación no se usó únicamente en América, sino en toda Europa; durante mucho tiempo fue el medio más rápido de transportar varias personas a la vez a un solo destino.

La gente de oriente se valía de caravanas terrestres para practicar el comercio, los fenicios y los griegos emplearon el transporte marítimo para acercarse a países lejanos como Inglaterra o para circunnavegar el África, aunque de hecho nunca se alejaron de las costas.

Por las grandes carreteras romanas circulaban grupos de vehículos. Estas carreteras fueron tan bien construidas que algunas de ellas aún siguen siendo utilizadas.

El comercio marítimo de Europa, desaparecido al adueñarse los musulmanes del Mediterráneo, resucitó con las Cruzadas, aunque después fue dominado por los piratas turcos. Esta situación perduró hasta que en la batalla de Lepanto las naves de la Santa Liga (Austria, España e Italia) derrotaron a los turcos a principios del Siglo XVI.

Paralelamente se desarrolló en Europa la navegación a través de las rutas de la Liga Hansiática.

El descubrimiento de América abrió nuevas rutas al comercio europeo. Pero así como el transporte marítimo se desarrolla a medida que se abrían nuevas fuentes de comercio, el terrestre continuó efectuándose hasta el siglo XVII por la llamada tracción de sangre (el uso de animales para jalar vehículos).

Los medios de transporte lograron una mejoría considerable, hasta el punto de que muchos economistas coinciden al afirmar que la llamada revolución industrial tuvo uno de sus principales estímulos en los nuevos vehículos nacidos en esa época.

Un medio de transporte personal, ya de los tiempos modernos, ha sido la bicicleta, este vehículo se utiliza tanto en deportes como para el traslado de muchas personas de escasos recursos económicos; en algunos países es el medio de transporte ideal para la mayoría de la población, por ejemplo la China.

“Desde que James Watt inventó la máquina de vapor en 1765, se trató de aplicar este invento a algún medio de transporte. Fulton y sus seguidores la instalaron en buques especiales. A principios del siglo XIX, se aplicó la máquina de vapor a unos artefactos metálicos que avanzaban sobre rieles. Había nacido el ferrocarril. Esta es la forma más económica de transporte por tierra.

En el año 1829 apareció en Gran Bretaña una máquina pequeña, que pesaba sólo cuatro toneladas y marchaba a solo quince kilómetros por hora. En la actualidad hay locomotoras de vapor, diésel y eléctricas, pesan más de quinientas toneladas y desarrollan velocidades de más de ciento cincuenta kilómetros por hora.

Mitos y leyendas ponen de manifiesto el deseo del hombre de poder surcar los aires. Hacia el año 1500, Leonardo da Vinci, esbozó algunas máquinas aéreas; pero transcurrieron casi tres siglos antes de que los hermanos Montgolfier elevaran el globo aerostático en los alrededores de París.

Durante todo el siglo pasado muchos inventores trataron de crear aparatos voladores más pesados que el aire. De nuevo la Revolución Industrial habría de aportar la solución: un brasileño genial, Alberto Santos Dumont, colocó un motor de combustión interna en un globo y logró dirigirlo contra el viento en todas direcciones, en 1901.

El dirigible, que el conde Fernando Von Zeppelin habría de transformar en un gigantesco trasatlántico del espacio. El dirigible Graf Zeppelin, logró dar la vuelta al mundo en veintitrés días y cuatro horas.

Utilizando los experimentos de otros, los hermanos Orville y Wilbur Wright lograron construir un aeroplano con motor, en el que Orville hizo un vuelo de treinta y cinco metros, en 1903<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Orellana Mirón, Marco Antonio. **La violación constitucional del transmetro al constituir un monopolio al transporte urbano**. Pág. 6.

La aviación internacional siguió desarrollando nuevos medios a partir de la Segunda Guerra Mundial, con inventos alemanes se pudo desarrollar el motor de propulsión a chorro. Estos motores de turbina son los más rápidos que se han aplicado en la aviación comercial.

También en el período de 1940 a 1945 los alemanes experimentaron un nuevo tipo de naves, las V-1 y V-2. Dicho invento usando ya no la gasolina sino oxígeno líquido, y posteriormente otros compuestos químicos, han hecho posible colocar el primer hombre en la luna, y tener laboratorios volando alrededor de la tierra.

En los últimos años, se ha perfeccionado el submarino atómico que logra descender a profundidades nunca antes soñadas, y efectuando viajes con duración de varios meses sin necesidad de cargar combustible.

Otro invento maravilloso son los helicópteros, que pueden descender verticalmente y volar horizontalmente, con enormes cargas o a grandes distancias.

El automóvil, es un medio de transporte que está al alcance de casi todo el mundo. Uno de los primeros vehículos automotores fue el ideado por el francés Cugnot, en 1769, era impulsado por vapor, pero Alemania por medio de Daimler y Benz, experimentaban un motor de explosión.

Por un tiempo sufrió la competencia de los vehículos eléctricos, pero debido al corto radio de acción que permitían los acumuladores, los relegó al olvido, entre tanto el

motor de gasolina se perfeccionaba. Desde entonces, el progreso fue continuó, destacándose el famoso industrial norteamericano Henry Ford al producir en serie y en gran cantidad un vehículo práctico y de precio moderado, fue un éxito.

En la actualidad en sus diversas formas (automóviles, camiones, camionetas, buses, transmetro, tractor, motocicleta, etc.) el automotor influye en casi todas las actividades.

## **1.2. Definición**

En términos generales “Transporte es, traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares”<sup>5</sup>.

El transporte es un aspecto fundamental del comercio. Por su naturaleza aparece como un contrato bilateral y consensual.

Según su objeto, puede ser de personas o de cosas, por el medio en que se desarrolla se distingue en terrestre, marítimo, fluvial y aéreo. Todos ellos están sujetos a reglamentaciones administrativas.

El transporte ha ejercido una influencia decisiva en el desarrollo de la economía de los pueblos.

“Como contrato, es aquel por el cual una de las partes (el porteador o acarreador) se obliga, a cambio de un precio (porte) por el servicio, a conducir a una persona (pasajero

---

<sup>5</sup> Cabanellas, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Pág. 500.

o viajero o a llevar una cosa a un lugar determinado por la otra (el remitente o cargador cuando de mercaderías u objetos se trata), sea ésta con destino a ella misma o para un tercero (destinatario).

Debe agregarse, aun cuando sea carácter poco destacado en la exposición de este contrato, que necesariamente (cuando no es personal) recae sobre cosas muebles por naturaleza o por circunstancial situación, como en ciertos traslados audaces de edificios, donde el cambio de lugar integra parcialmente una compleja relación de empresas”<sup>6</sup>.

### **1.3. Análisis doctrinario**

Por su parte, transporte terrestre es la conducción de personas o mercaderías de un punto a otro por vías terrestres, entendiendo por ellas negativamente, las que no son marítimas, ni fluviales, ni aéreas.

El transporte lo puede efectuar una persona, un animal o un vehículo, o combinados todos ellos.

En tal virtud el transporte terrestre es el que se realiza por tierra de un lugar a otro, llevando como carga personas o cosas muebles en vehículo destinado para tal acción.

Por su parte transporte colectivo es el medio correspondiente para transportar a grupos de personas de un lugar a otro, éste puede ser marítimo, terrestre o aéreo.

---

<sup>6</sup> **Ibíd.**



Por lo tanto transporte es el sistema, método y recurso utilizado para trasladar personas o mercancías de un lugar a otro.

Por el objeto de transporte, la diferencia fundamental en esta contratación es la del transporte de personas, que reciben el nombre de viajeros o pasajeros, y el transporte de cosas, que se denominan mercancías, mercadería o efectos. A esta última especie se asimila el transporte de animales, ya sea por sus medios o en vehículos o instalaciones adecuadas.

Por la regulación se diferencia entre el transporte por antonomasia, regido por las normas civiles, y el transporte mercantil, el predominante sin duda, encuadrado en los códigos de comercio.

#### **1.4. Análisis jurídico**

El transporte de carga que, por naturaleza, inevitablemente rebase los límites especificados deberá realizarse mediante autorizaciones especiales emitidas por la autoridad respectiva, quién determinará las condiciones en que deba efectuarse.

La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos, y si fuera necesario, sujetos, de tal forma que no puedan:

1. Sobrepasar el peso bruto autorizado.
2. Arrastrar, dejar caer parcial o totalmente, o desplazarse de manera peligrosa.

3. Comprometer la estabilidad del vehículo o la visibilidad del conductor.
4. Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas.

Cuidar aunque parcialmente, los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosas, las placas o distintivos reglamentarios a los retrovisores laterales.

El transporte de cargas molestas, nocivas, insalubres o peligros se hará en vehículos especialmente habilitados para el efecto, tomando las precauciones necesarias y atendiendo a las normas específicas que regulan la materia.

Las cargas indivisibles tales como muebles, tubos, vigas y otros similares que en planta sobrepasen las dimensiones del vehículo, pueden transportarse en este, siempre que cumplan con lo establecido en el Acuerdo Gubernativo Número Mil ochenta cuatro guión noventa y dos (No. 1084.92) del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras públicas y, además, con lo siguiente:

- a) A lo largo no sobresalga más de 2.00 metros al frente y 3.00 metros atrás en vehículos de la longitud mayor de 5.00 metros; o por cada extremo anterior y posterior no sobrepase el tercio de la longitud del vehículo, si ésta es menor a 5.00 metros.
- b) A lo ancho no sobresalga más de 0.40 metros de cada lado.

En estos casos, se deberán adoptar todas las precauciones convenientes para evitar daños o peligros los demás usuarios de la vía pública.

La carga que sobresale, tanto a lo ancho como a lo largo, deberá ir señalizada para prevenir algún percance.

Durante el día se señalará cada parte sobresaliente con una bandera roja de dimensiones iguales o superiores a 40 por 40 centímetros. Todo lo relacionado con colores, materiales y demás estándares de estas señales, será determinado por el Manual de Especificaciones Técnicas y de Equipo que publicará el Departamento.

## CAPÍTULO II

### 2. El transporte pesado en Guatemala

El transporte de carga o pesado ha representado, en Guatemala, un avance desde sus inicios, pues el modernismo influyó en hacer el transporte más rápido y en consecuencia el traslado de mercadería en menor tiempo.

#### 2.1. Antecedentes

“A principios del Siglo XX en Guatemala, la población urbana crecía con relativa lentitud, y empresas extranjeras fueron contratadas para establecer una vía de carga que transportara materias primas del exterior, hacia las costas marítimas, con el fin de exportarlas, de modo que se creó una red ferroviaria que debía abarcar gran parte del territorio nacional, la cual pertenecería al Estado”<sup>7</sup>.

Se hicieron carreteras de tierra al quitar la maleza y los árboles de los senderos por los cuales se transitaba. Muchas de esas carreteras, sin embargo, se hacían casi intransitables durante los periodos de mal tiempo.

Ya en el período precolombino se poseía un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho del territorio, por el cual trasladaban

---

<sup>7</sup> Vargas Arana, Edgar Rolando. **Auditoría operacional del ciclo de egresos -compras de repuestos para cabezales en una empresa de transporte de carga terrestre.** Pág. 12.

distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de mulas o caballos, la mercadería lograba llegar a su destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

La llegada de los europeos españoles y portugueses a lo largo de casi toda América produjo cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos naturales y para los lugares en los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

En el Siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes dio un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países.

El transporte terrestre de carga pesada, se desarrolló más despacio. Durante siglos los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales, raramente excedían de un promedio de 16 km/h.

“En las últimas décadas la industrialización, la expansión de los mercados internos, el éxodo de las familias campesinas hacia los centros urbanos, y la organización de planes regionales de integración económica ha llevado a los gobiernos a atribuir gran prioridad a la construcción de carreteras por todo el país, tanto para las comunicaciones internas, como para las internacionales, mejorando los caminos existentes, y ampliando

nuevas rutas”<sup>8</sup>.

El transporte está conceptualizado como, medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicado en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.

El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

Las empresas de transporte pesado son las que proveen servicio de conducción y logística de carga pesada, entendiéndose como carga el conjunto de bienes físicos objeto de traslación por medio del transporte.

“Al final de los años cuarenta y principios de los cincuenta, con la construcción de la Carretera al Atlántico surgieron las primeras empresas de este tipo de transporte, las cuales contaban con dos o tres camiones para el traslado de sus productos”<sup>9</sup>.

La existencia de nuevos caminos y mejores rutas dio como resultado el surgimiento del transporte de carga por medio de camiones y trailers, en la actualidad, el más utilizado

---

<sup>8</sup> **Ibíd.**

<sup>9</sup> Colindres Rosales, Ivonne Liseth. **Análisis financiero en una empresa de transporte de carga pesada.** Pág. 46.

en Guatemala, y que permite el traslado de cualquier tipo de producto de una región a otra, ya sea, nacional o internacionalmente, a puertos y/o aeropuertos locales.

Luego, a principios de los años sesenta surgieron los cabezales, medio más moderno que los 3 camiones, el que permitiría trasladar en menor tiempo, y con más seguridad cualquier tipo de mercancías, ya sea por medio de plataformas, furgones y en las últimas décadas por medio de contenedores.

## **2.2. Regulación legal**

El Artículo 75 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98 de la Presidencia de la República, señala “El conductor de un vehículo de transporte de carga deberá conducir y efectuar las paradas y arranques sin sacudidas ni movimientos bruscos y se abstendrá de realizar acto alguno que le distraiga durante la marcha. El conductor, y en su caso, el ayudante o encargado, durante la marcha como y en las paradas, velará por la carga y su correcta sujeción”.

Como norma general el Reglamento de Tránsito establece las normas que deben acatar los conductores de transporte pesado o de carga, entre ellas no usar mecanismos de distracción durante el tiempo que conduzca, velando por la carga que transporte y su disciplina al conducir.

El Artículo 76 del reglamento en mención, indica “Los vehículos de transporte de carga circularán por los carriles exclusivos o prioritarios que estén habilitados para el efecto,

y si no los hubiere en el carril derecho de la calzada, el más alejado del centro de la misma. Se deberán entender el resto de carriles exclusivamente para rebasar o para cambiar de dirección o sentido”.

Los conductores de vehículos de carga tendrán que circular por los carriles destinados para ellos, si no los hubiere se deberá conducir del lado derecho y alejados del centro de la vía de circulación, o acatar los carriles que son exclusivamente para rebasar.

Artículo 77. “La autoridad, en coordinación con la Dirección General de Transporte Extraurbano del Ministerio de Comunicaciones, Obras Públicas y Vivienda está facultada para restringir y sujetar a horarios y rutas determinadas la circulación y las maniobras de carga y descarga de los vehículos públicos o privados, tengan o no rutas establecidas. Estas restricciones las tomará la autoridad en base a dimensiones, pesos, tipo de carga, intensidad del tránsito, características de la Vías y el interés del público. En todo caso, se escuchará a los sectores de transporte afectados”.

La Dirección General de Transporte tiene entre sus funciones limitar las rutas y horarios al transporte pesado, para circular en las carreteras del país, además tendrá a su cargo el control de la carga y descarga de los vehículos pesados y las dimensiones y pesos de ese tipo de transporte.

El Artículo 78, establece “Las operaciones de carga y descarga de mercancías o cosas deberán llevarse a cabo fuera de la vía pública, excepcionalmente, y cuando sea inexcusable efectuarlas en ésta, deberá realizarse sobre la vía de menor tránsito, sin



ocasionar peligros ni perturbaciones graves al tránsito de otros usuarios, y teniendo en cuenta las normas siguientes:

- a) Se respetarán las señales y normas, especialmente en lo concerniente a parada y estacionamiento, y, además, en áreas urbanas, las que dicten las autoridades municipales sobre horas, días y lugares adecuados.
  
- b) Se efectuarán, en lo posible, por el lado del vehículo más próximo a cabo con medios y personal suficientes para conseguir la máxima celeridad, y procurando evitar ruidos y molestias innecesarias. Queda prohibido colocar la carga, la mercancía o las cosas transportadas en la calzada en el arcén o espacios peatonales por más de dos minutos; y,
  
- c) Las operaciones de carga y descarga de mercancías nocivas, molestas, insalubres o peligrosas se regirán por las disposiciones específicas que regulan la materia”.

Se regula que la carga y descarga de mercadería debe efectuarse en lugares y horas que no afecten el tránsito ni la circulación de personas, por lo tanto se efectuarán en lugares apartados, salvo que por el tipo de mercancía no pueda hacerse en esos lugares.

En consecuencia, se deberán respetar las señales de tránsito, pero la Municipalidad del lugar podrá regular sobre horas, días y lugares para efectuar cargas o descargas, cuidando que no se dañe el tránsito ni la circulación peatonal.

Lo que se busca es no perjudicar al peatón y causar molestias a vecinos del lugar, permitiendo la descarga en lugares especiales por no más de dos minutos, por lo que se tendrá que tener el personal necesario para efectuar cargas o descargas en el tiempo estipulado.

### **2.3. Hechos de tránsito y accidente de tránsito**

“Accidente es la calidad o estado que aparece en una cosas sin que sea parte de su esencia o naturaleza, es casualidad, eventualidad, suceso fortuito que altera el orden de las cosas, suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas, se llama así a lo que ocurre a algo, sin constituir un elementos esencial de lo necesario”<sup>10</sup>.

Guillermo Cabanellas, manifiesta “Accidente en términos amplios, es la calidad secundaria, lo que no constituye la naturaleza o esencia de algo. Hecho imprevisto, suceso eventual; sobre todo cuando ello origina una desgracia. Lesión orgánica que causa contusión, herida o muerte, como consecuencia de golpes, encuentros, imprudencias o averías. En general, daño o desgracia casuales o involuntarias”<sup>11</sup>.

En sí el accidente de tránsito es una acción involuntaria, que lleva aparejados los daños y perjuicios que se puedan causar, en el accidente de tránsito puede existir por negligencia, impericia, imprudencia o circulación temeraria, y también se puede dar por

---

<sup>10</sup> Sopena, Ramón. **Diccionario enciclopédico ilustrado Sopena**. Pág. 46.

<sup>11</sup> **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Pág. 66.

desperfectos mecánicos del vehículo, es decir, que aunque el conductor sea prudente al conducir el vehículo, un fallo mecánico puede existir involuntariamente de la prudencia que pueda tener el piloto del vehículo que conduce.

El hecho de tránsito es en sí el suceso, lo acontecido, es la acción o provocación de lo ocurrido, revistiéndose de un hecho jurídico, que conlleva una acción jurisdiccional.

En el hecho de tránsito se lleva a cabo la acción, la cual debe ser investigada para deducir las responsabilidades penales o civiles, para llegar a concluir el motivo por el cual se produjo. En el accidente de tránsito se deduce que fue una acción involuntaria o casual, sin entrar a mayores detalles. Jurídica y doctrinariamente se hace preferente mencionar hecho de tránsito y no accidente de tránsito, ya que al mencionar accidente se está quitando la responsabilidad al sujeto activo.

Francisco Soto Nieto, colaborador de la Fundación Tomás Moro señala: “La circulación automovilística presenta hoy una alarmante fuente de peligrosidad y una amenaza latente contra el cuerpo social. El tráfico motorizado alcanza cuotas insospechadas, yendo *increscendo* las consecuencias nocivas que su presencia e intensificación originan. Con razón se ha dicho que el problema del tráfico se plantea en una situación para-malthusiana, según la cual la capacidad de producción de los vehículos excede de la capacidad de puesta en uso de nuevas vías que los absorban.

Cada vez es mayor el clima de inseguridad suscitado por la masiva puesta en circulación de ingenios peligrosos, cobrándose un número exorbitante de vidas

humanas. Junto a los progresos acarreados por el automóvil, instrumento imprescindible de la vida moderna, el mismo ha provocado innumerables riesgos. El derecho, sensible ante cualquier fenómeno social, se ha visto obligado a acudir con soluciones innovadoras y modificaciones de tradicionales normas legales, a fin de subvenir a las exigencias impuestas por esta acuciante realidad”<sup>12</sup>.

Ante el origen de un siniestro, con consecuencias dañosas en el orden material o personal, atribuible a una conducción descuidada o negligente, la responsabilidad del agente conductor puede indicarse bien en el área civil o en la penal; limitándose la jurisdicción de aquel orden al entendimiento de las consecuencias de indemnización y de resarcimiento que al actuar culposo y reprochable conlleva, y suponiendo la intervención de los tribunales penales la imposición de una pena ante el comportamiento culposo típico en que se hubiese incurrido, con el aditamento de la responsabilidad civil subsiguiente encaminada a los citados fines de indemnización de los daños y perjuicios ocasionados por el accidente automovilístico.

La responsabilidad extracontractual exigible da respuesta, en el orden civil, a la pretensión del perjudicado, siempre que concurra: una acción u omisión originadora de daños corporales o materiales, culpa o negligencia del agente, y relación o nexo causal entre la actuación del autor y el resultado producido. Una acentuada tendencia objetivista se ha impuesto, doctrinal y legalmente, desplazado, si bien, no totalmente, los principios subjetivistas que han venido presidiendo la regulación de la responsabilidad civil. Si el beneficio de la utilización de los vehículos de motor, con el

---

<sup>12</sup> Fundación Tomás Moro. **Diccionario jurídico espasa**. Pág. 12.

peligro que entraña, es un beneficio colectivo, la carga en el entendimiento de sus consecuencias debe efectuarse con instrumentos legales que diluyan sobre la colectividad sus efectos y costo.

“En el accidente de tráfico por conducta imprudente del conductor del vehículo excedente de la mera culpa civil, en los que aparecen jerárquicamente tipificados los supuestos de imprudencia temeraria, imprudencia contra las cosas.

En relación con los efectos civiles del acto penal, ofrece hoy relevante significación e importancia la institución del seguro obligatorio para el transporte de pasajeros que viajan en buses extraurbanos, a que se provee en la ley sobre Uso y circulación de vehículos de motor”<sup>13</sup>.

Los choques y los atropellos originados por vehículos: automóviles, buses, motocicletas, bicicletas y también los coches y carros ya decadentes, los accidentes de la circulación, integran quizá la fuente de mayor cantidad de litigios dentro de todas las jurisdicciones.

Las desgracias y los daños que los vehículos de toda especie causan a sus iguales y a conductores, pasajeros y peatones, han suscitado el refinamiento de la técnica jurídica en cuanto a la responsabilidad civil.

Se establece así que el dueño del vehículo o el piloto del mismo éste a través del

---

<sup>13</sup> **Ibíd.**

concepto de custodio o guardián responden de los daños causados, sin que la víctima precise probar la culpabilidad ajena.

Ahora bien, como no se reconoce una responsabilidad objetiva absoluta, el causante material del accidente de la circulación puede probar, para absolución propia, la culpabilidad ajena.

“Como dato tan exacto como impresionante acerca de la mortalidad y lesiones que estos accidentes originan, cabe sintetizar un informe reciente de las Naciones Unidas, que registra, por año, 250.000 muertos y un número de heridos que se acerca a los 8,000.000. En las más de las guerras han caído menos.

Otros estudios estadísticos y registros depurados corroboran la magnitud alarmante de estas tragedias. Un informe oficial de la Administración federal de carreteras de los Estados Unidos confirma lo expresado, por cuanto el vehículo, por sí solo, a un lado otros medios de locomoción contemporáneos, desde su invención, ha ocasionado 25,000.000 de víctimas mortales; tanto que las dos Guerras mundiales y otras conflagraciones bélicas desde fines del siglo XIX sólo han provocado 23,500.00 muertos. Posiblemente quepa acotar que en esta cifra faltan cuando menos dos decenas de millón de víctimas en la represión de retaguardia en los países ocupados, singularmente en la saña de que dieron insuperables muestras los rusos y los alemanes”<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Pág. 67.

## **2.4. Instituciones que ejercen su control**

El Estado tiene instituciones que controlan toda clase de transportes, tanto de pasajeros como de carga pesada, pero su control es ineficiente en virtud que los monitores o supervisores no son suficientes para hacer efectiva inspección del transporte.

### **2.4.1. Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda**

El Artículo 30 de la Ley del Organismo Ejecutivo y Artículo 1 del Acuerdo Gubernativo Número 520-99 Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, señala “Este ministerio es una de las dependencias del organismo ejecutivo y le corresponde formular políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país”.

Controla la seguridad vial en carreteras, por lo que se cuenta con más de 200 brigadistas de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial para operativos de control y apoyo. Sus funciones principales en el tema de carreteras son las siguientes:

1. Administrar en forma descentralizada y subsidiaria o contratar la provisión de los servicios de diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y supervisión de las obras públicas e infraestructura a su cargo.
2. Proponer al Organismo Ejecutivo las normas técnicas relativas a las obras públicas,

para lo cual deberá coordinarse con los otros Ministerios correspondientes.

3. Financiar subsidiariamente el diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.
4. Crear y participar en la administración o contratación de los mecanismos financieros para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.

#### **2.4.2. Dirección General de Caminos**

“Ésta es una institución que se deriva del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, fue creada por acuerdo gubernativo del 28 de mayo de 1920 debido a una suspensión vuelve a reanudar trabajos en 1931.

Es la responsable de la administración de la red vial registrada del país lo que implica la planificación, diseño, ejecución y supervisión de construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las carreteras del país”<sup>15</sup>.

La Dirección General de Caminos es una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, tiene como objetivo el control de la red vial del país, teniendo la función del diseño hasta la construcción y mantenimiento de las carreteras en Guatemala.

---

<sup>15</sup>[www.caminos.civ.gob.gt/quienes-somos---copiar.html](http://www.caminos.civ.gob.gt/quienes-somos---copiar.html). (Consultado: 12 de diciembre de 2017).



El Artículo 8 del Acuerdo Gubernativo Número 520-99, Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, indica “Sus principales funciones son:

1. Realizar, mantener, actualizar y ejecutar planes regionales de construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de carreteras y obras conexas de acuerdo a los programas correspondientes y políticas establecidas por el ministerio del ramo;
2. Evaluar las necesidades nacionales de la infraestructura de transporte por carretera coordinadamente con las demás dependencias del Estado que tengan relación con el sector transporte, aplicando criterios económicos y técnicos que le permite establecer prioridades dentro de sus programas de ejecución;
3. Mantener las carreteras en óptimas condiciones de transitabilidad en toda época del año y proporcionar el mantenimiento adecuado a los puentes de la red vial del país que estén bajo su responsabilidad;
4. Estudiar, analizar y evaluar las solicitudes de proyectos de construcción, rehabilitación y mejoramiento de caminos, puentes y obras conexas para considerar la posibilidad de su inclusión en programas de inversión social;
5. Ejecutar las obras de infraestructura vial, de interés colectivo, de acuerdo con los planes que promuevan el desarrollo y el aprovechamiento racional de los recursos

del país, para el bienestar de la población;

6. Ejecutar en forma inmediata las actividades tendientes a subsanar los problemas viales, ocasionados por emergencias y catástrofes nacionales.

La Dirección General de Caminos es una institución que pertenece al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; es el encargado del control de la red vial, ejecutando el diseño y la construcción de las carreteras del país, por lo que su función es muy amplia ya que da mantenimiento, ejecuta planes, estudia y analiza los proyectos de construcción, realiza obras de infraestructura y problemas de emergencias y catástrofes nacionales.

### **2.4.3. Dirección General de Protección y Seguridad Vial**

Según Acuerdo Gubernativo Número 114-2007 de fecha 11 de abril del año 2007 se crea la Dirección General de Protección y Seguridad Vial en Guatemala para ejercer de una manera más eficiente y eficaz las funciones que venía desempeñando la Unidad de Protección Vial.

“Ésta es la institución encargada de contribuir al eficaz funcionamiento del sistema de transporte terrestre en el territorio nacional, coadyuvar con la autoridad de tránsito para garantizar la fluidez del tráfico vehicular, en los lugares en donde se estén ejecutando proyectos u obras de infraestructura a cargo del Ministerio de Comunicaciones,

Infraestructura y Vivienda y asistir a los conductores que por desperfectos mecánicos impidan u obstaculicen el tránsito vehicular”<sup>16</sup>.

Es la dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y se encarga de la administración de los recursos financieros destinados a la conservación y mantenimiento de la red vial del país, para lo cual debe elaborar las bases de licitación y los términos de referencia que se requiere para el efecto, suscribiendo los contratos con las empresas elegidas para efectuar la ejecución y supervisión de las obras que se realicen. Y su función principal en el tema de las carreteras es mantener la red vial en las mejores condiciones de transitabilidad.

---

<sup>16</sup>[www.provial.gob.gt](http://www.provial.gob.gt). (Consultado: 8 de enero de 2018).

## CAPÍTULO III

### 3. El seguro

El seguro tiene como fin pagar los daños y perjuicios ocasionados a mercadería, personas, bienes muebles e inmuebles, cuando se ha contratado para cubrir a personas individuales o jurídicas.

#### 3.1. Definición

Vivante, citado por René Arturo Villegas Lara, indica que seguro es “...un contrato por medio del cual una empresa se obliga a pagar determinada suma cuando ocurra un evento fortuito, mediante una prima, calculada según las posibilidades de que el evento suceda”<sup>17</sup>.

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

Garrido y Comas, citado por Villegas Lara, señala “Por el contrato de seguro el asegurador se obliga, mediante la percepción de una cuota o prima, a realizar la prestación convenida, al asegurado o a los asegurados por él designados, de producirse la eventualidad prevista en el contrato relativa a la persona o bienes del

---

<sup>17</sup> Derecho mercantil guatemalteco. Pág 248.

asegurado”<sup>18</sup>.

Esta definición tiene la certeza de poseer un contrato perfecto porque existe un consentimiento entre el asegurador y el asegurado. Esta definición no hace referencia a la póliza que de éste contrato se deriva pero, el consentimiento le da su carácter de perfecto y, en tanto que la póliza, es un acto puramente formalista.

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

Se puede afirmar que el contrato es de carácter mercantil, que tiene por objeto la existencia del asegurador y asegurado, que la eventualidad puede ser por causas naturales o humanas del resarcimiento al beneficiario, la existencia de daños físicos y patrimoniales, y la póliza y la prima.

### **3.2. Antecedentes**

El seguro, tal como hoy se le conoce, tiene sus orígenes en la Edad Moderna. Grocio y Puffender, y Goldschmidt, citados por Puig Peña, dicen acerca del origen del seguro que “...entre otros sostienen-fundados en algunos pasajes de Tito Livio, Suetonio y una carta de Cicerón que era conocido de los romanos, lo cierto es que tales testimonios no

---

<sup>18</sup> **Ibíd.**

presentan, ni con mucho, la institución perfectamente desenvuelta que hoy se conoce.

En la Edad Media, según manifestaciones de Goldschmidt, el seguro sigue su incipiente desenvolvimiento, aunque se vislumbre la posibilidad del seguro a prima fija.

Al final del Siglo XIV, numerosos catalanes explotaron el negocio del seguro en Génova. De la esfera del derecho marítimo pasó al transporte terrestre, y de aquí a todas las manifestaciones de riesgo”<sup>19</sup>.

René Arturo Villegas Lara, hace referencia que el desarrollo del derecho mercantil ha tenido mucho que ver los riesgos, y que a ellos se les atribuye “...la paternidad de un acto jurídico llamado préstamo a la gruesa ventura, el que más tarde fue perfeccionado por los romanos con el nombre latino de *Nauticum Foemus*, y que servía para garantizar el comercio marítimo por el mar mediterráneo”<sup>20</sup>.

Manuel Ossorio, define el préstamo a la gruesa de la siguiente forma: “En Derecho Marítimo, contrato por el cual una persona presta a otra cierta cantidad sobre objetos expuestos a riesgos marítimos bajo la condición de que, pereciendo esos objetos, pierde el dador la suma prestada y, llegando a buen puerto los objetos, devuelve el tomador la suma con un premio estipulado”<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> Puig Peña, Federico. **Compendio de derecho civil español**. Pág. 301.

<sup>20</sup> **Derecho mercantil guatemalteco**. Pág. 248.

<sup>21</sup> **Diccionario de ciencias jurídica, políticas y sociales**. Pág 603.

El derecho romano, no conceptúa el derecho mercantil y menos el contrato de seguro; sin embargo si se menciona el *foenus nauticum* o préstamo a la gruesa, en el cual el pretor ejercía la función determinante *institoria y exercitoria*.

El contrato de préstamo a la gruesa, no posee en la actualidad la excepcional importancia que alcanzara en la Época Medieval. Así, si un individuo tenía pensado realizar una expedición de tipo marítimo y no contaba con el capital para realizarla porque debía reparar la nave o comprar mercancías, entonces solicitaba a la persona idónea la cantidad que necesitaba. Esta persona prestamista le entregaba el dinero con la condición de que si por alguna circunstancia, es decir naufragio u otra causa, su itinerario no era cumplido y la expedición no llegaba a feliz término, entonces el prestatario quedaba sin la obligación de devolverle el capital al prestamista.

Encontrándose el crédito y el seguro marítimo en sus inicios, esto resulta de una gran importancia.

En la Edad Media, se hizo por parte de la mayoría de puertos europeos una gran compilación del derecho marítimo, poniéndolo en práctica en cada uno de esos lugares.

Esa fecha de compilación no se encuentra totalmente definida, pero se cree que fue realizada en el Siglo XIV, en la isla de Olerón y se le dio el nombre, a la compilación, de Juicios de Olerón; Esta compilación reunía 55 artículos. Esta compilación fue puesta en práctica en la mayoría de puertos del Atlántico europeo.

Las leyes de Wisby, son también una recopilación de normas marítimas que se pusieron en vigor después del Siglo XIV, y que estuvo en vigor en los puertos del Mar del Norte y del Mar Báltico.

Pero la recopilación más importante, es la llamada Consulado de Mar. Esta es una recopilación que consta de 252 capítulos. Este cuerpo legal fue realizado posiblemente, desde el Siglo IX hasta el Siglo XIV. Pisa, Marsella y Barcelona, se disputan la paternidad de su compilación, más se puede decir que todas las opiniones se inclinan por la última ciudad mencionada. El Consulado de Mar tuvo vigencia durante varios siglos en los principales puertos del mundo occidental.

En la Edad Moderna y Contemporánea, se condensan los preceptos y se comienza con la codificación. Francia emite la Ordenanza de comercio terrestre (1673), la del comercio marítimo y navegación (1681) y, en Inglaterra, Cromwell da a su país la *Navigation Act* (1651).

Actualmente este modo de operar ha perdido importancia, aunque siguen haciéndose préstamos a los dueños de embarcaciones. Así, los préstamos se constituyen sobre el barco, sobre los aparejos, los pertrechos, los víveres, combustibles, mercancías y máquinas. Por supuesto que en el contrato se consigna la identidad del barco, identidad del capitán y de las personas que formalizan el acuerdo, la suma mutuada y el viaje de que se trate y los objetos afectos.

Para contratar el préstamo solamente puede actuar el dueño del navío; pero si el



capitán necesita de dinero en un momento dado cuando se encuentre de viaje, puede realizar un préstamo a la gruesa sobre la nave.

Este tipo de préstamos tiene como característica que el prestatario se encuentra obligado a devolver la cantidad recibida, más intereses si llega bien a su destino; si no ocurre así, el prestamista deberá correr con la pérdida de lo prestado.

También existía en Grecia la llamada echazón, que consistía en tirar al mar parte de la carga del barco para evitar la posibilidad de un naufragio. Por esta circunstancia respondía el prestamista. De aquí se deriva que estos hechos no son solamente el principio del derecho mercantil, sino también los albores del contrato de seguro.

Actualmente, cualesquiera expediciones marítimas conllevan riesgos tanto para las personas como para las cosas que transportan; por ello muchas veces los objetos sufren deterioro en su valor y por tanto su estimación se encuentra con un claro menoscabo. Este menoscabo debe ser aplicado al pacto suscrito con el prestatario.

En otras ocasiones, para salvar el barco y la mayor parte de su carga es preciso arrojar al mar parte de esa carga, aligerando el peso; en este caso, todos los demás objetos soportan en proporción el perjuicio en cuestión. Si el barco, dado el caso, fuese objeto de piratería y algún miembro de la tripulación no saliere ileso, entonces el dueño y todos los demás, estarán obligados a curar al marino que fue herido al defender el derecho de todos. En el derecho marítimo, esto se conoce como avería gruesa.

La avería gruesa, se produce cuando el perjuicio se reparte entre todos los beneficiados en forma proporcional. El calificativo de avería, se emplea al haberse realizado echazón de mercancías que se encuentran en los camarotes o en las bodegas; al existir daños causados por la echazón y el sacrificio común; al realizarse la extinción de fuego a bordo de la nave; si existe daño de velas; si voluntariamente se vara para el buque o el cargamento no sufran daños; al cortarse aparejos y otros efectos útiles; por daños sufridos en las máquinas; gastos ocasionados en carga y descarga para poner a flote el buque, etc.

Lo expuesto anteriormente ya se encontraba regulado en el Código Napoleónico, legislación alemana, belga y española de aquella época.

El contrato de seguro, tiene la cualidad de aleatorio, porque se encuentra cimentado en la eventualidad de la ganancia o de la pérdida para cada una de las partes contratantes y con base en un acontecimiento que se considera que no es certero. René Arturo Villegas Lara; sin embargo, afirma que “algunas de las características iniciales de esta figura jurídica, son muy similares a las que poseen lo que hoy en día se denomina contrato de seguro. ...Si se da un paso histórico más extenso, se encontrará en la Edad Media, y siempre dentro del comercio marítimo, funcionó el seguro dentro de los gremios de comerciantes, el que después se fue extendiendo a la actividad económica terrestre”<sup>22</sup>.

El Código de Comercio del Siglo XIX, ya regulaba el campo de acción del seguro. En

---

<sup>22</sup> Ob. Cit. Pág. 243.

ese siglo, las disposiciones que se emitieron eran, básicamente, para normar las actividades de las empresas extranjeras que se dedicaban a esos menesteres en la República de Guatemala.

Se afirma que el contrato de seguro, tuvo sus orígenes en los tiempos modernos, tal aseveración se refiere a que este tipo de contrato, apenas tuvo alguna trascendencia en aquellas épocas. Sin embargo, en casi todo el Siglo XIX y principalmente el Siglo XX, el contrato de seguro ha alcanzado un desarrollo incomparable y las empresas aseguradoras una gran pujanza.

Como refiere Wanda Jahaida Azmitia Cabrera, “En Guatemala a mediados de la década de los cuarenta, se inició una nueva etapa en el desarrollo de las instituciones del seguro, surgieron algunas empresas de capital nacional, entre las cuales como pioneras destacan Comercial Aseguradora, S.A., Aseguradora Quetzal, S.A., Compañía de Seguros Granai Towson, S.A., Compañía de Seguros Cruz Azul, S.A. Con la emisión de la Ley Sobre Seguros, Decreto Ley 473 y su reglamento, se prohibió el funcionamiento en el país de agencias o sucursales de empresas aseguradoras extranjeras, determinó los requisitos y condiciones específicas para la constitución de empresas aseguradoras, lo que motivó la desaparición de 24 agencias extranjeras”<sup>23</sup>.

Las corporaciones de mercaderes, fueron el factor más importante en la elaboración de las leyes mercantiles y dieron lugar a que de alguna manera se gestaran por medio de

---

<sup>23</sup> **La importancia del seguro agrícola que cubra riesgos de origen natural, para la producción de granos básico en el altiplano del país.** Págs. 2.

los eruditos, las teorías acerca de los actos de comercio.

En la Edad Media, la jurisprudencia de las relaciones comerciales, no se encontraba determinada por la razón del acto, sino de la persona que lo realizaba. Así, la jurisdicción se ejercía sobre los mercaderes; pero existían personas que no eran comerciantes y que sin embargo también debían llegar al tribunal cuando realizaban ciertos actos. La doctrina aún no asimilaba que hubiera personas que no eran mercaderes y que se dedicaban al comercio, aunque fuera ocasionalmente.

La Ordenanza emitida por Luis XIV en relación al comercio terrestre, da un gran paso y admite que pueden existir los comerciantes ocasionales, mismos que se dedican, principalmente, a traficar con las letras de cambio, el seguro y otros, por haberse dado cuenta que rendían buenas ganancias.

Al haber reconocido que quien se dedica al comercio es comerciante, la doctrina no tiene más que aceptar que esto es cierto, independientemente de quien se dedique a ello; porque el acto mercantil es un acto de comercio por su esencia misma y no porque tal o cual persona lo lleven a cabo.

El Código Napoleónico da un paso al regular la competencia de los tribunales que conocían de lo relativo a los contratos y a las transacciones entre negociantes, y comerciantes y banqueros; también podrían conocer acerca de las diferencias entre los socios de una sociedad mercantil, y de los actos de comercio realizados por toda clase

de personas. Se reconoce en este Código que los actos de comercio son independientes de la persona y sustantivos por su propia esencia.

### **3.3. Análisis jurídico**

La empresa de seguros, debe ser de carácter mercantil y organizada como una sociedad anónima de carácter especial, estar autorizada para la venta de seguros en la forma que ordena el Código de Comercio, Decreto 2-70 y la Ley Sobre Seguros, Decreto Ley 473 y su Reglamento. La empresa de seguros debe estar sometida al estricto control de la Superintendencia de Bancos y cumplir con los planes, montos de primas, formalidades de las pólizas, etc.

El Decreto Ley 473, en el Artículo 2, contiene las normas que deben seguir las Empresas Aseguradoras, establece que la empresa debe funcionar exclusivamente como empresa de seguro; la duración de la sociedad debe ser por tiempo indefinido; el capital pagado mínimo debe ser aportado en moneda de curso legal y en los montos establecidos; y las asambleas deberán celebrarse en el lugar del domicilio de la empresa.

Las empresas extranjeras que se dediquen a vender contratos de seguros, no pueden operar en Guatemala, conforme el Artículo 1, Decreto Ley 473, porque únicamente las sociedades organizadas bajo las leyes del país pueden constituirse como empresas de Seguros.

Las empresas aseguradoras tienen auxiliares para la venta del contrato de seguro en su nombre, está regulado en el Artículo 280 del Código de Comercio, el Decreto Gubernativo N° 1543 y en el Acuerdo Gubernativo del 27 de marzo de 1957. A estos agentes vendedores de seguros se denomina auxiliares de comercio o del comerciante.

La primordialidad del contrato de seguro es responder, pero estas consideraciones pueden ser aplicadas a otras operaciones como la fianza. Se debe mencionar que para que se le considere diferente, el contrato de seguro debe realizar sus operaciones con grandes masas de personas, pues si se trabaja con minorías de asegurados, el nivel económico no responde al pago que podría hacer el asegurador, por lo que para trabajar con esas grandes masas debe existir una empresa de seguros organizada y autorizada conforme la Ley Sobre Seguros, Decreto Ley 473 y su Reglamento.

El Artículo 950 del Código de Comercio, indica “Por este contrato, todos los medios empleados para el transporte y los efectos transportables, podrán ser asegurados contra los riesgos provenientes de la transportación”.

Asimismo el Artículo 951 del mismo cuerpo de leyes, señala “Salvo pacto en contrario, los aseguradores no responderán por el daño o pérdida que sobrevenga a las cosas aseguradas por vicio propio, su naturaleza perecedera, mermas derrames o dispendios originales por ello.

Sin embargo, si ocurriere un siniestro cubierto por la póliza, los aseguradores

responderán por la pérdida, aun cuando se deba también a las causas mencionadas, a menos que se hubiere estipulado lo contrario”.

La vigencia del seguro mercaderías se iniciará en el momento en que se entreguen las mercaderías al porteador, y cesará en el momento en que se pongan a disposición del consignatario en el lugar destinado.

En el seguro de transporte, el asegurado no tendrá el deber de comunicar las agravaciones del riesgo ni el de avisar la enajenación de la cosa asegurada.

En el seguro de transporte, se entenderá incluidos los gastos necesarios para el salvamento de los objetos asegurados.

El Artículo 955 del Código de Comercio, estipula “En el seguro de transporte no será aplicable el artículo 906 de este Código, salvo que el celebrar el contrato las partes haber tenido noticias del arribo, avería o pérdida de los objetos asegurados.

Se presume conocida la noticia, salvo pacto contrario, si tal noticia hubiere llegado a lugar del domicilio del interesado.

Si el asegurado conocía la noticia, el asegurador conservará el derecho a la prima; si fuese el asegurador quien la conociere además restituir la prima, deberá pagar al asegurado los intereses legales, sin perjuicio de la responsabilidad de las personas que actuaron en su representación”.

Salvo pacto en contrario, en los seguros de medios de transporte cualquier accidente que sufriera éstos, engendrará la responsabilidad del asegurador por todos los daños que sufran las cosas aseguradas.

El seguro sobre medios de transporte, comprenderá, salvo estipulación contraria, las partes integrantes y los accesorios.

El seguro de transporte de mercaderías no cubrirá siniestros ocurridos antes de la celebración contrato de seguro.

La omisión involuntaria de una declaración en una póliza de declaraciones periódicas, no libera al asegurador de la cobertura del riesgo sobre la partida omitida, siempre y cuando la póliza cubriere todos los embargos similares que el asegurado efectúe. El asegurado deberá rendir la declaración omitida.

El asegurador de medios de transporte no responderá de los daños mecánicos que sufran los instrumentos de renavegación, los motores, o demás mecanismos, si dichos daños no son producidos directamente por el seguro.

El asegurador de medios de transporte responderá, salvo disposición expresa de la póliza, de los daños o pérdidas ocasionados por vicios ocultos de la cosa, a menos que pruebe que el asegurado conocía tales vicios o pudo conocerlos si hubiese obrado con la diligencia normal.



El cambio de medio de transporte designado o el error en su designación, no invalidará el contrato de seguro; pero si se agravare el riesgo, el asegurador tendrá derecho a cobrar la diferencia deprime correspondiente.

Salvo pacto en contrario en la póliza, el asegurador responderá por las sumas con las cuales él beneficiario debe contribuir a la avería gruesa.

Mientras el medio de transporte se encuentre en reposo, él asegurador sólo responderá del riesgo de incendio.

El asegurador será responsable, salvo pacto en contrario, hasta el monto de la suma asegurada de las cantidades que el beneficiario, deba a terceros por daños ocasionados por el medio de transporte. El beneficiario deberá notificar al asegurador la existencia del juicio correspondiente tan pronto tenga conocimiento de él y podrá oponer las excepciones que competan al asegurado.

Si el seguro vence estando el medio de transporte en viaje, se prorrogará de pleno derecho hasta la hora veinticuatro del día en que el medio de transporte llegue a su destino final. El asegurado deberá pagar la prima supletoria correspondiente.

En el seguro de medios de transporte por viaje, si en la póliza no se estipuló vigencia más amplia, la misma comenzará en el momento en que se ponga la carga en el lugar de salida y si no la hubiere, desde el momento en que se ponga la carga en el lugar de salida y si no la hubiere, desde el momento que zarpa, desamarre o inicie la marcha o

carrera de vuelo, y terminará en el momento en que sea estacionado, fondeado o aterrice a salvo en el lugar de destino.

Si dentro de dicho término reinicia la carga de mercadería para un nuevo viaje, respecto del cual se ha tomado seguro, el anterior cesará al iniciarse el nuevo embarque.

### **3.4. Análisis doctrinario**

Doctrinariamente con el transcurso del tiempo, la relación entre productores y consumidores cambió a terceros para llevar a cabo esta relación; así surgieron entes que agilizaron este vínculo, tales como los comisionistas, la banca, el seguro del patrimonio o las personas, el contrato que une al comerciante con el dependiente, etc., todos con el fin de llevar a cabo el comercio.

Posteriormente, surgieron entes calificados como mercantiles que nacieron del comercio, fueron agrandando y superando los conceptos del mismo, surgiendo así entonces nacen los negocios y operaciones que se realizaron por personas no comerciantes. Tal es el caso de los documentos cambiarios, los títulos de crédito y el seguro de personas y del patrimonio.

La enumeración de los actos mercantiles en los códigos relativos al comercio siempre va a ser escasa, tal como lo muestra lo comentado acerca del Código Napoleónico, en el cual se regula la competencia judicial relativa a los contratos y las transacciones entre negociantes, comerciantes y banqueros. Por ello también, cualquier definición

doctrinaria es insuficiente para que abarque todos los actos comerciales y que a la vez, señale los límites entre las leyes civiles y las mercantiles.

Dentro de la incontable lista de actos mercantiles que existen, como la compra venta, las obligaciones a plazos y los contratos con garantía; el contrato de seguro es reconocido como uno de ellos. Habrá que buscar, entonces, una definición doctrinaria que haga comprender lo que es un contrato de seguro.

El contrato de seguro, tiene un fin económico de garantía, en el cual el asegurador es el depositario que debe responder de lo que se le encarga. En sí el fin esencial del contrato no es el cubrir un riesgo.

Como toda empresa mercantil, la del seguro no escapa a tener un aspecto dominado por las matemáticas, por ello las empresas aseguradoras tienen como fin la capitalización colectiva. Aquí no se está considerando el elemento aleatorio que le diera su origen, se considera la ganancia de la empresa de seguros.

La ley de probabilidades es aplicada de manera estricta en el cubrimiento de un riesgo; al principio era una persona la que prestaba dinero a los navegantes, sin siquiera tener idea del clima imperante en el mar; hoy, por ser una empresa la que asume el riesgo, el asegurador resulta siendo un intermediario que maneja contabilidades y distribuye el importe de los riesgos. Para que esto suceda, las operaciones de seguros deben ser aplicadas a las grandes masas, para que la ley de probabilidades funcione.

Por lo tanto el verdadero asegurador de una persona, es la gran masa de suscriptores de contratos de seguro que, pagando su prima, no sufren del riesgo pactado. Esta cualidad le imprime al seguro su carácter mercantil.

### **3.5. Características**

El Doctor Edmundo Vásquez Martínez, enumera como “Caracteres del contrato de seguro, los siguientes:

- a) Principal, desde luego que subsiste por sí mismo con independencia de cualquier otro. Se afirma por ello que la obligación del asegurador de soportar las consecuencias económicas del riesgo debe ser consecuencia de un pacto autónomo, es decir, distinto de todo otro negocio jurídico.
- b) Bilateral, que origina obligaciones tanto para el asegurado como para el asegurador (Artículos 874,892 a 905 C. de C.). La bilateralidad radica en que “el asegurado asume la obligación de pagar la prima e importantes cargas, y el asegurador asume la obligación de pagar la prestación convenida en caso de siniestro”.
- c) Consensual, se perfecciona con el consentimiento y no con la extensión de la póliza ni con el pago de la prima. Debe existir el consentimiento de ambos contratantes para que se perfeccione la acción contractual, y de esa manera acordar las obligaciones y derechos que tienen ambos sujetos en el contrato.

d) Oneroso, en el cual cada parte se obliga a una prestación cierta. A la futura prestación del asegurador se opone la actual prestación del tomador del seguro, sea bajo la forma de prima, sea bajo la forma de contribución en el seguro mutuo. A la obligación de pagar la prima se contrapone, como equivalente, la promesa o la asunción de la obligación de pagar la indemnización o el capital convenidos<sup>24</sup>.

Es un contrato único, en el sentido de que no existen tantos contratos de seguro cuantos sean los períodos de tiempo a que se extienda, pues el consentimiento inicial vale para toda su duración y el riesgo y la prima anual quedan determinados; asimismo, desde el comienzo.

Aleatorio, ya que las partes al concluir el contrato ignoran si se verificará el siniestro, o al menos cuándo se efectuará, cuál será la entidad de las prestaciones y el beneficio que puedan obtener. El carácter de aleatorio no desaparece por el hecho de que las entidades aseguradoras hayan llegado por el perfeccionamiento de la técnica, a determinar con gran aproximación el importe de los riesgos cubiertos, haciendo así cada día más estable y menos peligrosa la actividad aseguradora.

De ejecución continuada, sus efectos no se agotan en un momento sino que se establece un vínculo continuo entre las partes por un período de tiempo determinado.

De adhesión o con contenido predispuesto, porque comporta normalmente un conjunto de cláusulas, mediante las cuales se garantiza la uniformidad de los riesgos que

---

<sup>24</sup> **Instituciones del derecho mercantil.** Págs. 711.

asume el asegurador, fundamento indispensable desde el punto de vista técnico de la industria moderna del seguro y condición imprescindible para la creación de la seguridad económica que la actividad aseguradora tiende a fortalecer. Además, el Estado interviene aprobando los diferentes tipos de pólizas aplicables a todas las empresas aseguradoras.

Fundado en la buena fe de los contratantes. Si bien es cierto que la buena fe domina todo el derecho de las obligaciones y en especial de las obligaciones mercantiles Artículo 669 C. de c., cabe destacar que la exigencia de la buena fe se manifiesta en el seguro en un triple aspecto: 1º. Porque siendo el seguro un contrato celebrado en masa en el que ofrece la característica del contrato de adhesión, ello implica por parte del asegurador “una exquisita observancia de la buena fe, que es incompatible con las cláusulas lesivas para el asegurado, o simplemente oscuras”, de allí la aprobación de las cláusulas contractuales que realiza el Estado a través de la Superintendencia de Bancos. Desde el punto de vista de la entidad aseguradora, “la buena fe consistiría en cerciorarse de que el otro contratante conoce y entiende todas las cláusulas del contrato y que ninguna de ellas es peligrosa, lesiva u onerosa, ni está redactada en términos oscuros”; 2º la buena fe opera en el contrato de seguro en igual forma que en los contratos mercantiles Artículo 669 C. de c.; y 3º. la exigencia de la buena fe lleva en el contrato de seguro a consecuencias extremas, desconocidas en los demás contratos: la buena fe se impone “no sólo en la ejecución del contrato al imponer al asegurado la obligación de comunicar al asegurador los cambios y alteraciones que hayan sufrido los objetos asegurados y que aumentan los riesgos Artículo 894 C. de c, sino en el momento anterior al contrato” Artículo 880 C. de c.



## CAPÍTULO IV

### 4. Daños y perjuicios

Se causan daños y perjuicios cuando por medio de acciones dolosas o culposas se lesionan bienes muebles o inmuebles, o se provocan lesiones corporales o psicológicas.

#### 4.1. Daños

Los daños son todos aquellos que se provocan sobre bienes muebles o inmuebles de una persona, resultando una pérdida del patrimonio del sujeto pasivo.

##### 4.1.1. Definición

“Daño en sentido amplio, es toda suerte del mal material o moral. Más particularmente el detrimento, perjuicio o menoscabo que por acción de otro se recibe en la persona o en los bienes. El daño puede provenir de dolo, de culpa o de caso fortuito, según el grado de malicia, negligencia o casualidad entre el autor y el efecto. En principio el daño doloso obliga al resarcimiento y acarrea una sanción penal; el culposo suele llevar consigo tan sólo indemnización; y el fortuito exime en la generalidad de los casos, dentro de la complejidad de esta materia”<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Pág. 677.



En este orden de ideas los daños se consideran como el detrimento que la persona sufre en sus bienes y en su persona moralmente, es decir, que los daños se refieren a cosas materiales o morales, es una forma de dañar la integridad física, material o moral de un tercero, siendo el sujeto activo quien ocasiona los daños y el sujeto pasivo quien los recibe.

“Daños, son los desperfectos o destrozos físicos y apreciables que un agente externo produce en los bienes, sean muebles o inmuebles”<sup>26</sup>.

Aunque también se emplea la expresión daños morales, para hacer referencia a perjuicios de tipo psíquico que deban ser indemnizados, lo cierto es que la expresión daños, sin más, se contrae a las cosas, muebles o inmuebles, y en tal sentido, es importante resaltar que los daños se proyectan siempre sobre las cosas, no sobre las personas, las que, si son agredidas, son objeto de lesiones.

“Se entiende por daño el mal producido en las personas o en las cosas, a consecuencia de una acción que recae sobre ellas. Pero este mal producido, ¿Cómo se debe apreciar? ¿En un sentido objetivo o subjetivo? La doctrina sostenía que el daño indemnizable se debe apreciar en un sentido objetivo; es decir, el valor que el objeto tenga para todos: el *Premium commune*. Pero un análisis más profundo hizo ser que la cosa objeto del daño no se encuentra en realidad aislada, sino conectada con otras dentro del patrimonio; y, ciertamente, el menoscabo sufrido en ella repercute o puede repercutir sobre las demás; por lo cual la desvalorización del objeto lleva consigo

---

<sup>26</sup> Fundación Tomás Moro. **Diccionario jurídico espasa**. Pág. 277.

aparejada la desvalorización del objeto lleva consigo aparejada la desvalorización de los otros puestos en conexión. Es decir que el valor no es otro que el interés del perjudicado, el pretium singulare<sup>27</sup>.

#### **4.1.2. Análisis jurídico**

El Código Penal español emplea la expresión “daños” a todo lo largo del capítulo IX del título XIII del libro II. Si el título XIII se refiere a los delitos contra la propiedad, está claro que los daños son una forma de atacar dicha propiedad, no sustrayéndola o desplazándola o haciéndola ingresar en un patrimonio distinto a aquel al que estaba afecta, sino deteriorándola de forma violenta.

La pena a imponer al que causa daños depende de la cuantía de los mismos y puede ser de prisión menor, arresto mayor o multa. Si no rebasan determinada cuantía (en la actualidad 30,000 pesetas), se castigan como falta, con pena de arresto menor y multa.

El Artículo 1645 del Código Civil guatemalteco, estipula que “Toda persona que cause daño o perjuicio a otras, 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”.

Por su parte, el Artículo 1646 del mismo cuerpo de leyes, manifiesta que “El

---

<sup>27</sup> Puig Peña, Federico. **compendio de derecho civil español**. Pág. 176.

responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños y perjuicios que le haya causado”.

Asimismo, el Artículo 1647 del Código Civil, estipula que “La exención de responsabilidad penal no libera de la responsabilidad civil, a no ser que el juez así lo estime atendiendo a las circunstancias especiales del caso”.

El Artículo 1648 del Código Civil, manifiesta que “La culpa se presume, pero esta presunción admite prueba en contrario. El perjudicado sólo está obligado a probar el daño o perjuicio sufrido”.

En consecuencia, los daños son aquellos actos ocasionados contra el patrimonio o contra las personas, consistiendo éstos en la destrucción parcial o total de la cosa, sea bien mueble o inmueble, y que deben ser indemnizados por quien los ocasionó para compensar al propietario de la cosa, la reposición o reparación de la misma, en caso contrario estará en su derecho, el propietario del bien, a iniciar el juicio ordinario de daños y perjuicios para obligar al demandado a que restituya el daño ocasionado, teniendo el actor la facultad de pedir que se embarguen bienes muebles o inmuebles del demandado como garantía de la restitución del daño causado.

Sin embargo podrá seguirse la vía oral de daños y perjuicios cuando están establecidos los mismos, es decir, cuando hay una cantidad de menor cuantía, de acuerdo al procedimiento civil guatemalteco.

### 4.1.3. Análisis doctrinario

El daño material es el que recae sobre cosas u objetos perceptibles por los sentidos, es decir, que es el menoscabo a los bienes materiales propiedad del agraviado.

Mientras tanto el daño moral es la lesión que sufre una persona en su honor, reputación, afectos o sentimientos por acción culpable o dolosa de otro.

Guillermo Cabanellas hace una clasificación de los daños, teniendo entre los más importantes los siguientes:

- 1) “Daño emergente: es el detrimento, menoscabo o destrucción material de los bienes, con independencia de los efectos patrimoniales o de otra índole que el mal origine. El daño emergente es la pérdida sobrevenida al acreedor por culpa u obra del deudor, al no cumplir la obligación, se traduce en una disminución de su patrimonio.
  
- 2) Daño fortuito: es el causado a otro, en su persona o bienes, por mero accidente, sin culpa ni intención de producirlo. Por de pronto exime de toda responsabilidad penal. En cuanto al resarcimiento civil, ha de estimarse que sólo corresponde cuando esté previsto legalmente.

El daño fortuito constituye la esencia del contrato de seguro, pues el asegurador responde del daño fortuito sobreviniendo en los bienes asegurados.

- 3) Daño irreparable: es el perjuicio inferido a una de las partes litigantes por una resolución interlocutoria, y que no cabe enmendar en el curso del proceso, o sólo resulta modificable en parte por la sentencia o los recursos admitidos contra ella.
- 4) Daño material: es el que recae sobre cosas u objetos perceptibles por los sentidos.
- 5) Daño moral: es la lesión que sufre una persona en su honor, reputación, efectos o sentimientos de acción culpable o dolosa de otro. Este daño puede ser apreciado en los delitos de calumnia, injuria y difamación, asimismo se comprende como un daño moral el estupro, rapto o acceso carnal violento o con engaño.
- 6) Daño por culpa o negligencia: esta fórmula, en sus dos aspectos, abarca totalmente la responsabilidad civil que obliga a reparar el mal causado a otro cuando, por acción u omisión, intervenga cualesquiera clase de culpa o negligencia”<sup>28</sup>.

Todo el que ejecuta un hecho que, por su culpa o negligencia, ocasiona un daño a otro, está obligado a la reparación del perjuicio y del daño que ocasione, por lo tanto todo daño y todo perjuicio conlleva el pago de una indemnización.

## **4.2. Perjuicios**

Se causa perjuicio cuando la persona no obtiene beneficios relacionado a su trabajo o una actividad comercial, cuando por culpa de otra deja de percibir una ganancia.

---

<sup>28</sup> Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Pág. 577.

#### 4.2.1. Definición

“Perjuicio es la ganancia lícita que deja de obtenerse, o deméritos o gastos que se ocasionan por acto u omisión de otro y que éste debe indemnizar, a más del daño o detrimento material causado por modo directo. Para algunos autores, el concepto de perjuicio se encuentra subsumido en el de daño; o sea, que el perjuicio no es sino una modalidad del concepto más amplio de daño”<sup>29</sup>.

“Perjuicio es la pérdida de utilidad o de ganancia, cierta y positiva, que ha dejado de obtenerse, pues el herido, por ejemplo, ha perdido sueldos y honorarios, o la máquina rota ha dejado de producir tal artículo”<sup>30</sup>.

“Perjuicio es la pérdida de utilidad o de ganancia, cierta y positiva, que ha dejado de obtenerse, pues el herido, por ejemplo, ha perdido sueldos y honorarios, o la máquina rota ha dejado de producir tal artículo”<sup>31</sup>.

Todo daño provoca un perjuicio, y todo perjuicio proviene de un daño.

Respecto de los perjuicios, o sea, de las frustradas ganancias, el problema adquiere una mayor complejidad, pues no cabe duda que tiene un carácter más aleatorio y vago. Mientras el concepto de daño positivo tiene una base firme, pues se refiere siempre a hechos pasados, el del lucro frustrado participa de todas las vaguedades e

---

<sup>29</sup> Ossorio, Manuel. **Ob. Cit.** Pág. 567.

<sup>30</sup> Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Pág. 579.

<sup>31</sup> **Ibíd.**

incertidumbres de los conceptos imaginarios.

#### **4.2.2. Análisis jurídico doctrinario**

El perjuicio no es más que aquella pérdida que se ha tenido ocasionado por un daño causado, es el efecto que produce el daño en las ganancias o pérdidas que se ha causado a la persona en perjudicarle por los daños ocasionados en su patrimonio, sean estos muebles o inmuebles.

Para ilustrar los daños y perjuicios, se puede exponer el caso del vendedor de productos alimenticios, quien conduciendo su vehículo es colisionado por un bus, en realidad al vehículo se le producen daños que deben ser reparados o indemnizados, pero además, a la persona también se le producen perjuicios, pues al no tener vehículo con el cual laboraba no puede continuar con su trabajo cotidiano; por lo cual, se debe indemnizar en los daños y perjuicios causados, pues la persona perjudicada no obtiene ganancias para sobrevivir.

Por lo tanto, el perjuicio es el detrimento que sufren las ganancias de la persona al haberse cometido un daño, o sea, que el sujeto pasivo de la acción jurídica deja de percibir emolumentos cuando a causa del daño su consecuencia es no poder ganar cantidades, que si no se habría causado el daño si las hubiese percibido.

De acuerdo al Artículo 1651 del Código Civil, manifiesta que “Las empresas o el dueño de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores o

cómplices de los daños y perjuicios que causen las personas encargadas de los vehículos, aun cuando la persona que los cause no sea empleada de dichas empresas o del dueño del medio de transporte, siempre que el encargado de los vehículos se los haya encomendado, aunque fuere de manera transitoria”.

Los daños y los perjuicios pueden ser ocasionados por culpa o dolo, dependiendo de la acción que haya tomado el que ejecutó los mismos.

“Respecto de los perjuicios, o sea, de las frustradas ganancias, el problema adquiere una mayor complejidad, pues no cabe duda que tienen un carácter más aleatorio y vago. Como dice FISCHER, mientras que el concepto de daño positivo tiene una base firme, pues se refiere siempre a los hechos pasados, el del lucro frustrado participa de todas las vaguedades e incertidumbres de los conceptos imaginarios. Por eso incumbe el Derecho lograr la justa separación entre los “sueños de ganancias”, como diría DERNBURG, y el lucro verdadero dejado de recibir. El mismo FISCHER pone de manifiesto algunos criterios que sirven para conseguirlo. Así, dice que existirá indudablemente lucro frustrado en los siguientes supuestos:

- a) Cuando para alcanzar las ganancias no se considere necesario que el perjudicado realice acto alguno; como, por ejemplo, el vendedor, por razón de insolvencia de la que él mismo es culpable, no entrega al comprador el solar vendido, el cual aumenta considerablemente de valor al quedar incluido en el trazado de nuevas calles.



- b) Cuando para realizar la ganancia hubiera bastado una simple aceptación o el incumplimiento de una condición potestativa, pues no hay por qué suponer que el perjudicado hubiera desperdiciado tan fácil ocasión.
- c) Cuando las adquisiciones que hubiera hecho el perjudicado no eran más que consecuencia del despliegue de la diligencia normal y común. Esta regla tiene cierto matiz objetivo (ya que se hace independiente de las circunstancias de que el perjudicado sea o no una persona particularmente diligente) y puede operar aun en contra del mismo perjudicado, pues no puede admitirse la probabilidad de ganancias resultantes de actos que normalmente acarrearán perjuicios y que, por tanto, toda persona inteligente tiene a evitar<sup>32</sup>.

La ley regula los daños y perjuicios ocasionados a terceras personas, así como los daños ocasionados a bienes muebles e inmuebles, por lo que la regulación es amplia y se encuentran establecidos tanto en la ley civil como en la penal, en tal sentido cuando se causan daños y perjuicios deben ser resarcidos por quien los ocasionó o por la empresa comercial responsable.

---

<sup>32</sup> **Ibíd.**

## **CAPÍTULO V**

### **5. La obligación del contrato de seguro del transporte pesado para el pago de daños y perjuicios ocasionados a terceros**

Se hace necesario que toda empresa de transporte pesado esté asegurada contra terceros, porque en la actualidad los hechos de tránsito se han incrementado, por lo que este contrato debe asegurar la reparación de los daños y perjuicios que sufre el tercero.

#### **5.1. Daños y perjuicios ocasionados a terceros**

En estos casos los daños y perjuicios no son provocados contra el vehículo o contra la mercadería que trasladan, sino que el pago debe hacerse efectivo contra los bienes muebles o inmuebles, o contra los daños que se provocan contra una persona ajena a los bienes pertenecientes al propietario del vehículo.

##### **5.1.1. Terceros perjudicados**

Los terceros perjudicados son aquellos que son víctimas de los daños y perjuicios provocados por circunstancias ajenas, convirtiéndose en víctimas.

Es necesario tener presente que los daños y perjuicios se pueden ocasionar por la persona que contrata la cobertura del seguro, en sus bienes muebles e inmuebles, en

su mercadería o en el vehículo que se transporta, asimismo se pueden provocar lesiones hasta la muerte en el piloto del vehículo o el propietario del mismo.

En este caso, las víctimas resultan ser los empleados o propietarios del vehículo, por lo que el seguro cubrirá a estas personas; asimismo, los daños y perjuicios pueden ser ocasionados a una tercera persona ajena al contrato de seguro

Por tal razón la cobertura a terceros cubre a las personas que son ajenas a los contratantes del seguro. Lo que busca el seguro es cancelar los daños y perjuicios a toda persona que es cubierta por el seguro y que aparecen como víctimas de una acción provocada por el contratante.

Desde este orden de ideas, el seguro para cubrir daños a terceros es de suma importancia porque resarcirá los bienes de víctimas ajenas al propietario o al piloto que conduce el vehículo, es decir, que el seguro responde ante el tercero perjudicado, en consecuencia la víctima obtendrá el pago del seguro para reponer los bienes perdidos en el siniestro.

## **5.2. La obligación del seguro en el transporte pesado**

En múltiples oportunidades los pilotos del transporte pesado, al provocar un hecho de tránsito, se dan a la fuga, dejando el vehículo abandonado y a las personas que han resultado víctimas del mismo.

Ante esta situación, se hace necesario sancionar a los conductores y no a las empresas propietarias de vehículos de carga pesada, en consecuencia la obligación de las empresas sería contratar un seguro que cubra a tercero. También contemplan un seguro de daños a terceros.

Por otra parte, es necesario que las empresas de transporte pesado lleven un registro para el control de los pilotos de ese tipo de transporte, para saber quien conduce el vehículo cuando se haya provocado un hecho de tránsito.

Hasta el momento el transporte pesado no paga ningún seguro para cubrir los daños ocasionados a terceros, pues en muchos casos los propietarios de éste tipo de transporte pagan seguro pero este lo constituyen para asegurar la mercancía que transportan, por lo que al momento de sufrir un hecho de tránsito donde se causen daños a los bienes de terceros o se causen lesiones y hasta la muerte a personas, contra esto no están asegurados.

En muchos casos los pilotos de estas unidades se dan a la fuga y el propietario del vehículo no responde a los daños ocasionados, porque el Estado no los obliga a pagar seguro, por lo que se busca la obligación, en la Ley de Tránsito no se regula el pago de seguro para responder por los daños ocasionados a terceros y en consecuencia resarcir a las personas que han sufrido daños físicos en su cuerpo o en bienes materiales.

En muchas ocasiones se daña al grupo familiar de la víctima pues cuando se destruye

un bien que es el instrumento de trabajo de la familia, se desampara a los menores, por lo que la economía familiar queda truncada.

En otros casos se provoca lesiones corporales a la persona, quedando inválida o discapacitada para ejercer su profesión u oficio, pero lo más grave es cuando fallece la persona que es cabeza de casa.

La presente investigación tiene como fin la reforma legal a fin de que se asegure que los daños a terceros serán cubiertos por un seguro obligatorio para los propietarios del transporte pesado, para resarcir a las personas que han sufrido daños y perjuicios a causa de los hechos de tránsito ocasionados por este tipo de transporte.

Hasta el momento el transporte pesado ha ocasionado una serie de hechos de tránsito, dejando daños y perjuicios, además de ocasionar lesiones y hasta la muerte de una o más personas, en estos casos los pilotos abandonan el lugar de los hechos, y el propietario del transporte no se hace cargo de pagar los daños ocasionados por sus vehículos, lo que permite la impunidad de los pilotos que están a su servicio.

Lo importante de la investigación es obligar a que los propietarios de los vehículos paguen los daños y perjuicios ocasionado, por medio de un seguro obligatorio que se encargue de resarcir los daños ocasionados a terceros, y en esta forma aplicar la justicia del pago ocasionados en hechos de tránsito por los propietarios de este tipo de transporte. Los propietarios del transporte pesado sí tienen contratos de seguros pero

son para que se asegure la mercancía que transportan y los daños ocasionados a sus vehículos, entonces es lógico que asimismo contraten un seguro que cubra a terceros los daños ocasionados en hechos de tránsito.

Por tal motivo, el propietario del transporte pesado tendría que estar obligado a pagar un seguro a favor de personas que son lesionadas o fallecen al ser atropelladas por dicho transporte, o bien personas que viajan en vehículos o transporte diferente en la vía pública.

El Estado es el garante de proteger la propiedad privada y la salud de las personas, por lo tanto está obligado a promover leyes que garanticen el resarcimiento de los daños ocasionados a la persona en sí o a sus bienes, cuando son afectados por personas que conducen vehículos de transporte colectivo.

En la actualidad el piloto del transporte pesado cuando atropella a una persona causándole lesiones o la muerte, o bien causa daños a vehículos u otros bienes, se fuga del lugar del hecho y el propietario del transporte no paga los daños ocasionados, o bien ofrece cantidades que no son acordes con los daños y perjuicios causados.

Ante tales situaciones los perjudicados tienen que iniciar juicios ordinarios de daños y perjuicios para que se les reconozcan los daños ocasionados, pero estos juicios son tan largos y tediosos que en múltiples oportunidades llevan en su tramitación hasta diez años.

Desde este orden de ideas, se hace necesario reformar la Ley de Tránsito a fin de obligar a los propietarios del transporte pesados a contratar un seguro que cubra los daños ocasionados a terceros en hechos de tránsito.

### **5.2.1. Ventajas del seguro**

Es necesario establecer las ventajas que conlleva el seguro a favor de terceros, de las cuales se pueden mencionar las siguientes:

1. Cubre los daños ocasionados a bienes muebles e inmuebles.
2. Cubren daños corporales sufridos en el hecho de tránsito.
3. Tiene cobertura en caso que fallezca el tercero.
4. Se cubre una cantidad en caso de invalidez.
5. Se destina una cobertura económica por viudez en los casos de fallecimiento.

### **5.3. Reforma a la Ley de Tránsito**

Para evitar que terceras personas sufran las consecuencias de hechos de tránsito causados por el transporte pesado, se hace necesario reformar la Ley de Tránsito para adicionar el seguro obligatorio para este tipo de transporte, para evitar que se provoquen daños y perjuicios a causa de los hechos ocasionados por pilotos irresponsables o por patronos que no dan mantenimiento a sus unidades y en consecuencia causan hasta la muerte de personas.

### **5.3.1. Exposición de motivos**

Se hace necesario considerar que el Estado debe proteger a la persona en sí y sus bienes sean muebles o inmuebles.

Asimismo, se hace importante considerar que la familia es la base de la sociedad, por lo tanto debe estar protegida como lo indica la Constitución Política de la República de Guatemala.

Pero el Estado también es protector de la persona, por lo tanto, su condición física debe ser una prioridad que está señalada constitucionalmente, por lo que la vida y la salud son la esencia del Estado.

## **PROYECTO DE REFORMA**

### **PROYECTO LEGISLATIVO PARA REFORMAR EL ARTÍCULO 10 DE LA LEY DE TRÁNSITO**

#### **ORGANISMO LEGISLATIVO**

#### **CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**

**DECRETO NÚMERO \_\_\_\_\_**



**CONSIDERANDO:**

Que la demanda de reformar el 29 de la Ley de Tránsito, que contiene el seguro de vehículos, es justa, para dar protección a los bien muebles e inmuebles de terceros cuando sean dañados por el transporte pesado o de carga, y que el Estado debe garantizar la vida y la salud de las personas, para salvaguardar los objetivos de la familia y en consecuencia del conglomerado social, por lo que la necesidad de reformar la ley se hace en el sentido de proteger a la familia, a la persona y su vida, integridad física y sus bienes, tal y como lo establece la Constitución Política de la República de Guatemala;

**CONSIDERANDO:**

Que en la actualidad los vehículos del transporte pesado han provocado hechos de tránsito que han lesionado la integridad corporal de terceros, además de perder bienes que son de importancia para desarrollar su trabajo; asimismo los pilotos abandonan el lugar de los hechos y los patronos se han negado a pagar los daños y perjuicios ocasionados, razón por la cual se hace necesario reformar el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, adicionando el último párrafo por medio del cual se obliga a los propietarios del transporte pesado o de carga para contratar un seguro que cubra a terceros en sus bienes y en su integridad física.

**POR TANTO:**

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

**DECRETA:**

La siguiente

**"REFORMAS AL ARTÍCULO 29 DEL DECRETO NÚMERO 132-96 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA, LEY DE TRÁNSITO"**

ARTICULO 1. Se reforma el Artículo 29, adicionando el último párrafo, el cual queda así:

“ARTÍCULO 29. Del seguro. Todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública, deberá contratar, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupaciones, conforme las disposiciones reglamentarias de esta ley.

El Ministerio de Gobernación podrá acordar la obligatoriedad de cualquier otro seguro para los conductores o los vehículos así como para el transporte urbano y extraurbano.

Se hace obligatorio el seguro del transporte pesado para responder por los bienes muebles e inmuebles y los daños y perjuicios ocasionados a terceras personas en su integridad física, cuando ese tipo de transporte se vea involucrado en hechos de tránsito”.

**PASE AL ORGANISMO EJECUTIVO PARA SU SANCIÓN, PROMULGACIÓN Y PUBLICACIÓN.**

**DADO EN EL PALACIO DEL ORGANISMO LEGISLATIVO EN LA CIUDAD DE GUATEMALA A LOS..... DÍAS, DEL MES DE..... DEL AÑO...**

## CONCLUSIÓN DISCURSIVA

En la actualidad los pilotos del transporte pesado han provocado una serie de hechos de tránsito que han segado la vida de personas o han destruido sus bienes que les son indispensables para su trabajo. Es importante mencionar que los propietarios del transporte pesado o de carga no están obligados a pagar un seguro para darle cobertura a terceros como una protección a sus bienes e integridad física.

El análisis de la presente investigación tiene como fin obligar a los propietarios de este tipo de transporte a contratar un seguro para cubrir los daños y perjuicios ocasionados a terceras personas. Con esta clase de seguro se repondrían los daños y perjuicios causados, ya que en la actualidad son multitud de hechos de tránsito ocasionados por el transporte de carga o transporte pesado.

Este trabajo va dirigido tanto a los propietarios del transporte pesado para que contraten un seguro que cubra a terceros y al Congreso de la República de Guatemala para que reforme el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, a fin de legislar sobre el seguro del transporte mencionado.

Por lo expuesto es necesario recomendar al Congreso de la República de Guatemala, adicionar el último párrafo del Artículo 29 del Decreto Número 132-96 del Congreso de Guatemala, obligando al transporte pesado a cubrir daños a terceros mediante la adopción de un seguro.



## BIBLIOGRAFÍA

- BROSUTA PANT, Manuel. **Manual de derecho mercantil**. España: Ed. Tecnos, 1978.
- BUSTAMANTE FERRER, Jaime. **Manual de principios jurídicos del seguro**. Bogotá, Colombia: Ed. Temis, 1983.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L. , 1989.
- CARRIGUES, Joaquín. **Curso de derecho mercantil**. México: Ed. Porrúa, 1998.
- DÍAS BRAVO, Arturo. **Contratos mercantiles**. México: (s.e), 1994.
- GÓMEZ GONZÁLES, Fernando Flores. **Introducción al estudio del derecho y derecho civil**. México: Ed. Parrúa, 1978.
- GARRIDO y COMAS, J.J. **El contrato de seguro**. Barcelona: Ed. Sapes, S.S., 1954.
- MEILIJ, Gustavo Raúl. **Tratado de derecho de seguros**. Buenos Aires: Ed. Rosario, 1975.
- MEILIJ, Gustavo Raúl. **Manual de seguros**. Buenos Aires: Ed. Despalma, 1987.
- OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Buenos Aires: Ed. Heliasta, 1989.
- PUIG Peña, Federico. **Compendio de derecho civil español**. Argentina: Ed. Pirámide. 1999.
- VÁSQUEZ DEL MERCADO, Oscar. **Contratos mercantiles**. México: Ed. Porrúa, 1997.
- VÁSQUEZ MARTÍNEZ, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil**. Centroamericana, Guatemala: Ed. Serviprensa, 1978.
- VICENTE y GELLA, Agustín. **Introducción al derecho mercantil comparado**. México: Ed. Nacional, 1999.
- VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Guatemala: Ed. Universitaria, 1999.
- ZEA Ruano, Rafael. **Lecciones de derecho mercantil**. Tipografía Nacional Guatemala, 1966.

## **Legislación**

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

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

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

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

**Ley sobre Seguros.** Decreto Ley 473 del Jefe de Gobierno.

