

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

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central figure, likely a saint or scholar, holding a book and a staff. The figure is surrounded by various symbols, including a crown at the top, a cross, and architectural elements like columns and arches. The Latin motto "SALUTEM SUB LIBERTATE QUIVIVIT" is inscribed around the perimeter of the seal.

**INCIDENCIA JURÍDICA ANTE LA FALTA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD
CIVIL POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS**

KILDER OSVALDO MORATAYA MICHICOJ

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2021

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

**INCIDENCIA JURÍDICA ANTE LA FALTA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD
CIVIL POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS**



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

KILDER OSVALDO MORATAYA MICHICOJ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, octubre de 2021

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

DECANO: M.Sc. Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL I: Licda. Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL III: Lic. Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV: Br. Denis Ernesto Velásquez González
VOCAL V: Br. Abidán Carías Palencia
SECRETARIA: Licda. Evelyn Johanna Chevez Juárez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. Álvaro Hugo Salguero Lemus
Vocal: Lic. William Armando Vanegas Urbina
Secretario: Lic. Ignacio Blanco Ardón

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Héctor David España Pinetta
Vocal: Lic. Marvin Vinicio Hernández Hernández
Secretaria: Licda. Adela Lorena Pineda Herrera

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



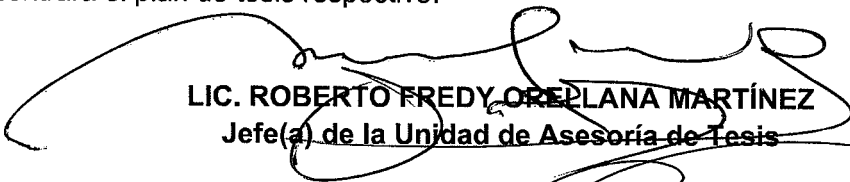
**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 16 de julio de 2018.**

Atentamente pase al (a) Profesional, **PATRICIA BEATRIZ GUZMAN RIVERA**
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
KILDER OSVALDO MORATAYA MICHICOJ, con carné **200021891**,
 intitulado **INCIDENCIA JURÍDICA ANTE LA FALTA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR PARTE DE**
LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS.

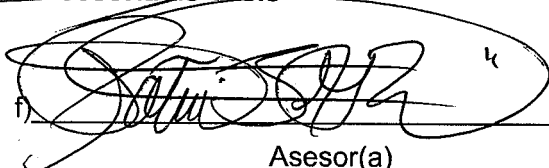
Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

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 OREPLANA MARTÍNEZ
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción 01 / 07 / 2019.



Asesor(a)
 (Firma y Sello)
Licda. PATRICIA BEATRIZ GUZMAN RIVERA
 ABOGADA Y NOTARIA



LICDA. PATRICIA BEATRIZ GUZMAN RIVERA
ABOGADA Y NOTARIA
8ª. Calle 15-98 Zona 21
Colonia Bello Horizonte, Ciudad de Guatemala
Teléfono 58652888



Guatemala 29 de julio de 2019

Licenciado

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



Respetable Licenciado:

En atención a la providencia emitida por esa Unidad con fecha dieciséis de julio del año 2018, en la cual se me nombra **ASESORA** de tesis del estudiante **KILDER OSVALDO MORATAYA MICHICOJ**, quien se identifica con el número de carné 200021891. Declaro que no existe parentesco alguno dentro de los grados de ley entre el sustentante y la suscrita para desempeñar el cargo nombrado. Se le brindó la asesoría necesaria a su trabajo de tesis intitulado: **"INCIDENCIA JURÍDICA ANTE LA FALTA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS"**. Luego de varias sesiones de trabajo se obtuvo la versión final de la investigación y en su oportunidad sugerí algunas correcciones de tipo gramatical y de redacción; que consideré, en su momento, necesarias para mejorar la comprensión del tema desarrollado. Hago constar que se realizó un análisis documental y jurídico en materia de derecho constitucional, derechos humanos y derecho administrativo; en el lapso de la asesoría, así como en el desarrollo del trabajo de tesis, el estudiante manifestó sus capacidades de investigación, utilizando técnicas y métodos de análisis lógico y jurídico, así como comparativo, el empleo de las técnicas de investigación bibliográfica y documental que comprueban que se realizó la recolección de bibliografía acorde al tema.

La contribución científica oscila en el análisis normativo y en la recolección de información de diferentes leyes comparadas que será en materia legal de gran aporte y apoyo a todas las personas que decidan implementar las acciones sugeridas por el ponente; además abarcó las instituciones jurídicas relacionadas a los temas desarrollados, definiciones y

LICDA. PATRICIA BEATRIZ GUZMAN RIVERA
ABOGADA Y NOTARIA
8ª. Calle 15-98 Zona 21
Colonia Bello Horizonte, Ciudad de Guatemala
Teléfono 58652888



doctrinas, así como el marco legal de la materia, el cual puede servir de base para otros trabajos de investigación en las diferentes ramas del derecho. El estudiante aceptó las sugerencias realizadas durante la elaboración de la tesis, y aportó al trabajo sus propias opiniones y criterios, los cuales la enriquecen; sin embargo pueden ser no compartidos y sujetos a polémica, no obstante, se encuentran fundamentados, puesto que son planteamientos serios y ordenados que demuestran un buen manejo de criterio jurídico sobre la materia. Con respecto a la conclusión discursiva mi opinión es que es acorde al tema investigado y la utilización de la técnica de investigación bibliográfica que comprueba que se hizo la recolección de bibliografía actualizada.

Por lo expuesto **OPINO** que el trabajo del estudiante **KILDER OSVALDO MORATAYA MICHICOJ**, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con las normativa respectiva, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, la conclusión discursiva y bibliografía utilizada, son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación, por lo que al haberse cumplido con los requisitos mínimos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, resulta procedente emitir el **DICTAMEN FAVORABLE**, aprobando el trabajo asesorado.

Con muestra de mi consideración y estima, me suscribo, atentamente.



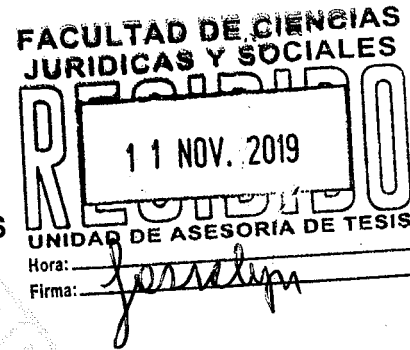
Licda. PATRICIA BEATRIZ GUZMAN RIVERA
ABOGADA Y NOTARIA

Col. 7,820



Guatemala 11 de noviembre de 2019.

LIC. ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ
JEFE DE UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA



Estimado Licenciado:

Respetuosamente a usted informo que procedí a revisar la tesis del bachiller **KILDER OSVALDO MORATAYA MICHICOJ** la cual se titula **INCIDENCIA JURIDICA ANTE LA FALTA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS DE VEHICULOS.**

Le recomendé al bachiller algunos cambios en la forma, estilo, gramática y redacción de la tesis, por lo que habiendo cumplido con los mismos emito **DICTAMEN FAVORABLE** para que se le otorgue la correspondiente orden de impresión.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”

M.A. Juan Carlos Gölcher Campollo
 Docente Consejero de la Comisión de Estilo

c.c. Unidad, estudiante,





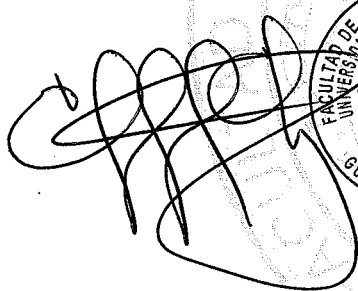
USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

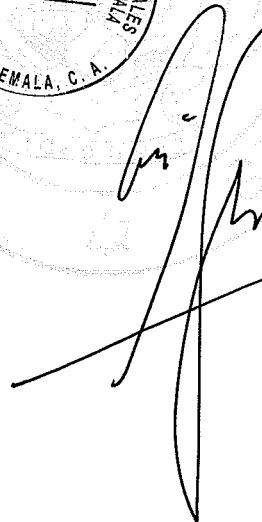


Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Ciudad de Guatemala, veintiuno de junio de dos mil veintiuno.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante KILDER OSVALDO MORATAYA MICHICOJ, titulado INCIDENCIA JURÍDICA ANTE LA FALTA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

AJLR/JP.


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


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





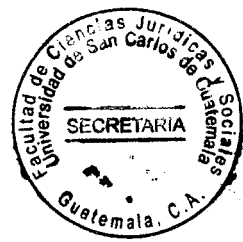
DEDICATORIA

- A DIOS:** Fuente de inspiración dador de vida, principio de sabiduría.
- A MI PADRE:** Romualdo Morataya Rodríguez, gracias por sus sacrificios, consejos y ejemplos.
- A MI MADRE:** Marcelina Michicoj Torres, por ser dadora de vida, ejemplo de amor, paciencia y sacrificio.
- A MI ESPOSA E HIJO:** Por ser mi motivación e inspiración.
- A MI FAMILIA:** Por el apoyo, ánimo y consejos brindados.
- A MIS AMIGOS:** Por todos los momentos compartidos.
- A:** La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, por la oportunidad que me brindó de cursar tan bella carrera.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales,
gracias por albergarme en sus aulas para poder
adquirir los conocimientos de esta noble carrera.



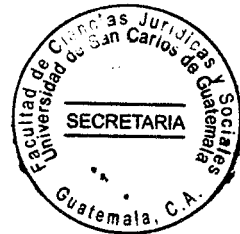


PRESENTACIÓN

El trabajo se elaboró tomando como base las investigaciones cualitativas, señalándose el problema desde su presentación fenomenológica hasta los elementos esenciales que lo integran, lo que se traduce en explicar del porqué, a pesar de que existe una ley que obliga a todo propietario de uno o más vehículos a contratar un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, la misma no se cumple. El campo de conocimiento dentro del cual se desarrolló la investigación es eminentemente jurídico, ya que confluyeron las ramas del derecho civil, mercantil y administrativo.

Como sujetos de investigación en la cual giró la misma, lo constituyen, el propietario de vehículos como responsable civil de los daños y perjuicios ocasionados por él, terceros y ocupantes afectados, y los bienes de los terceros. El objeto de investigación se direccionó en el contrato de seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes. La dimensión del espacio diacrónico fue el referente, ya que el mismo fenómeno de estudio se transversalizó desde la entrada en vigencia de la Ley de Tránsito en el año 1996 al año 2018 en Guatemala.

Como aporte académico de la investigación se sugirió la creación de la entidad que se denominaría Comisión Nacional de Apoyo y Seguimiento de Implementación y Vigilancia del Seguro de Responsabilidad Civil Contra Terceros y Ocupantes, debiendo emitir el anteproyecto del reglamento para regular la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes.



HIPÓTESIS

La falta de adquisición de un seguro de responsabilidad civil por los propietarios de los vehículos autorizados para circular por la vía pública deviene en el incumplimiento de lo preceptuado en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, provocando con ello riesgos que hacen vulnerables la seguridad jurídica relacionada al tránsito.

Se aborda el problema del por qué la norma imperativa formalmente no tiene asidero por cuanto le falta uno de los elementos esenciales que caracteriza al derecho y es su coercibilidad, y la Ley de Tránsito vigente en lo que refiere al seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes no la tiene, a falta de la reglamentación no se tienen las reglas claras en cuanto a las coberturas del seguro en sus diferentes rubros, ni las sanciones a imponer por la negligencia de no adquirir el seguro en mención.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

La comprobación de la hipótesis tuvo como método el soporte lógico-jurídico, ya que se utilizó el razonamiento argumentativo, para explicar las conclusiones a las cuales se arribó desde el derecho mismo. Por otra parte, se utilizó el método comparativo para establecer las semejanzas y diferencias entre la Ley de Tránsito y el Reglamento de Tránsito, como normas complementarias en materia de tránsito. Además, se llevó a cabo la comparación entre los hechos de la realidad que enuncia la falta de contratación del seguro relacionado y el derecho que impone la obligación, teniendo un final de equilibrio en el incumplimiento.

La hipótesis se validó a través de la información periodística obtenida para el efecto, señalando que de tres millones y medio de vehículos que circulan en el país, únicamente un mínimo porcentaje tiene contratado un seguro de automóvil y no es precisamente de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes.



ÍNDICE

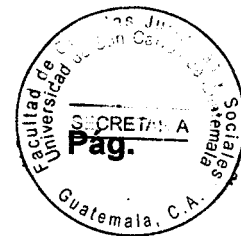
Introducción.....	i
-------------------	---

CAPÍTULO I

1. La responsabilidad civil.....	1
1.1. Antecedentes de la responsabilidad civil.....	2
1.2. Clases de responsabilidad.....	3
1.3. Definición de responsabilidad civil.....	6
1.4. Regulación legal.....	7
1.5. Clasificación.....	9
1.6. Naturaleza jurídica.....	11
1.7. Daños y perjuicios.....	12

CAPÍTULO II

2. El contrato de seguro.....	15
2.1. Antecedentes de los contratos.....	15
2.2. Definición de contrato.....	17
2.3. Regulación legal.....	19
2.4. Clases de contrato.....	21
2.5. Definición del contrato de seguro.....	22
2.6. Regulación legal.....	23
2.7. Antecedentes de los seguros.....	25
2.8. Naturaleza jurídica de los contratos de seguros.....	29
2.9. Clasificación de los contratos de seguros.....	30
2.10. Del seguro de responsabilidad civil.....	32



CAPÍTULO III

3.	De las autoridades de tránsito.....	35
3.1.	De la organización de las autoridades de tránsito.....	37
3.2.	Competencias y facultades de las autoridades.....	42
3.3.	De la vía pública.....	44
3.4.	Clasificación de la vía pública.....	46
3.5.	Los vehículos.....	49
3.6.	Clasificación de los vehículos.....	50
3.7.	De las infracciones y sanciones en la Ley de Tránsito.....	52
3.8.	De la reglamentación del tránsito.....	55

CAPÍTULO IV

4.	Incidencia jurídica ante la falta de seguro de responsabilidad civil por parte de los propietarios de vehículos.....	59
4.1.	Análisis fáctico.....	59
4.2.	Análisis jurídico.....	64
4.3.	Efectos socio-jurídicos.....	70

CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	77
BIBLIOGRAFÍA.....	79



INTRODUCCIÓN

El tema de investigación se seleccionó para señalar el incumplimiento por parte de los propietarios de vehículos autorizados para circular en la vía pública en la adquisición de un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, de conformidad con lo establecido en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala.

El problema se enfocó en la falta de adquisición de un seguro de responsabilidad civil por los propietarios de los vehículos autorizados para circular por la vía pública, lo cual deviene en el incumplimiento de lo preceptuado en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, provocando con ello riesgos que hacen vulnerables la seguridad jurídica relacionada al tránsito.

El objetivo general planteó la necesidad de establecer las causas por la cuales no se cumple por parte de los propietarios de vehículos que circulan en la vía pública la adquisición de un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes. El objetivo se alcanzó al establecer que la causa principal del incumplimiento de la ley relacionada se debe a que la misma no tiene la fuerza coercitiva que caracteriza al derecho.

El contenido de la tesis está desarrollado en cuatro capítulos: el primero, se refirió a la responsabilidad civil, antecedentes, clases de responsabilidad, definición de la responsabilidad civil, regulación legal, clasificación de la responsabilidad civil, la naturaleza de la responsabilidad civil y los daños y perjuicios; el segundo, contiene el contrato de seguro, antecedentes de los contratos, definición del contrato, regulación legal, clases de contrato, definición del contrato de seguro, regulación legal, lo antecedentes del contrato de seguro, naturaleza de los contratos de seguro, clasificación de los contratos de seguros, del seguro de responsabilidad civil; el tercer capítulo, señaló lo referente a las autoridades de tránsito, de la organización de las autoridades administrativas de tránsito, competencias y facultades de las autoridades de tránsito, de la vía pública y su clasificación, sobre los vehículos y su clasificación, de las infracciones



y sanciones en la Ley de Tránsito y la reglamentación del tránsito; el cuarto capítulo, fue la parte esencial de la tesis por cuanto señaló el tema central que enuncia la incidencia jurídica ante la falta de seguro de responsabilidad civil por parte de los propietarios de vehículos, con una breve explicación, un análisis fáctico y legal, para seguir con los efectos de carácter sociales y jurídicos y terminó indicando el aporte académico de la investigación con una propuesta de implementación de mecanismos de solución y la formulación de un Reglamento de un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes por medio de un Acuerdo gubernativo.

Los métodos utilizados en la investigación fueron el análisis, comparativo, lógico jurídico de razonamiento y argumentación. Las técnicas utilizadas fueron la elaboración de fichas de trabajo y selección de documentos de soporte, entre otros.

Para darle positividad a la obligación de que los propietarios autorizados para circular en la vía pública, contraten un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, debe crearse la Comisión Nacional de Apoyo y Seguimiento de Implementación y Vigilancia del Seguro de Responsabilidad Civil Contra Terceros y Ocupantes. Dicha comisión debe ser integrada en forma tripartita por un representante del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil que la coordine y presida, un representante de las entidades aseguradoras y un representante del Procurador de los Derechos Humanos en representación de los guatemaltecos y sus derechos humanos.

La comisión elaborará el anteproyecto del Reglamento Obligatorio del Seguro de Responsabilidad Civil Contra Terceros y Ocupantes, el cual, deberá contener reglas claras en cuanto a las coberturas en sus diferentes rubros y las sanciones a imponer por la negligencia de no adquirir el seguro relacionado, el que deberá ser aprobado por el Organismo Ejecutivo por medio de un Acuerdo gubernativo.



CAPÍTULO I

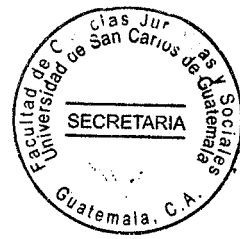
1. La responsabilidad civil

La responsabilidad debe definirse desde un punto de vista genérico. De esa cuenta, se señala una connotación jurídica que indica que la responsabilidad civil es: “Capacidad existente en todo sujeto activo de derecho para reconocer y aceptar las consecuencias de un hecho realizado libremente.”¹

La definición anterior se refiere a la capacidad de ejercicio o de hecho, que es la aptitud de toda persona de contraer por si misma derechos y obligaciones, derivadas de una relación jurídica con su consentimiento o no, pero que tiene consecuencias trascendentales por la realización de un hecho de carácter jurídico.

La responsabilidad que interesa ahora es la eminentemente civil, que va más allá de las relaciones contractuales existentes, las cuales derivan por el acaecimiento de un hecho o acto jurídico que trae aparejado consecuencias de la misma naturaleza que afectan el patrimonio de la persona que se declare sujeto de una reparación, ya que existe también existe la responsabilidad penal y administrativa. Interesa la responsabilidad civil que trae como consecuencia la reparación de los daños causados y los perjuicios ocasionados de hechos o actos jurídicos determinados por la afectación patrimonial provocada.

¹ Real Academia Española. **Diccionario de la lengua española**. Pág. 1330.



1.1. Antecedentes de la responsabilidad civil

Los antecedentes de la responsabilidad civil se pueden configurar en Roma como fuentes de obligaciones propiamente dichas. El *paterfamilias* respondía de los actos realizados por quienes estaban a su cargo dentro del núcleo familiar. Se clasificó en delictual y cuasidelictual. El primero, era concebido como un acto ilícito público o privado, que se castigaba con una pena pública; y el segundo, en una composición pecuniaria como pena que es el antecedente de la reparación a través de una indemnización.

“La responsabilidad cuasidelictual que provenía de un daño extracontractual que se causaba, debía resarcir a la persona perjudicada, en relación al mayor valor del objeto en cierto tiempo al hecho precedido. Quedó regulado en la Ley Alquilis y en las Instituciones de Gayo y de Justiniano se configuraron como delitos el robo, la rapiña, el daño, sus derivaciones y la injuria. En el Digesto 9.1 aparece el menoscabo, que es un daño sin culpa, por lo que los romanos advirtieron que el daño se podía ocasionar sin el *animus doli* o preconcebido, pero debía de repararse pecuniariamente. La responsabilidad objetiva propiamente dicha se originó en la Revolución Industrial a la que también se le denominó responsabilidad por riesgo creado. Actualmente la responsabilidad civil es objeto de análisis por la configuración de las características, elementos y clasificaciones por la naturaleza misma de su evolución.”²

² Mendoza Martínez, Lucía Alejandra. **La acción civil del daño moral**. Pág. 4. <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalles-libro/3636-la-accion-civil-del-daño-moral> (Consultado el 20/12/2018)



Los antecedentes de la responsabilidad civil están expuestos sintéticamente en el párrafo anterior, cuya fuente de donde emana dicha institución es del derecho romano, con una trayectoria milenaria, siendo su ordenamiento jurídico aquél que ha sido la plataforma sobre la cual fue construido el derecho continental con la implementación del derecho francés con la entrada en vigencia del Código Civil de 1804, conocido también como Código Napoleónico, que por la transculturación a través de la conquista española ha tenido una gran influencia en el ordenamiento jurídico civil de Guatemala y mantiene casi inamovible dicho instituto.

1.2. Clases de responsabilidad

En sentido genérico, existen por lo menos tres clases de responsabilidades: la administrativa, civil y penal. La primera puede derivarse de las acciones u omisiones en que incurren las personas, en las relaciones de carácter privado o público, según sea el caso. La misma, únicamente es adjudicada a un funcionario o empleado público en el ejercicio del cargo público que desempeña. La segunda, se presenta en dos sentidos: uno para las personas en general; y otro, para los funcionarios y empleados públicos en el ejercicio de sus cargos, cuando causen perjuicio al patrimonio del Estado o al de los particulares. La tercera de igual manera que la segunda, con la diferencia que sus actos constituyen delitos o faltas que se persiguen de oficio.

La Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 155 establece que cuando un dignatario, funcionario o trabajador del Estado, ejerciendo su cargo infrinja la



ley causando daños y perjuicios a los particulares, será solidariamente responsable el Estado o la entidad en la que presta sus servicios. Además, describe que la prescripción de la responsabilidad civil será de veinte años, y podrá deducirse mientras no prescriba dicha responsabilidad. La responsabilidad penal se extingue por el doble del tiempo que le corresponde a la pena por el delito cometido.

La Ley de Probidad y Responsabilidades de Funcionarios y Empleados Públicos, Decreto número 89-2002 del Congreso de la República, contiene tres clases de responsabilidad, siendo las siguientes: a) responsabilidad administrativa definida en el Artículo 8 de la ley, cuando por acción u omisión se contraviene el ordenamiento jurídico administrativo y normas de conducta por negligencia, imprudencia o impericia; por incumplimiento de leyes, reglamentos, contratos y demás disposiciones legales de la institución estatal donde prestan los servicios; cuando no se cumpla con las obligaciones contraídas o inherentes al cargo; cuando se cause perjuicio a los intereses públicos encomendados pero que no causen daños y perjuicios patrimoniales; o se incurra en falta o delito; b) responsabilidad civil regulada en el Artículo 9 de la ley citada, es la acción u omisión intencionada o por negligencia, imprudencia, impericia o abuso de poder, se generen daños y perjuicios al patrimonio público; y c) responsabilidad penal estipulada en el Artículo 10 de la referida ley, es la acción u omisión, decisión o resolución realizada y que constituya delito o falta.

Aunado a lo citado, existe una responsabilidad patrimonial, siendo de importancia el establecimiento de su función. Este tipo de responsabilidad en la doctrina civil y



mercantil se configura también como el principio de garantía o de responsabilidad patrimonial. “También, se ha denominado sistema de la responsabilidad patrimonial, la cual, se conceptualiza en que toda obligación personal da derecho al acreedor de perseguir la ejecución de todos los bienes presentes y futuros del deudor, salvo los inembargables.”³

Claro está que la responsabilidad patrimonial es consecuencia del incumplimiento de una obligación contraída por el deudor, lo que faculta al acreedor a la persecución del patrimonio. Es contrario sensu a la responsabilidad personal anterior, que se ejercía en la persona del propio deudor o de un tercero como quedó apuntado y fue superado por la evolución del derecho en una espiral ascendente y humana.

“En una definición más jurídica, el patrimonio representa una universalidad, constituida por el conjunto de derechos y obligaciones que corresponden a una persona, y que pueden ser apreciables en dinero.”⁴

De la definición transcrita, se infiere que el patrimonio es todo lo que le corresponde a las personas conceptualizadas como derechos, que pueden ser bienes inmuebles, muebles o acciones; además de las obligaciones que tienen que cumplir como efecto de una obligación contractual y que representan un valor monetario o financiero. Por esa circunstancia cuando una persona fallece hereda su patrimonio a quienes designa en el caso que exista testamento; o bien a quienes tienen derecho a la herencia

³ Navarrete Villegas, Luis Gonzalo. **Embargo y realización de bienes.** Pág. 12.

⁴ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Pág. 555.



intestada, que al momento de aceptarla contraen también las deudas dejadas porque son parte del patrimonio del causante.

1.3. Definición de responsabilidad civil

La responsabilidad civil es: “La que lleva consigo el resarcimiento de los daños causados y de los perjuicios provocados por uno mismo o por un tercero por el que debe responderse.”⁵

De lo anterior, tomando en cuenta la definición de la responsabilidad en general ya analizada, se infiere que la responsabilidad civil es la capacidad de reconocer las consecuencias causadas por los daños y perjuicios causados para que tenga existencia jurídica. Es la consecuencia de estos institutos jurídicos como presupuestos necesarios ocasionados por el causante propiamente dicho o por un tercero.

“Se puede decir que la responsabilidad civil se convierte en una obligación de reparar (resarcir un daño al bien jurídico de otro) como resultado de una conducta ilícita o negligente.”⁶

De acuerdo a esta definición, la responsabilidad civil es una obligación de reparar o resarcir los daños causados por haberse causado perjuicios por un hecho o acto jurídico.

⁵ *Ibíd.* Pág. 674.

⁶ Mendoza. *Op. Cit.* Pág 55.



Respecto a las personas jurídicas se puede señalar que: “Del incumplimiento culposo de las obligaciones y en general de todo hecho ilícito civil, responden las personas jurídicas cuando esos hechos son el resultado de la actuación de sus representantes actuando como tales.”⁷

Las personas jurídicas son una ficción de la ley por su incorporeidad y son los representantes de ellas los responsables civilmente de las mismas, por el incumplimiento de las obligaciones o de hechos ilícitos. Se denota que siempre el elemento constante lo constituyen las obligaciones contractuales y no contractuales, según se desprende de la lectura del párrafo anterior.

1.4. Regulación legal

En el Código Civil Decreto 106 está estipulado lo relativo a la responsabilidad civil en el articulado que a continuación se presenta. El Artículo 136 preceptúa: “La responsabilidad civil por hechos ilícitos de un cónyuge, no obliga al otro en sus bienes propios ni en su parte de los comunes.” En otras palabras, la responsabilidad de un cónyuge no afecta a los bienes del otro ni de los comunes a ellos, que tiene como elemento fundamental la protección patrimonial de la familia. Por otra parte, la culpa de uno es personal y no mancomunada, a menos que los dos cónyuges hayan tenido la culpa.

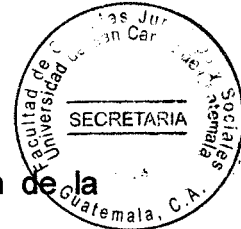
⁷ Brañas, Alfonso. **Manual de derecho civil.** Págs. 97 y 98.



El Artículo 1513 estipula: “Prescribe en un año la responsabilidad civil proveniente de delito o falta y la que nace de los daños o perjuicios causados en las personas.” Este precepto es claro y se refiere a la prescripción de dicha responsabilidad en dos sentidos. El primero, orientado a la consecuencia de un delito o falta, que señala la existencia de una sentencia firme. En el segundo, surge de los daños y perjuicios ya relacionados.

En el Artículo 1647 establece: “La exención de responsabilidad penal no libera de la responsabilidad civil, a no ser que el juez así lo estimare atendiendo a las circunstancias especiales del caso.” El contenido de esta enunciación se relaciona con el anterior, e indica que la eximente de la responsabilidad penal por cualquier causa, no se extiende a la civil, salvo que el juez así lo haya declarado según las circunstancias del caso. El Artículo 112 del Código Penal es congruente con lo preceptuado en el Código Civil, al regular que toda persona responsable penalmente lo es también civilmente. Lo prescrito tiene sentido ya que no puede haber contradicción en el tratamiento de una situación jurídica precedente al hecho o acto en que se incurra al ocasionar los daños y perjuicios en el patrimonio de otra persona.

El Artículo 2158 se refiere a la prohibición de transigir; sin embargo, el numeral tercero de dicho Artículo regula: “Sobre la responsabilidad penal en los delitos que dan lugar a procedimiento de oficio; pero puede transigirse sobre la responsabilidad civil proveniente del delito.” Esto significa que en los delitos perseguibles de oficio no puede celebrarse transacción, pero sí en torno a la responsabilidad civil proveniente del



mismo. Lo descrito normativamente tiene sentido por cuanto en la ejecución de la responsabilidad civil, tiene competencia un órgano jurisdiccional del ramo civil.

En conclusión, el Código Civil no hace un tratamiento de la responsabilidad en sí, únicamente se refiere a efectos jurídicos. Aparte de dicho cuerpo normativo, en el Código de Comercio de Guatemala se hace referencia a la responsabilidad civil como un seguro en su contra, donde el asegurador pagará por el daño no doloso causado a un tercero por el asegurado, este daño puede ser un siniestro, la propiedad ajena, vehículos y otros bienes por el uso de automóvil y el atropellamiento de personas. Artículos 986, 987, 992 y 993 del código en mención.

La Ley de Tránsito hace referencia a un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, que deben contratar los propietarios de vehículos. El Reglamento de la Ley de Tránsito en el Artículo 193, con relación a este seguro se limita a estipular que la puesta en vigencia de este seguro se regirá por la reglamentación específica del tema, la cual, no existe y hace nula la disposición de la ley al no establecer taxativamente la multa que se pudiera imponer ante tal infracción administrativa.

1.5. Clasificación

Desde un punto de vista eminentemente civil, la responsabilidad puede ser contractual, cuando se origina por el incumplimiento de un contrato. La responsabilidad excontractual es la que se produce al causarse un daño ajeno a toda relación



convencional o contractual, ya sea por culpa o dolo. La característica de esta responsabilidad estriba que puede ser ocasionada por acción u omisión propia o por persona ajena o tercero. La construcción teórica, puede ser subjetiva y se deriva por la acción u omisión de una persona o por un tercero. La responsabilidad objetiva, denominada también sin culpa o por el riesgo creado, tiene su origen en los accidentes de trabajo, que posteriormente se fueron extendiendo a los accidentes de tránsito de máquinas y deviene de una actividad lícita en la que no interviene la culpa del responsable, pero debe responder por los daños y perjuicios ocasionados.”⁸

Está claro que la responsabilidad civil deviene por dos situaciones; una por incumplimiento de las obligaciones a que se comprometió una persona denominada deudor; y otra, por el acaecimiento de un hecho que deviene por actos o hechos que no devienen por una relación contractual, pero tiene como efecto el haber causado daños y perjuicios en el patrimonio de una persona, ya sea individual o jurídica. Lo precitado se refiere a personas particulares o jurídicas de carácter privado.

Pero, existe una responsabilidad civil de los funcionarios y empleados públicos, que está establecida en la Constitución Política de la República de Guatemala, como quedó ya enunciada anteriormente, pero que deriva de la función pública y del servicio público que ejercen según el caso. Los funcionarios son responsables legalmente por su conducta oficial, están sujetos a la ley y no serán jamás superiores a la misma.

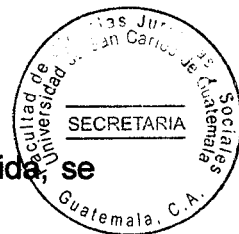
⁸ Ossorio. **Op. Cit.** Págs. 672 y 673.



1.6. Naturaleza jurídica

Se expone un criterio de lo que corresponde a la naturaleza jurídica de la responsabilidad civil, que tiene tres confluencias según el autor que la plantea.

“Para la doctrina francesa, la responsabilidad civil como consecuencia jurídica es la que consiste en el incumplimiento de una obligación, a la cual se le hace la crítica de no abarcar que también es la consecuencia del incumplimiento de algunos deberes legalmente establecidos; y que no imprime el carácter de exigibilidad. La doctrina alemana indica que la responsabilidad civil es una obligación. Cita a Kohler, para quien la responsabilidad civil nace de un hecho ilícito previsto en la norma como el incumplimiento y que por consiguiente deben indemnizarse los daños y perjuicios ocasionados. Hace la crítica que la responsabilidad no nace únicamente por hechos ilícitos previstos, sino que además de cualquier supuesto jurídico establecido en la norma. Concluye la responsabilidad civil como un deber jurídico y hace la distinción entre obligación y deber jurídico. Con relación a los sujetos, en la obligación están definidos el acreedor y el deudor, mientras que en el deber jurídico los sujetos son determinables a la actualización del precepto legal. Con relación a la fuente, la obligación consiste en dar, hacer o no hacer que repercute en el patrimonio de una persona, mientras que, en el deber jurídico, la restricción normativa a la libertad exterior está determinada por mandato o prohibición legal, que no tiene contenido patrimonial, pero si puede tener los efectos jurídicos que produce. Con relación al objeto, la obligación crea una relación jurídica que actualiza las consecuencias de derecho. En el



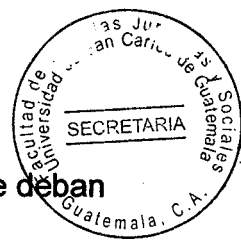
deber jurídico, al realizar una determinada conducta general, permitida o prohibida, se le impone una consecuencia jurídica estipulada en la ley.”⁹

Lo planteado por el autor del párrafo anterior tiene sentido, sin embargo, debe recordarse que el derecho es evolutivo y en consecuencia las instituciones que lo conforman también. La responsabilidad civil tiene una amalgama de posiciones con relación a la responsabilidad civil, y en cuanto a la naturaleza jurídica, las tres posiciones tienen vigencia por cuanto así se ha observado en el desarrollo de la tesis; como síntesis, la responsabilidad civil se produce como una consecuencia jurídica del incumplimiento de una obligación y del deber jurídico establecido en la norma jurídica.

1.7. Daños y perjuicios

Los daños y perjuicios están diseminados en el Código Civil. Con relación a una definición legal, no está taxativamente dada, pero a partir de lo regulado en el Artículo 1434 del código, el cual, está dentro del contexto del incumplimiento de las obligaciones subsumidas en el apartado de las obligaciones, sus modalidades y efectos corresponden al libro quinto que se refiere al derecho de obligaciones; se puede deducir una definición de raíz normativa con efectos doctrinarios o teóricos, lo cual, es la función de todo investigador. El Artículo en mención preceptúa: “Los daños, que consisten en las pérdidas que el acreedor sufre en su patrimonio, y los perjuicios, que son las ganancias lícitas que deja de percibir, deben ser consecuencia inmediata y

⁹ Casillas del Río, Jesús. **La responsabilidad civil y sus criterios de imputabilidad**. Págs. 19 y 20. <https://archivos.juridicos.unam.mx/www/bjv/libros/9/4048/19.pdf> (Consultado el 20/12/2018)



directa de la contravención, ya sea que se hayan causado o que necesariamente deban causarse.” A partir de esta conceptualización, desde un punto de vista normativo los daños son las pérdidas que el acreedor sufre en su patrimonio, el elemento subjetivo es el acreedor y no puede ser jamás el deudor. El elemento objetivo es el patrimonio. Los perjuicios son las ganancias legalmente permitidas dejadas de percibir por los daños causados al patrimonio del acreedor.

Como efecto jurídico, el Artículo 1645 regula que: “Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.” En este apartado, se enuncia que no importa si existe dolo o culpa por los daños y perjuicios ocasionados deben repararse, salvo prueba en contrario que fue culpa del acreedor.





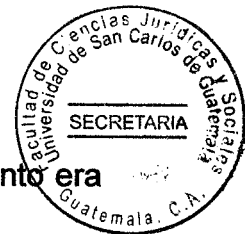
CAPÍTULO II

2. El contrato de seguro

Antes de hacer referencia directa del contrato de seguro, es importante analizar el tema del contrato en general para visualizar aspectos conceptuales doctrinarios y normativos en torno al contrato y posteriormente con base al soporte construido se tengan mejores elementos para entrar de lleno al contrato de seguro en particular y en forma concreta.

2.1. Antecedentes de los contratos

“El origen del contrato se ubica en el derecho romano y se encuentra en el *nexum*, que consistía en una especie de derecho real del acreedor sobre el deudor. Posteriormente apareció la *sponsio*, que consistía en una pregunta del acreedor al deudor que en seguida respondía, podía prometer solemnemente con la palabra *spondere*. A los peregrinos se les permitió contratar utilizando otros términos, la *stipulatio* que significaba estipulación que constituyó el típico ejemplo de los contratos verbales pronunciando palabras solemnes. Otros contratos verbales eran la promesa o dote y el juramento de los *libertos*. Después aparecieron los contratos literales que se formaban con la escritura sobre un registro de ciertas condiciones, que tuvieron su antecedente en una antigua práctica de contabilidad con ciertas anotaciones y que originó la nómina *transcriptitia* que se transformó en los contratos *litteris*. De esa cuenta, los contratos verbales y escritos eran solemnes y no permitían que la simple voluntad creara



obligaciones. Luego surgieron los contratos reales que para su perfeccionamiento era necesario la entrega de una cosa. A esta clase de contratos formaban parte el mutuo, comodato, depósito y prenda hasta llegar a la fiducia. Además, eran admitidos los contratos consensuales que se perfeccionaban por el consentimiento: la venta, la locación, la sociedad y el mandato. Los contratos verbales y escritos eran de la categoría de los contratos formales y los reales y consensuales de los no formales. Todos pertenecían a la categoría de los contratos nominados. Hubo pactos que el pretor los sancionó y fueron conocidos como pactos legítimos: el de dote, donación y de compromiso; provistos de acción que se les confería a aquellos previstos en la legislación y que no tuvieran figuras previstas en la ley, no generaban acción. Ya que no bastaba la sola voluntad para crear obligaciones.”¹⁰

“En el derecho canónico para la existencia del contrato se debía cumplir con ciertos ritos, y con el transcurso del tiempo surgió el contrato de juramento, en el cual, las partes comprometían su fe jurando sobre los libros sagrados y reliquias. Quien cumplía el juramento también llevaba a cabo una violación en contra de la respectiva fe, incurriendo de esa manera en una mentira. Tiempo después, la simple convención se convirtió en obligatoria como la estipulación. En el siglo XVIII, se consagró el *pacta sunt servanda*.”¹¹

¹⁰ Ovsejevich, Luis. **El consentimiento: sus términos y el cumplimiento de la póliza.** Págs. 5 y 6. https://www.fundacionkonex.org/upload/download_archivo/?file=20160330044134fa6a1570c80706996472db0a070c5972e1%20consentimiento%20%20dr%2000luis%20ovsejevich.pdf (Consultado el 28/11/2018)

¹¹ *Ibíd.* Pág. 7.



“En el derecho moderno se consagró el principio de que el solo consentimiento obliga y origina el contrato, con la excepción de los contratos reales y en ciertas causas tienen que ser solemnes, por lo que se consolida la seguridad jurídica y el renacimiento del formalismo. En el derecho contemporáneo nuevas formas producen el consentimiento y se demuestra que la autonomía de la voluntad se encuentra restringida.”¹²

La manera magistral de exponer sintéticamente los antecedentes del contrato es más bien una evolución descrita en espiral ascendente, dependiendo de circunstancias económicas y sociales condicionantes para tomar forma y esencia de lo que ahora se define como contrato, que por supuesto es más profundo.

2.2. Definición de contrato

Existen una infinidad de definiciones según la concepción jurídica que se tenga, no obstante, se enuncian algunas de ellas para su cotejo con la norma jurídica aplicable al orden jurídico guatemalteco para construir sobre esa base una definición propia.

“El contrato, como causa de obligaciones, debe definirse así: manifestación concorde de la voluntad de dos personas, una de las cuales promete; y la otra, acepta una prestación. Lo único esencial es este acuerdo de voluntades (pueden ser varios los promitentes y los aceptantes) sobre la propuesta la aceptación.”¹³

¹² **Ibíd.**

¹³ Brugi, Biagio. **Instituciones del derecho civil.** Pág. 190.



En otras palabras, aunque el orden de las palabras no incida en su esencia, el contrato es una fuente de obligaciones que se manifiesta conforme al acuerdo de voluntades de dos personas, de las cuales, una promete y la otra acepta una prestación. En primer lugar, se concibe al contrato en una relación obligacional. En segundo lugar, se da la comparecencia de dos personas o partes, una promitente a la cual se pueden adherir otras, y la aceptante por otra parte pueden ser varias personas.

Otras definiciones son: "Pacto o convenio entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada y a cuyo cumplimiento pueden ser compelidas. Hay contrato cuando dos o más personas se ponen de acuerdo sobre una declaración de voluntad común, destinada a reglar sus derechos. Es el acuerdo de voluntades, entre dos o más personas con el objeto de crear entre ellas vínculos de obligaciones."¹⁴

De las tres definiciones, la primera no tiene bases jurídicas. La segunda, en el mismo sentido, hace mención de una declaración de voluntad. La tercera, parece más completa porque contiene elementos esenciales: acuerdo de voluntades, las partes del acuerdo y el vínculo obligacional que conceptúa la legislación guatemalteca como tiene que cotejarse.

"El contrato se define como un acuerdo de voluntades para crear o transmitir derechos y obligaciones; es una especie dentro del género de los convenios; el convenio es un

¹⁴ Ossorio. **Op. Cit.** Pág. 167.



acuerdo de voluntades para crear, transmitir, modificar o extinguir obligaciones y derechos reales o personales.”¹⁵

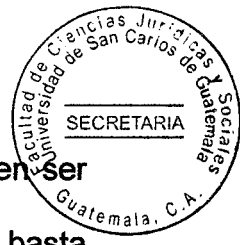
De acuerdo a esta definición, el contrato es un acuerdo de voluntades que lleva inmerso el consentimiento como elemento esencial de una persona para crear derechos y obligaciones que es el efecto dicotómico de toda relación jurídica obligacional. Es la especie del convenio para crear, modificar y extinguir obligaciones y derechos reales y personales, lo que se adapta a la legislación guatemalteca.

En otros términos, puede definirse el contrato como el convenio que se celebra entre dos o más personas para crear, modificar o extinguir una o varias obligaciones. Esto en concordancia de lo que regula el Artículo 1517 del Código Civil que se transcribe adelante.

2.3. Regulación legal

El Artículo 1517 del Código Civil preceptúa lo que a continuación se indica: “Hay contrato cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación.” Los elementos subjetivos son dos o más personas a quienes se les puede denominar contratantes. El elemento objetivo es la obligación mediante convenio que se crea, modifica o extingue.

¹⁵ Morales, Adriana de los Santos. **Derecho civil I**. Pág. 116. https://www.upg.mx/wp-content/uploads/LIBRO-12-Derecho_civil_I.pdf



Esto da la pauta que los contratos tienen un ciclo o tiempo de vigencia y pueden ser reformables según así lo convengan los contratantes. Para su perfeccionamiento basta el simple consentimiento de las partes, así lo establece el Artículo 1518 del mismo cuerpo legal, salvo que la ley exija requisitos especiales.

Si bien, la definición legal de contrato es de naturaleza civil, también lo es en materia mercantil, por cuanto se refiere a los negocios jurídicos que tienen origen en el primero. En tal sentido, dicha definición es válida para el derecho mercantil, ya que el Código de Comercio de Guatemala no define nada respecto al contrato, sin embargo, con relación a las obligaciones y contratos mercantiles, el Artículo 694 del código en mención preceptúa que supletoriamente a falta de disposiciones se aplicarán a los negocios, obligaciones y contratos mercantiles las disposiciones del Código Civil. Con relación a los contratos administrativos, tanto la Ley de Contrataciones del Estado de Guatemala, como su reglamento hacen referencia a los contratos de la administración pública y a otros organismos estatales, y no define lo que es el contrato.

A pesar de ello, existen los elementos necesarios para hacer una construcción definitoria con base a la definición del Código Civil y lo dispuesto en la Ley de Contrataciones del Estado, más no es la materia a tratar en esta tesis, pero además, también es de importancia señalar que existen los contratos laborales que tienen una configuración diferente a la contratación civil y mercantil; en consecuencia, no serán tratados en este apartado.

2.4. Clases de contrato

En términos generales, se puede decir que los contratos pueden clasificarse de acuerdo a la naturaleza jurídica de cada rama del derecho, tomando en cuenta la legislación guatemalteca sin entrar a detallar los elementos que la integran, ya que los mismos fueron conceptuados cuando se trató del contrato en general, teniendo como índice que la temática central va encaminada a desarrollar el contrato de seguro que sin duda, después del análisis que se haga del mismo se le ubicará dentro de la clasificación que se enumera a continuación:

- a) **Contratos civiles:** son aquellos contratos que se refieren a la creación, modificación y extinción de obligaciones y que están tipificados en el ordenamiento jurídico civil, se perfeccionan con el simple consentimiento de las partes, salvo que la ley exija ciertas formalidades para que tengan validez jurídica.

- b) **Contratos mercantiles:** son aquellos que se originan en la practica comercial o dentro del comercio, los que para su validez no están sujetos a formalidades especiales y cualquiera que sea la forma, el idioma y los términos en que aparezca quedan obligadas las partes que lo celebren.

- c) **Contratos administrativos:** son aquellos que se celebran entre la administración pública y los particulares para el cumplimiento de la función pública a la que está



obligada la primera en la satisfacción del bien común, con la observancia de los requisitos legales.

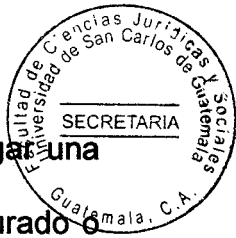
- d) **Contratos de trabajo:** son aquellos que se celebran entre patronos y trabajadores para la prestación de servicios manuales, intelectuales o de ambos géneros por parte de estos últimos a cambio de una remuneración, bajo la dependencia inmediata y continuada de los primeros.

2.5. Definición del contrato de seguro

“Es el contrato en virtud del cual una persona generalmente jurídica, llamada asegurador se obliga mediante la percepción de una cantidad que se denomina premio o prima a indemnizar a otra persona que recibe el nombre de asegurado por las pérdidas o daños que pueda sufrir como resultado de la producción de ciertos riesgos personales o económicos que son objeto del seguro.”¹⁶

Esta definición reúne los elementos que la legislación guatemalteca tipifica como contrato de seguro, que en términos concretos puede anotarse que el mismo es el que se celebra entre el asegurador y el asegurado y que por el pago de una remuneración debidamente pactada con anterioridad a la negociación realizada, el primero debe indemnizar al segundo por los daños ocasionados por el acaecimiento de la eventualidad prevista.

¹⁶ Ossorio. **Op. Cit.** Pág. 170.



“Por el contrato de seguro, el asegurador se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato, y el asegurado o tomador del seguro, se obliga a pagar la prima correspondiente.”¹⁷

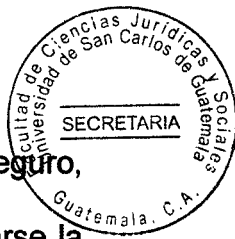
Esta definición reúne los mismos elementos subjetivos y objetivos de la referente a la obligación de resarcir los daños o a pagar la indemnización de estos cuando sucedan por parte del asegurador al asegurado; y al mismo a pagar la prima en los términos acordados, tal como lo preceptúa la ley.

Tomando en cuenta las definiciones anteriores y lo que prescribe el Código Civil respecto al contrato en general y el Código de Comercio de Guatemala respecto al contrato de seguro, se concluye que el contrato de seguro es el convenio por medio del cual una sociedad mercantil se compromete a resarcir los daños o a pagar una indemnización al realizarse la eventualidad prevista a quien corresponda; y el asegurado o tomador del seguro; se obliga a pagar la prima correspondiente en los términos que convengan.

2.6. Regulación legal

En la legislación guatemalteca, el contrato de seguro está tipificado en el Capítulo X del Título II, referente a los contratos mercantiles en particular, del Libro IV relacionado a las obligaciones y contratos mercantiles del Código de Comercio de Guatemala,

¹⁷ Instituto Técnico de Capacitación y Productividad. **Bases de seguros y fianzas.** Pág. 69.

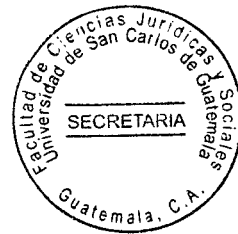


especialmente en el Artículo 874 en los siguientes términos: “Por el contrato de seguro, el asegurador se obliga a resarcir un daño o pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato, y el asegurado o tomador del seguro, se obliga a pagar la prima correspondiente.”

De lo transcrito, es de importancia señalar que se infiere que los elementos subjetivos son el asegurador y el asegurado o tomador del seguro. Los elementos objetivos lo constituyen la obligación, resarcimiento, daño, pago, eventualidad prevista contrato y prima.

El Artículo 875 define algunos elementos enumerados al indicar que el segurador es la sociedad mercantil autorizada legalmente para operar seguros, que asume los riesgos especificados en el contrato de seguro, el asegurado se refiere a la persona interesada en la traslación de los riesgos; la prima consiste en la retribución o precio del seguro; y el riesgo es la eventualidad de todo caso fortuito que pueda provocar la pérdida prevista en la póliza. Los otros elementos ya fueron tratados con anterioridad.

Por lo descrito, se infiere que el contrato de seguro es un contrato eminentemente mercantil, ya que el asegurador siempre ha de ser una sociedad mercantil como persona jurídica que es y la única que está legalmente autorizada para operar seguros. El contrato de seguro queda formalmente establecido en una póliza que contiene las cláusulas contractuales.



2.7. Antecedentes de los seguros

“Existen autores que dividen los antecedentes históricos del seguro en tres o cuatro períodos y que por consiguiente varían los criterios. Para ella, se divide en cuatro etapas, fases o períodos ya que los califica indistintamente al desarrollar esta temática, de la cual, se hará una descripción sintética tomando su criterio y desde ya se hace la referencia respectiva.”¹⁸

Primera fase: abarca desde la antigüedad hasta mediados del Siglo XIV. En esta fase, se originan las instituciones análogas al seguro. El ser humano se encuentra con una serie de dificultades que lo inducen a buscar ayuda mutua y es en la familia donde encuentra la misma.

Las normas de previsión se encuentran en la India, donde la familia sostenía al integrante que quedaba imposibilitado para el trabajo. En Roma, existía la *collegia tenuiron*, organización compuesta por personas humildes que abonaban a los deudos del fallecido una prima mensual cotizada por los socios.

También, existía el *nauticum foenus* que consistía en un préstamo a la gruesa o préstamo marítimo, que sirvió de base al seguro marítimo. Confluyeron las *societas omnium bonorum*, en las cuales los asociados comprometían su patrimonio, en favor de

¹⁸ González Varela, Liliana. **El contrato de seguro y su perfeccionamiento**. Págs. 2-9. <https://www.cnsf.gob.mx/Difusion/OtrasPublicaciones/DOCUMENTOS%20DE%20TRABAJO%20DESCRIPTIVOS/DdT67conimag%20BV%ok.pdf> (Consultado el 15/01/2019)



sus integrantes en caso de que alguno se quedara sin recursos. La mutualidad y la transferencia de los riesgos fueron los elementos esenciales.

Segunda fase: del Siglo XIV a XVII. En esta fase surge la póliza del seguro marítimo que sienta las bases para una legislación en esa materia y es la raíz del derecho de seguro por los riesgos a que estaba expuesto el comercio marítimo. Ello, recordando que su origen lo tuvo en el *nauticum foenus*, que consistía en el prestamista entregaba al dueño de un barco una cantidad de dinero. Si el dueño del barco llegaba al lugar sin ningún problema, tenía que pagar el préstamo más los intereses; si naufragaba se quedaba con el dinero prestado. Al surgir el derecho de seguro como tal, se cambiaron las condiciones: primero se pagaba la prima sin condiciones y el pago de la indemnización ya no se da anticipadamente, sino a condición de que se concretara el daño.

El Papa Gregorio IX prohibió los intereses en el año 1230 y se dejó de realizar el préstamo a la gruesa. A partir de ahí, se implementó el contrato de compra venta de cosa sometida a riesgo, el que consistía en que el asegurador compraba los objetos que se querían asegurar y se reconocía deudor del precio establecido, declarándose nulo si llegaba a su destino sin ningún daño, haciendo que la indemnización pactada revestía la forma de precio.

Se menciona que la historia del derecho de seguros es la del contrato de aseguramiento, ya que era usual registrar los seguros en un documento y el más



antiguo de los seguros es un contrato de seguro marítimo de 1347 en Italia. Ello, constituyó un avance al surgir la póliza que juega un rol importante en la contratación de seguros para ser regulados por el derecho. En un principio los contratos de seguros se elaboraban por los notarios, más tarde, se hicieron contratos más simples pero que los corredores italianos elaboraron mediante pólizas complejas que contenían la duración del seguro y el pago anticipado de la prima por el asegurado.

La ley más antigua que se conoce es de Génova de 1369 y se refiere a las cinco Ordenanzas de Barcelona España, en donde se muestra el primer código general del derecho del seguro marítimo, en el que se encuentran casi todos los elementos jurídicos del contrato, y ello se explica porque España tenía un desarrollo marítimo debido a las colonias que tuvo en América, siendo las de 1435, 1436, 1458, 1461 y 1484, considerándose las más importantes, la primera y tercera, ya que la primera establecía que el seguro debía pactarse mediante carta o escritura, haciendo constar el pago del premio de seguro, la entrada en vigor del contrato. La tercera, porque se pide que se consigne ante escribano público y se prohibió hacerse en póliza u otro documento privado, ya que si no se obedecía quedaba nulo el contrato. Posteriormente, surgieron las Ordenanzas de Burgos de 1537; Sevilla de 1556 y la de Bilbao de 1569.

En Francia hubo dos compilaciones, la de Guidon de la Mer de 1861, siendo una colección de carácter consuetudinario del contrato de seguro y las Ordenanzas de la Marina, elaboradas en el reinado de Luis XIV que tuvieron influencia en el Código Napoleónico de 1807.

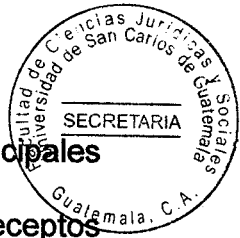


Tercera fase: del Siglo XVIII a XIX. En la segunda mitad del Siglo XVII el contrato de seguro marítimo ya está perfeccionado y da la pauta al seguro terrestre y de empresa aseguradora. Se empezó a practicar el seguro con compañías aseguradoras. En Londres se produjo un incendio en 1666, lo que permitió la existencia del seguro de incendios.

En esta ciudad surgió la empresa aseguradora en un concepto moderno, desarrollada de la forma mutualista de seguro a prima fija por la sociedad por acciones representadas por compañías coloniales holandesas, perfeccionando la organización y los principios técnicos que las fundamentan.

En Francia se quitan todos los seguros terrestres y las sociedades de seguros. Una vez termina, los seguros marítimos vuelven a cobrar amplio desarrollo y son regulados en el Código de Comercio de Napoleón. Se amplía el seguro de daños y el de la vida. Las empresas aseguradoras tuvieron un gran desarrollo, coexistiendo los seguros privados con los seguros sociales que se alejaron de las otras ramas de seguros. A mediados del Siglo XIX se dio un movimiento codificador del derecho mercantil.

El Código de Comercio de Holanda de 1838 reguló el seguro de vida. En Bélgica se promulgó en 1874 una ley codificadora del derecho privado de seguros, coincidiendo con el desarrollo del liberalismo puro, por lo que se estableció un mínimo de normas que limitaron la libertad de las partes que no contenían diferencias entre seguros de vida y de incendios. También regularon el seguro, los Códigos de Comercio de Bélgica,



Hungría e Italia, en 1875 y 1882 respectivamente, los cuales reproducen las principales condiciones de la póliza y las prácticas consuetudinarias. Hacen que los preceptos sean de carácter dispositivo y que las partes se encuentran en igualdad de condiciones al celebrarse el contrato.

Cuarta fase: del Siglo XX. En 1908, se promulgó la Ley Federal Suiza Sobre el Contrato de Seguro, que representó un gran avance en el derecho privado de seguros, la que ha sido tomada como parámetro para la configuración posterior de toda la legislación de contrato del seguro. Los méritos que se le pueden hacer a esta ley es que distingue los seguros de accidentes y el de vida.

En Austria la Ley del Contrato de Seguro de 1917, bajo la influencia de Alemania se plasmó en un criterio triple del contrato de seguro; daños, vida y accidentes. En ese sentido, siguieron las demás legislaciones, en especial la de Francia, Italia y México, hasta llegar a lo que es la época actual.

2.8. Naturaleza jurídica de los contratos de seguros

La naturaleza de los contratos de seguro debe buscarse dentro de un orden jurídico determinado y en los elementos que la contienen. En el caso de Guatemala, el contrato de seguro se encuentra regulado en el Código de Comercio de Guatemala, donde uno de los elementos subjetivos lo constituyen las sociedades mercantiles como personas jurídicas y es de carácter privado, donde prevalece la autonomía de la voluntad



expresada en la póliza que estipula derechos y obligaciones para las partes contratantes. En ese sentido, la naturaleza jurídica del contrato de seguro se presenta en dos vertientes, una general y otra especial y son correlativas. La primera genérica, que indica su pertenencia al derecho privado si se contrapone al derecho público; la segunda específica, indica que pertenece al derecho mercantil.

2.9. Clasificación de los contratos de seguros

Una clasificación legal está contenida en el Artículo 889 del Código de Comercio de Guatemala y tiene una primera clasificación: seguro de cosas y seguros de personas. Para las cosas, las pólizas de seguro pueden ser nominativas, a la orden o al portador; las de seguros de personas únicamente pueden ser nominativas.

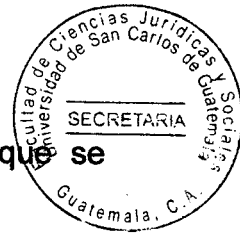
También, clasifica las pólizas en nominativas, en las cuales, se sabe con certeza quien es la persona asegurada o tomadora del seguro y es la única titular, mientras no se haya dado el endoso; a la orden, es cuando se cede las pólizas nominativas a un tercero, previo consentimiento del asegurador; y al portador, son aquellas pólizas que no tienen un titular específico y cualquiera que las tenga en su poder puede ejercitar el derecho contenido en las mismas, como puede ser cualquier tenedor.

Otra clasificación está contenida en el Decreto número 25-2010 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de la Actividad Aseguradora, específicamente en el Artículo 3, donde se denomina ramos de seguros y para el efecto los clasifica así: “a)



Seguro de vida o de personas: son aquellos que, de conformidad con las condiciones pactadas que obligan a la aseguradora al pago de una suma de dinero en caso de muerte o de supervivencia del asegurado, cualquiera que sea la modalidad del seguro, incluyendo las rentas vitalicias. b) Seguro de daños: son aquellos que, de conformidad con las condiciones pactadas, obligan a la aseguradora al pago de una indemnización por eventos inciertos que causen daños o pérdidas y los que tienen por objeto proporcionar cobertura al asegurado contra los daños o perjuicios que pudiera causar a un tercero. Se incluyen en este ramo los seguros de accidentes personales, de salud, de hospitalización y de caución; este último se refiere a las fianzas mercantiles reguladas en el Código de Comercio y emitidas por aseguradoras autorizadas para operar en el país.”

Como puede observarse, la implementación del concepto de ramos de seguros no contradice la del Código de Comercio de Guatemala que establece las clases de seguros. Respecto al concepto de seguro de vida o persona más bien lo complementa para darle la connotación de contenido y define en que consiste ese seguro. De igual manera el concepto de seguro de daños no infiere en nada al seguro de cosas del código en mención. En el mismo sentido, define en que consiste el seguro. Las definiciones que la ley posterior al código hace respecto a los seguros descritos despejan cualquier duda y además describen las eventualidades que cubren dichos seguros. Por otra parte, debe considerarse que la Ley de la Actividad Aseguradora, derogó dos Decretos leyes, cuatro Decretos del Congreso de la República Guatemala,



un Decreto presidencial y cualquier otra disposición legal o reglamentaria que se oponga a esa ley.

2.10. Del seguro de responsabilidad civil

Es dable que los códigos o leyes que reciben una denominación genérica de Decreto o Decreto-ley, dependiendo el caso si se trata de un Estado de derecho o de un Estado de facto o de hecho, conllevan una jerarquía para determinar el orden de las instituciones que regulan en forma sistemática. En ese orden de ideas el seguro de responsabilidad civil está prescrito en el Libro IV de la obligación y contratos mercantiles; Título II de los contratos mercantiles en particular; Capítulo X del contrato de seguros; sección segunda del seguro contra daños, subsección sexta del seguro de responsabilidad civil, específicamente en el Artículo 986 que preceptúa: “En el seguro contra la responsabilidad civil, el asegurador se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a terceros a consecuencia de un hecho no doloso que cause a éstos un daño previsto en el contrato de seguro. El seguro contra la responsabilidad civil atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario desde el momento del siniestro.”

Esta clase de seguro se caracteriza por el hecho que el beneficiario del pago de la indemnización siempre será un tercero a quien deba el asegurado. Como presupuesto necesario para que sea viable el pago de esta clase de seguro es que el hecho que cause el daño previsto en el contrato no sea doloso.



En el Título VII de la Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, se regula en el Artículo 29 esta clase de seguro: “Todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública, deberá contratar, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de esta ley. El 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.” De lo descrito, se le agrega únicamente que el seguro de responsabilidad civil de naturaleza mercantil está siendo regido, además del derecho privado, por el derecho público expresado en la ley de mérito. Otro elemento a tomar en cuenta es que el tercero ya no es solo una persona ajena del responsable, sino además a un familiar, vecino o conocido, entre otros.

El Reglamento de Tránsito, Acuerdo gubernativo número 273-98, en el Artículo 193 prescribe: “Lo relacionado con el seguro obligatorio de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes y su puesta en vigor se regirá por la reglamentación específica del tema.” Sobre dicha norma, se puede únicamente decir que no tiene ninguna trascendencia por cuanto no existe reglamento especial alguno relacionado al respecto.

En un intento de hacer una construcción aproximada de una definición del seguro de responsabilidad civil, teniendo en cuenta por supuesto lo desarrollado en tres conceptos fundamentales como líneas matrices en el presente trabajo: responsabilidad civil, contrato de seguro y seguro de responsabilidad civil, se propone que es el contrato por



medio del cual una sociedad mercantil se obliga a pagar la indemnización a un tercero por un hecho no doloso que cause el daño previsto y ocasionado por el asegurado de la relación jurídica.

CAPÍTULO III

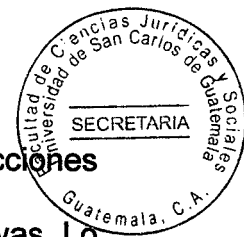


3. De las autoridades de tránsito

Para la determinación de las autoridades de tránsito, es necesario establecer de donde proviene la autoridad jerárquica. En el Capítulo II de la Ley del Organismo Ejecutivo Decreto número 114-97, en el Artículo 6 se estipula que: “La autoridad administrativa superior del Organismo Ejecutivo es el Presidente de la República, quien actuará siempre con los Ministros, en Consejo de Ministros o separadamente con uno o más de ellos, en todos los casos en que de sus actos surjan relaciones jurídicas que vinculen a la administración pública.”

No cabe duda de que el Presidente de la República es la autoridad administrativa superior o máxima del Organismo Ejecutivo, lo que tiene sentido ya que el Artículo 182 de la Constitución Política de la República dispone que es el jefe del Estado de Guatemala y ejerce las funciones del Organismo Ejecutivo por mandato del pueblo.

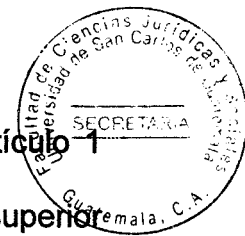
El Artículo 19 de la referida ley prescribe que el Organismo Ejecutivo para el despacho de sus negocios tendrá entre los ministerios al Ministerio de Gobernación. El Artículo 23 del mismo cuerpo legal establece que los ministros son rectores de las políticas públicas de las funciones de sus despachos, coordinarán y facilitarán las acciones de los sectores bajo su responsabilidad. El Artículo 24 de dicha ley preceptúa que los ministerios podrán estructurarse en las unidades administrativas siguientes: a) el



despacho ministerial, integrado por el ministro y los viceministros; b) las direcciones generales; y c) los departamentos; que estarán a cargo de las funciones sustantivas. Lo transcrito, no es más que el reflejo de la jerarquía estructural del Organismo Ejecutivo, ya que el Presidente de la República es quien designa al Ministro de Gobernación y este a su vez es el rector de las políticas públicas del despacho ministerial y los funcionarios que se designe a dicho ministerio dependen directamente de él.

El Artículo 36 de la mencionada ley contiene las atribuciones que le corresponden al Ministerio de Gobernación y entre ellas están la de: “Formular las políticas, cumplir y hacer cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la paz y el orden público, la seguridad de las personas y de sus bienes. m) Elaborar y aplicar planes de seguridad pública y encargarse de todo lo relativo al mantenimiento del orden público y a la seguridad de las personas y de sus bienes.” Entre dichas atribuciones debe entonces, formular las políticas de cumplimiento de la Ley de Tránsito, que le otorgan la competencia del ejercicio de la autoridad del tránsito en la vía pública.

El Artículo 1 del Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Gobernación, Acuerdo gubernativo número 635-2007, establece que dicho reglamento: “Tiene por objeto normar la estructura orgánica interna, mecanismos de coordinación y demás disposiciones necesarias para el eficiente y eficaz cumplimiento de las funciones que legalmente competen al Ministerio de Gobernación”. El Artículo 3 del referido Reglamento dispone que, dentro de la estructura orgánica del ministerio en cuestión, se encuentra la Dirección General de la Policía Nacional Civil. Asimismo, el Reglamento de



Organización de la Policía Nacional Civil, Acuerdo número 662-2005 en el Artículo 1 prescribe que la Dirección General de la Policía Nacional Civil es el órgano de superior jerarquía de la institución y que su representante es el Director General quien ejerce el mando, para cumplir las funciones legales y las que le asigne el Ministro de Gobernación.

El Artículo 3 establece una Dirección General Adjunta, a cargo del Director General Adjunto, quien es el segundo escalón jerárquico dentro de la institución y ejerce el mando a través del Director General Adjunto, quien dentro de sus atribuciones tiene la de apoyar y asistir al Director General. En el Artículo 4, menciona que el Departamento de Tránsito depende directamente de la Dirección General Adjunta. Se consolida una vez más las relaciones de jerarquía entre las instituciones del Estado y sus dependencias.

3.1. De la organización de las autoridades de tránsito

La organización está regulada en la Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala. En el Artículo 4 indica que el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública le corresponde al Ministerio de Gobernación a través del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. El Artículo 6, contiene la organización de las autoridades administrativas de tránsito, las que estarán a cargo del Ministerio de Gobernación quien mediante acuerdo gubernativo organizará el Departamento de Tránsito, que será dirigido por un jefe y un

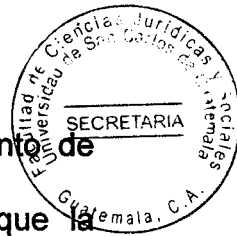


subjefe nombrados por el titular de dicho ministerio a propuesta del Director General de la Policía Nacional Civil. Además, contará con las dependencias necesarias para el debido cumplimiento de la ley.

Preceptúa que también se creará y organizará la Policía de Tránsito, dependencia de la Policía Nacional Civil, con funciones especializadas de tránsito, a quien le corresponderá aplicar operativamente la ley, quedando facultados para dirigir el tránsito y aplicar las sanciones respectivas.

El Reglamento de Tránsito, Acuerdo gubernativo número 273-98 contiene la organización del Departamento de Tránsito en el Artículo 1 sin dejar la estructura jerárquica establecida. En el Artículo en mención, se describe que el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, se estructura con las dependencias administrativas: “Jefatura, Subjefatura, Secretaría General, Secciones, Divisiones, Unidades Ejecutivas y Delegaciones Departamentales de Tránsito.”

El Artículo 2 del Reglamento estipula que la creación y supresión de las dependencias de tránsito se hará conforme a las necesidades del servicio, por medio de acuerdo ministerial que le corresponde al Ministerio de Gobernación, el Artículo 3 se refiere al mismo contenido de la ley, en el sentido que el nombramiento del jefe y subjefe del Departamento de Tránsito le corresponde al Ministro de Gobernación a propuesta del Director General de la Policía Nacional Civil.



El jefe de tránsito nombrará o contratará al demás personal del Departamento de Tránsito. Esta organización se quedó meramente en lo administrativo, ya que la organización operativa propiamente dicha quedó o fue trasladada a las municipalidades por autorización de la ley y del Reglamento de Tránsito respectivamente.

En la práctica, la policía municipal de tránsito de cada municipio donde exista, es la que se encarga de organizar y dirigir el tránsito dentro de los límites de sus territorios e imponer las multas correspondientes y para la coerción de sus facultades que les fueron concedidas cuentan con un juzgado de asuntos municipales en cada uno de ellos, sin que ello implique la delegación completa de las facultades orientadoras del tránsito que solo le compete al Departamento de Tránsito.

Por aparte, la Orden General número 75-2014 de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, del 3 de octubre del 2014, ordena la organización y designación de las funciones del departamento de tránsito de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil.

Contiene la estructura organizativa de dicho departamento y de quienes están a cargo de las distintas dependencias: Jefatura, Subcomisario; Subjefatura, Oficial Primero o Administrador de Empresas o Economista; Secretaría, Oficial Segundo o de un Suboficial de menor Jerarquía que acredite octavo semestre en las carreras de Administración de Empresas o Ciencias Jurídicas y Sociales; Sección de Planificación de Proyectos, Oficial Segundo o Administrador de Empresas; Observatorio Nacional de



Seguridad de Tránsito, Oficial Segundo o Administrador de Empresas, Negociado de Régimen Disciplinario, Oficial Segundo con estudios en Ciencias Jurídicas y Sociales, Sección de Comunicación Social.

También, se integra por el Oficial Segundo o Licenciado en Comunicación Social; Sección de Operaciones, Oficial Primero o de menor Jerarquía; Sección de Personal, Oficial Segundo o Profesional en Recursos Humanos o Administrador de Empresas; Unidad de Planificación Administrativa y Financiera a cargo de un Oficial Segundo o Economista; Sección, de Apoyo y Logística, Oficial Segundo o administrador, Auditor o Economista; Sección Tecnológica de la Informática y comunicación, Oficial Segundo o profesional de Ingeniería en Sistemas o Licenciatura en Informática; Sección Asuntos Jurídicos, Oficial Segundo o Abogado y Notario.

A la vez, se encuentra compuesta por una Sección de Educación Vial, Oficial Segundo o Administrador de Empresas; Sección de Señalización Vial, Oficial Segundo o Ingeniero Civil o Arquitecto; Sección de Supervisión y Control de la Policía Municipal de Tránsito, Oficial Segundo o Administrador de Empresas o Ingeniero Civil; Delegaciones Departamentales de Tránsito, Oficial Segundo o Administrador de Empresas.

Estas dependencias constituyen la estructura de organización del Departamento de tránsito de la Policía Nacional Civil como un mecanismo integrado de funcionamiento jerárquico eminentemente administrativo.



Las características de los puestos del departamento de tránsito se presentan en dos sentidos: el primero, sigue un orden jerárquico de personal eminentemente de policía para ocupar los puestos; el segundo, indica que pueden ser profesionales que no tengan carrera policial, con predominancia de administradores de empresas, poco se menciona a juristas, economistas, ingenieros o auditores.

Es de hacer notar que a partir de la implementación de la Academia de la Policía Nacional Civil, que requiere por lo menos el nivel medio educativo a sus aspirantes y de las carreras técnicas y profesionales de criminalística y criminología y otras ciencias afines, como las jurídicas y otras de carácter administrativo, los integrantes de la policía han ido profesionalizándose cada día mejor y señala que llenan los requisitos requeridos, pues tienen la oportunidad de ocupar los puestos.

El precitado Reglamento de Tránsito, en el Artículo 5 prescribe el traslado de competencia de tránsito, que podrá hacer el Ministerio de Gobernación a las municipalidades que así lo requieran, llenando los requisitos necesarios para ello.

Llenados los requisitos se aprobará el funcionamiento de la policía municipal de tránsito en los municipios requirentes, quienes reglamentarán de acuerdo a ciertos requisitos la parte operativa en materia de tránsito, dentro de la jurisdicción territorial que les corresponde. Como puede observarse en el territorio nacional, cada vez son más los municipios que cuentan con una policía de tránsito para regular el mismo, de acuerdo a sus necesidades, siendo el municipio de Guatemala el primero en contar con una



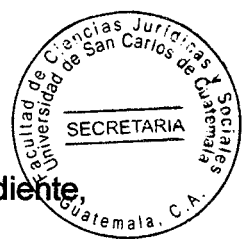
policía de tránsito y ha sido el referente para todos los demás, especialmente de los municipios de que conforman el departamento de Guatemala.

3.2. Competencias y facultades de las autoridades

El Artículo 5 de la Ley de Tránsito, regula que corresponde al Departamento de Tránsito aplicar la ley y está facultado para administrar el tránsito en todo el territorio nacional, elaborar el reglamento de la ley, la organización, dirección y control de la Policía Nacional de Tránsito y demás entidades autorizadas relacionadas de todas las actividades relativas a la licencia de conducir, administrar el registro de conductores y de vehículos, encargarse de lo relacionado a señales de tránsito y semáforos, recaudar los ingresos y aplicar las sanciones previstas en la ley, entre otras, y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en esa materia.

Dentro de estas facultades está la de trasladar las competencias del departamento a entidades públicas y privadas mediante la suscripción de un convenio, reservándose el derecho sin responsabilidad de su parte, de terminar el mismo cuando haya incumplimiento o exista incapacidad de la entidad autorizada o por motivos de seguridad nacional.

Al final del Artículo 7 hay una característica especial que se refiere a las funciones que se trasladen o contraten, están sujetas al cumplimiento de las disposiciones legales de



tránsito y al control del Ministerio de Gobernación y/o municipalidad correspondiente, según el caso.

En el ejercicio de las funciones de tránsito por las municipalidades, existe un procedimiento específico establecido en el Artículo 8 de la ley y 5 del Reglamento de Tránsito: el municipio interesado, o dos o más, previo convenio entre sí, hacen su solicitud al Organismo Ejecutivo, es decir al jefe de dicho organismo que en el caso de Guatemala es el Presidente de la República, la que se presenta en el Ministerio de Gobernación, a la que se debe adjuntar tres documentos en los que se pruebe o acredite la creación del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, la creación de la Policía Municipal de Tránsito que cuenta con los recursos para cumplir con las funciones relacionadas al tránsito conforme a la ley. Expresamente manifestará que dictará los reglamentos y/u ordenanzas necesarias para tal objetivo.

El Ministerio de Gobernación, previo dictamen del Departamento de Tránsito, resolverá dentro del plazo de 30 días a partir de la recepción de la solicitud; y si fuera el caso favorable elaborará el Acuerdo gubernativo respectivo.

Una vez quede firme el acuerdo relacionado, el Consejo Municipal respectivo emitirá un Acuerdo Municipal convalidando las transferencias, que en ningún caso comprende las facultades para reglamentar lo relacionado a licencias de conducir, placas de circulación, seguros, registros de conductores y de vehículos y otras circunstancias normativas.

Para el cumplimiento de las funciones originarias o transferidas, en lo relativo al tránsito, debe observarse siempre la jerarquía de normas; desde las líneas matrices constitucionales.

La Ley de Tránsito, que por disposición de la Ley del Organismo Judicial indica que toda ley es la fuente principal del orden jurídico y de cuya primacía no puede alegarse ignorancia, desuso, costumbre o práctica en contrario; el Reglamento de Tránsito y demás reglamentaciones, que como es sabido los reglamentos están supeditados a la ley y los mismos tienen por objeto desarrollar en concreto lo que la ley establece en abstracto; luego continúan las ordenanzas o cualquier disposición al respecto, en el sentido de la prevalencia de esa jerarquía. Lo descrito, es de suma importancia, ya que se deslinda claramente lo relacionado con la autoridad a la cual le compete hacer efectiva la obligatoriedad de las sanciones en que se incurra por las infracciones establecidas tanto en la ley como en el Reglamento de Tránsito.

3.3. De la vía pública

La Ley de Tránsito en el Artículo 23 hace referencia que la vía pública se utilizará única y exclusivamente para el tránsito y circulación de personas y vehículos, por lo que es prohibido obstaculizar, cerrar o limitar, transitoria o permanentemente la misma en perjuicio de la circulación de personas y vehículos, salvo autorización de la autoridad. La idea es que la vía pública esté despejada para libre circulación de personas y vehículos sin que se obstaculice la misma y que pueda perjudicarse dicha circulación.

Todos los trabajos que sea necesario realizar en dicha vía autorización de la autoridad y los responsables deben de señalar el lugar para evitar accidentes, lesiones y daños a los vehículos. Asimismo, dispone que el estacionamiento de vehículos en la vía pública deba ser reglamentado.

Es en el numeral 112 del Artículo 7 del Reglamento de Tránsito donde aparece la definición normativa de lo que debe entenderse como vía o vía pública: “Es el espacio público por donde circulan los vehículos, peatones y animales.” En el Diccionario de la Lengua Española, de la Real Academia Española, aparecen dos conceptos de vía en relación a lo que interesa al tema y se refieren al camino y conducto: “Además de una serie de significados relacionados con la tierra por donde se transita, raíl de ferrocarril, parte del suelo explanado, en la cual se asientan los carriles de un ferrocarril y la calzada construida para la circulación rodada. Sobre la vía pública: calle, plaza, camino u otro sitio por donde transita o circula el público.”¹⁹

Como puede observarse, mientras que en el reglamento aparece lo que es el espacio, el diccionario lo limita al espacio terrestre y lo complementa con las significancias dadas, camino, calle, calzada, plaza, parte del suelo entre otros, para diferenciarlo del espacio aéreo.

Lo descrito, tiene sentido de esa manera, ya que la circulación de personas y vehículos a que se refiere tanto la ley como el reglamento está definido al espacio sobre el cual

¹⁹ *Ibíd.* Págs. 157 y 158.

está regulado; y los vehículos a que hace referencia son los que se desplazan en el suelo o caminos construidos sobre él. Para ello se vuelve importante el tratamiento o abordaje sobre los vehículos, teniendo en cuenta a la ley y al reglamento respectivo.

3.4. Clasificación de la vía pública

De los numerales 110 al 117 del Artículo 7 del Reglamento de Tránsito, a excepción del numeral 112, está la clasificación de la vía pública:

El Artículo 110 del citado Reglamento indica: “Vía pública de doble vía o de dos sentidos de circulación. Es aquella donde el sentido de circulación de vehículos está permitido en ambas direcciones”.

Por su parte el Artículo 111 regula: “Vía pública de una vía o un sentido de circulación. es aquella donde el sentido de circulación de vehículos está permitido en una sola dirección”.

La vía rápida se encuentra regulada en el Artículo 113: “La pública que tiene calzadas pavimentadas separadas para cada sentido de circulación o una sola calzada para ambos sentidos, con por lo menos dos carriles de mínimo 3.50 metros de ancho por sentido, generalmente con limitación de acceso directo a propiedades colindantes (por ejemplo carriles auxiliares). Por lo general, no cruzará ni será cruzada a nivel por



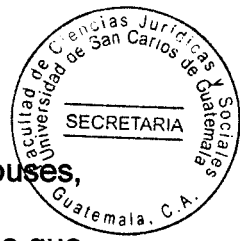
vías férreas, vías públicas o servidumbre de paso alguna. Aplican límites de velocidad mínimos. No pueden existir semáforos a lo largo de su trazo”.

En áreas extraurbanas tienen arcenes de al menos 1.00 metro de ancho al lado derecho de cada sentido de circulación. El Artículo 114 señala: “Vías exclusivas para buses, trolebuses o tranvías: vías pavimentadas de uno o dos sentidos de circulación, con una calzada del ancho necesario para las unidades de transporte colectivo, delimitada por bordillos, señalización horizontal u otros aditamentos, de uso exclusivo para buses, trolebuses y/o tranvías”.

El Artículo 115 regula: “Vías locales: el resto de vías públicas urbanas pavimentadas que no sean autopistas, vías rápidas o arterias. Pueden ser de uno o dos sentidos de circulación sin restricción de número o ancho de carriles, siempre y cuando la calzada supere un ancho total de 5.00 metros. Pueden estar semaforizadas. Forman la mayor parte de la red vial urbana”.

Además, el Artículo 116 indica: “Vías peatonales. Las vías utilizadas exclusivamente para peatones”. El Artículo 117 regula: “Vías residenciales de circulación controlada: tipo especial de vía local en áreas residenciales, de uno o dos sentidos de circulación, con un ancho total de calzada entre 3.00 y 5.50 metros”.

Esta clasificación de las vías públicas, ilustra, educa y aclara lo que significa la vía pública que en la enumeración taxativa que se hace, la mayor parte se refiere a la



circulación de vehículos en general. El numeral 114 establece la vía pública de buses, trolebuses o tranvías. En los numerales 97 y 98 del Artículo precitado se estipula lo que debe entenderse por: “Tranvía: Vehículo que circula por rieles instalados en la vía pública, compartiendo generalmente su trazo de circulación con el resto de tránsito vehicular. Trolebús: el autobús propulsado por energía eléctrica tomada de cables aéreos.”

En el mismo sentido aparece en el Diccionario de la Lengua Española citado. Por lo menos es una visión futurista que se tiene con relación a estos tipos de transporte, ya que no existe la infraestructura ni los vehículos mencionados. Lo que existe en la ciudad de Guatemala, es un transporte urbano denominado metrobús para pasajeros en ciertas áreas o rutas y consiste en un bus alargado que puede ser de una o dos partes. El numeral 116 del Reglamento se refiere estrictamente a la vía peatonal como una vía pública que está destinada exclusivamente para las personas. En el numeral 13 del Artículo 7 del Reglamento de Tránsito se define lo que es una autopista y se refiere a la misma descripción de la vía rápida.

Otra vía pública es la ciclovía, que en el numeral 35 del Artículo 7 del reglamento mencionado, describe que: “Ciclovías: las vías utilizadas exclusivamente por ciclistas, con aditamentos físicos o rótulos para la reducción de velocidad de vehículos: calzada sinuosa, angostamientos, cambios de textura, elevación del nivel del pavimento, y otras formas de reducción, siempre que no sean túmulos.” En el diccionario citado aparece que es una vía pública el carril destinado exclusivamente a la circulación de bicicletas.

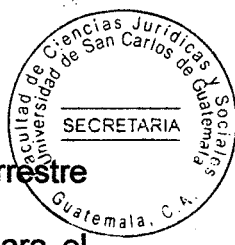
La importancia de abordar esta temática consiste en que las vías públicas son parte de la infraestructura fundamental del tránsito de vehículos y de personas, con otros elementos como las aceras, sobre lo cual, se desarrollan o se realizan las eventualidades o riesgos viales.

Otra clasificación de las vías públicas, según las condiciones de localización, geometría y superficie y en el orden jerárquico descendente que se encuentra en el Título V, Capítulo I, Artículo 99 del reglamento relacionado, utilización de calzadas y carriles, y el Artículo 99, señala que urbanas son las autopistas, vías rápidas, arterias principales, arterias secundarias, vías locales, vías residenciales de circulación controlada; y, caminos. Extraurbanas son las autopistas, vías rápidas, carreteras principales, carreteras secundarias; y, caminos, lo cual viene a discernir mejor el análisis.

En ese contexto, la clasificación que se hace en dos sentidos se complementa para una mejor ilustración del significado y efectos normativos de la vía pública como un concepto propio del tránsito.

3.5. Los vehículos

El tema de los vehículos es importante ya que constituye el medio directo sobre lo que se conducen las personas que pueden tener un percance o siniestro vial y ser el objeto por el cual se tiene que adquirir un seguro de responsabilidad civil establecido en la Ley de Tránsito y en el Reglamento de Tránsito ya relacionados. En el Título V de la referida



ley se señala lo que se entiende por vehículo: “Cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales”.

Enumera varios requisitos, entre los básicos está la tarjeta y placa de circulación vigente, debe estar en perfecto estado funcional y equipado para la seguridad del conductor y ocupantes, no debe producir contaminación ambiental; y estar equipados y adaptados cuando tengan que ser usados por personas discapacitadas conforme a requerimientos de seguridad.

En el numeral 108 del Artículo 7 del Reglamento de Tránsito se establece lo que debe entenderse por vehículo: “Cualquier medio de transporte que circula sobre la vía pública.” El diccionario ya precitado en una de sus definiciones prescribe que es un medio de transporte de personas o cosas. Al observar las dos acepciones, se infiere que son complementarias al no existir contradicción en su interpretación o sentido.

3.6. Clasificación de los vehículos

En el Título II, Capítulo I, particularmente en el Artículo 8 del Reglamento de Tránsito aparece la clasificación de los vehículos por su uso: particulares, mercantiles, y comerciales, oficiales, cuerpo diplomático, organismos misiones y funcionarios internacionales, de emergencia y de aprendizaje.

En el Artículo 9 del citado reglamento por su peso son: a) ligeros de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo: bicicletas, motobicicletas, motocicletas, automóviles, páneces, pick-up, microbuses; y automóviles, páneces y pick-ups con remolque. b) pesados, con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo los autobuses camiones, remolcadores o cabezales; y camiones con remolque. c) especiales, con pesos y dimensiones de autorización especial los vehículos agrícolas y vehículos especiales movibles con o sin grúa.

En la clasificación que se hace en el Artículo 8 del Reglamento, regularmente van identificados en las placas que usan los vehículos que a continuación llevan el número y las letras que les corresponden.

La clasificación del Artículo 9 del Reglamento, la capacidad de peso lo contiene la tarjeta de circulación y conforme al peso bruto se determina si un vehículo es ligero, pesado o especial, lo que es determinante para establecer que una persona está o no capacitada para manejar determinada clase de vehículo, ya que la licencia de conducir indica que pesor del vehículo que puede conducir y de esa manera determina la responsabilidad en la que puede incurrir y la sanción a imponérsele.

Lo que se infiere de esas circunstancias es que existe una congruencia definida en forma técnica entre la placa y la tarjeta de circulación del vehículo y la licencia de conducir de la persona titular a quien el Departamento de Tránsito le ha autorizado. Tiene sentido que en el momento en que la Policía Municipal de Tránsito en cada

municipio donde la haya, que ya casi la mayoría la tiene; o la Policía Nacional Civil pide la tarjeta de circulación y la licencia de conducir únicamente porque las placas del vehículo ya las tienen a la vista, independientemente que hagan las consultas por radio.

3.7. De las infracciones y sanciones en la Ley de Tránsito

En el Título VIII, en particular el Artículo 30 de la Ley de Tránsito, se prescriben las infracciones de tránsito. En primer lugar, se describe que una infracción consiste en la inobservancia, incumplimiento y violación de las normas establecidas en la ley y sus reglamentos, quedando a salvo las acciones u omisiones tipificadas como faltas o delitos en la ley penal. Refiere que cuando la infracción no esté específicamente contemplada, se sancionará con amonestación o multa, conforme a la ley.

Lo último descrito, quebranta el principio de legalidad y el de certeza jurídica, porque deja a la discrecionalidad de la autoridad imponente, ya que por justicia todas las infracciones deben figurar como un acto en concreto y establecer qué clase de sanción se impondrá al infractor.

El Artículo 31 de la misma ley prescribe las sanciones que el Departamento de Tránsito o del Juzgado de Asuntos Municipales respectivo pueden imponer las sanciones que correspondan. El sujeto infractor podrá ser el conductor o el propietario del vehículo. Las sanciones administrativas son: amonestación, multas, retención de documentos, cepos para vehículos, incautación de vehículos; y suspensión y cancelación de licencia

de conducir, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que pudieran corresponder al infractor a quien se le entregará la papeleta de aviso habilitada con especificación del hecho o acto cometido, la norma transgredida y la sanción impuesta. Si el vehículo fue dejado en la vía pública y el conductor no se encuentra presente, la autoridad dejará la papeleta de aviso en un lugar visible y seguro.

El Artículo 32 de la ley indica la amonestación y/o multa a imponer según el Reglamento, a los conductores y propietarios de vehículos que no observen, violen o incumplan las disposiciones normativas, en especial respecto al lugar, oportunidad, forma, modo y velocidades para circular en la vía pública.

La amonestación consiste en la perforación de la licencia, en los espacios previstos para tal efecto, de lo cual por lo menos no se ha tenido noticia que así sea, ya que en la práctica la multa es la típica a imponer. Respecto a las multas se graduarán entre un mínimo equivalente a un salario diario mínimo del campo hasta un máximo equivalente a un salario diario mínimo del campo para la actividad agrícola del café, vigente al momento de cometer la infracción, multiplicado hasta por mil, conforme lo indique el Reglamento.

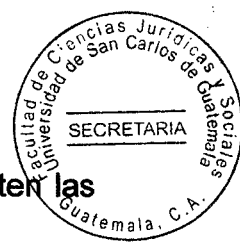
Actualmente no existe salario diario mínimo del campo para la actividad agrícola del café. Lo rubros existentes para las actividades económicas: agrícolas, no agrícolas; y exportadora y de maquila. El salario mínimo para actividades agrícolas es de Q.90.16 diarios lo que significa que la multa a imponerse puede llegar a Q. 90000.00.

La retención de documentos se hará cuando la licencia de conducir se haya cancelado o suspendido y por la acumulación de tres multas, los cuales, serán devueltos al cancelar las multas respectivas.

El empleo de cepos se hará cuando los vehículos sean dejados en la vía pública o en lugares no autorizados; o cuando se haya cometido otras infracciones. La incautación de vehículos chatarra y cosas se hará cuando sean colocados en la vía pública, en lugares no autorizados o que obstaculicen el tránsito. Además, se impondrán las multas que correspondan.

Otra circunstancia la constituye cuando un vehículo permanezca en la vía pública por más de treinta y seis horas, esté o no bien estacionado, en funcionamiento o con desperfectos mecánicos, haya sido o no objeto de un accidente de tránsito, o utilizado para hechos ilícitos, obstruyendo o no el tránsito, en consecuencia, se considerará abandonado.

Como complemento a la Ley de Tránsito, el Reglamento de dicha ley de los artículos 180 al 185, establece una serie de multas a las infracciones que están enumeradas taxativamente que van desde los cien quetzales a quinientos; y los de mayor cuantía que son de Q. 1000.00, Q. 5000.00 y Q. 25000.00. Puede observarse que la multa más alta descrita en el Reglamento asciende a los veinticinco mil quetzales, lo que implica que no puede imponerse la multa de un salario diario para las actividades agrícolas multiplicado hasta por mil.



Debe recordarse que dentro del análisis jurídico que se hace de la norma, existen las denominadas vigentes y positivas y que en la práctica se habla de vigentes no positivas, las cuales, se distinguen porque a pesar que están vigentes porque no han sido derogadas, ya no tienen aplicación por no usarse porque no tiene sentido o porque otra norma de alguna manera la hizo inútil como el presente caso.

3.8. De la reglamentación del tránsito

En el orden jerárquico normativo, el reglamento queda en el tercer rango, subordinado a la norma ordinaria o material que en el sistema normativo guatemalteco se denomina ley o código, el cual es promulgado por el Organismo Legislativo como Decreto y se le asigna un número.

Lógicamente también a la Constitución Política de la República de Guatemala, a la que se le denomina, ley superior, norma prima, ley fundamental, Carta Magna, entre otras, se fundamentan en el principio de supremacía constitucional o de superlegalidad.

El Artículo 175 de la citada Constitución prescribe que ninguna ley podrá contrariar las disposiciones de la misma, y las que violen o tergiversen sus mandatos son nulas *ipso jure*. El Artículo 204 constitucional se refiere a que los tribunales de justicia en toda resolución o sentencia observarán el principio que la Constitución de la República de Guatemala prevalece sobre cualquier ley o tratado.



El Artículo 9 de la Ley del Organismo Judicial establece que los tribunales observarán el principio de jerarquía normativa y de supremacía de la Constitución Política de la República de Guatemala, sobre cualquier ley o tratado, salvo los tratados o convenios en materia de derechos humanos, que tienen prevalencia sobre el derecho interno. Se resalta el hecho que las leyes o tratados prevalecen sobre los reglamentos para fundamentar lo citado arriba. Se complementa con la expresión que carecen de validez las disposiciones que contradigan una norma de jerarquía superior.

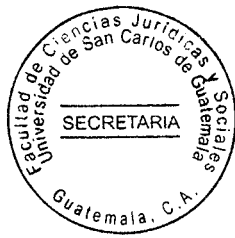
Dentro del contexto normativo relacionado el Artículo 48 de la Ley de Tránsito prescribe que la reglamentación en esa materia le corresponde al Presidente de la República, con el referendo del Ministro de Gobernación, que se hizo en su oportunidad al emitir el Reglamento de Tránsito por medio del Acuerdo número 273-98 que está vigente y contiene toda la reglamentación relacionada con el tránsito que está en abstracto regulado en la Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala.

Es importante exponer brevemente lo relativo al Reglamento y a su reglamentación, ya que son conceptos inherentes a sí mismos. Lo transcrito es del Diccionario de la Lengua Española ya citado y que por aplicación del Artículo 11 de la Ley del Organismo Judicial tiene que ser tomado en cuenta: "1. m. Colección ordenada de reglas o preceptos, que por la autoridad competente se da para la ejecución de una ley o para el régimen de una corporación, una dependencia o un servicio. 2. m. Der. Norma jurídica general y con rango inferior a la ley, dictada por una autoridad administrativa. 3. m. Der. Norma

emanada de los órganos de la Unión Europea directamente aplicable en los Estados miembros, sin necesidad de trasposición.”

De estos tres numerales se toman únicamente los dos primeros porque son los que se adaptan y aplican a lo relacionado a la ley y al Reglamento de Tránsito. El Reglamento de Tránsito en concreto, es una colección ordenada de reglas o preceptos, del término regla proviene la palabra reglamento; y precepto es lo mismo, pero con un sentido jurídico propiamente dicho, lo cual se otorgó por autoridad competente para la ejecución de una ley establecer el régimen de una dependencia.

En el presente caso, el Reglamento de Tránsito fue emitido por el Presidente de la República a quien le compete esa facultad para hacer efectiva la Ley de Tránsito y ordenar el régimen del Departamento de Tránsito. En el numeral segundo, se cumple con la jerarquía normativa del Estado de Guatemala.



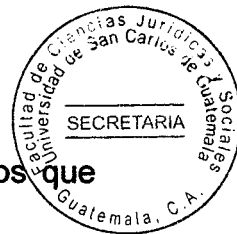
CAPÍTULO IV

4. Incidencia jurídica ante la falta de seguro de responsabilidad civil por parte de los propietarios de vehículos

Después de haber abordado y desarrollado los temas principales de la responsabilidad civil, del contrato de seguro de responsabilidad civil, de las autoridades de tránsito y otros institutos jurídicos relacionados dentro del contexto jurídico guatemalteco, tomando en cuenta las diferentes teorías y normas jurídicas que los fundamentan, es importante hacer el análisis en la realidad guatemalteca de carácter social y económico para buscar una solución al problema planteado, desde el enfoque eminentemente jurídico para determinar la incidencia que provoca la falta de un seguro de responsabilidad civil por parte de la mayoría de propietarios de vehículos que no forman parte del grupo que si lo tienen. Por consiguiente, es necesario abordar la temática desde una plataforma fáctica, una jurídica y los efectos que se producen. Así como plantear una propuesta de solución que conlleve a una nueva reflexión posterior.

4.1 Análisis fáctico

En este apartado, se pondrá el estudio y reflexión sobre la cantidad aproximada de personas que no cuentan con un seguro de responsabilidad contra terceros y ocupantes como lo señala la normativa en materia de tránsito; además, exponer brevemente las posibilidades de contratación efectiva de dicho seguro, y los tipos de



responsabilidad civil con que cuentan para cubrir las contingencias o siniestros **que** como riesgos cubren dicha dichas eventualidades.

En Guatemala existen compañías aseguradoras e intermediarios de seguros (agentes y corredores) constituidos como sociedades mercantiles, siendo los intermediarios quienes se encargan de promocionar y colocar los seguros en las aseguradoras, de conformidad con la Ley de la Actividad Aseguradora, por lo menos cincuenta empresas, que se dedican a la prestación de servicios de seguros de diferente índole, que están agrupadas en una asociación para la defensa de sus intereses gremiales. Entre los tipos de seguros con que cuentan está el de responsabilidad civil, que a la vez tiene varios rubros que muchas veces lo ubican dentro del seguro de automóviles.

La responsabilidad civil que cubren estas compañías incluye a los ocupantes de un vehículo al momento de ocasionarse un accidente de tránsito, sin embargo, en el nombre comercial de la póliza solo se indica de responsabilidad civil, haciendo pensar que los ocupantes quedan fuera de cobertura, no siendo esa la realidad.

El Acuerdo número 265-2001 contiene el Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, el cual entró en vigencia el 1 de octubre de 2001, estableciendo la obligatoriedad que tienen los propietarios de poseer un seguro por los accidentes que sufran las personas que van en esos vehículos como pasajeros. Determina la cobertura por las lesiones sufridas en el listado que allí describe, lo que debe pagarse en concepto de indemnización calculada en salarios



mínimos para actividades agrícolas que van desde un salario hasta cincuenta salarios. En el caso de muerte, la indemnización a la que se considera una prestación social tiene la cobertura de cincuenta salarios mínimos para actividades agrícolas.

Al propietario que no haya contratado el seguro respectivo se le impondrá la multa de quince mil quetzales, sin perjuicio de que contrate el seguro obligatorio y la retención del vehículo que sirve de transporte de personas. Le corresponde a la Dirección General de Transportes que, como ente rector del transporte extraurbano en Guatemala, tiene el control de que se cumpla la adquisición del seguro y la vigencia del mismo a imponer la multa que corresponda.

Dicha entidad es una entidad estatal del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, que dentro del organigrama de dicho ministerio es una dependencia del Viceministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Lo importante que se puede resaltar del Reglamento es la implementación de una comisión tripartita para facilitar y propiciar la discusión y solución de los problemas que se originen de la implementación del seguro obligatorio.

Este ente se denomina Comisión de Apoyo y Seguimiento a la Implementación y Vigencia del Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas. La comisión la integran un representante de los transportistas, uno, de las entidades aseguradoras; ambos representantes debidamente autorizados y un representante gubernamental quien coordina las reuniones de trabajo.



Es importante hacer una descripción del porcentaje de personas que en la práctica social adquieren un seguro por accidentes de tránsito, sin detallar si son solo para los propietarios de vehículos como afectados, o bien para terceros y ocupantes o solo para los primeros, con el objeto de tomar referencia al análisis de fondo.

Para el efecto, se transcriben los datos que aparecen en reportes periodísticos que al final de cuentas, son los medios de comunicación social en sus diversas formas, los que proporcionan la información al público de las investigaciones que realizan.

En el reportaje periodístico del 8 de junio de 2017 aparece: “En el marco del Día Mundial de la Seguridad Vial, que se conmemora cada 10 de junio, la Asociación Guatemalteca de Instituciones de Seguros (AGIS) dio a conocer datos relacionados con la situación vial en el país, la distribución del parque vehicular, la cantidad de automóviles asegurados, los incidentes vehiculares que más ocurren y la mortalidad que estos han dejado. El Director Ejecutivo de la referida Asociación, informó que con base en datos de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), se conoce que el número de vehículos que circulan en el país es de 3.3 millones, de estos 1.2 millones son motocicletas. De igual forma, dijo que hasta el 30 de abril de este año se contabilizaba que solo el 17 por ciento del total del parque vehicular está asegurado, y que menos del 1% de esa cifra corresponde a motocicletas.”²⁰

²⁰ Álvarez, Nancy. **En Guatemala, solo el 17 por ciento de vehículos está asegurado.** [https://www.Publinws.gt/gt/noticias/2017/06/08/asociacion/guatemalteca-instituciones-seguros-agiss-siniestralidad Vial-accidentes-mas-involucrados-accidentes-fallecidos-hombres-mujeres.siniestrohtml](https://www.Publinws.gt/gt/noticias/2017/06/08/asociacion/guatemalteca-instituciones-seguros-agiss-siniestralidad-Vial-accidentes-mas-involucrados-accidentes-fallecidos-hombres-mujeres.siniestrohtml) (Consultado el 20/01/2019)

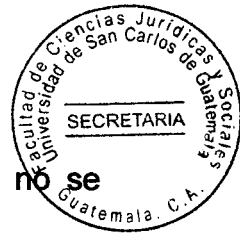


El reportaje deberá tomarse en consideración sencillamente porque la Asociación Guatemalteca de Instituciones de Seguros -AGIS- es la entidad que aglutina a las sociedades mercantiles de seguros y cuenta entre sus asociados con los más importantes en el ramo, lo que constituye un referente confiable.

Nuevamente, el director ejecutivo de la entidad relacionada arriba, en diciembre de 2018, en otro reportaje periodístico manifestó: “Pocos vehículos con seguro. Otra rama de los seguros es la de automóviles. En este rubro se tiene un crecimiento de 2.2 por ciento al pasar de 347 mil en diciembre de 2016 a 354 mil 765 vehículos asegurados al cierre de 2017. Sin embargo, la cantidad de automotores asegurados cubre solamente al 10 por ciento del total del parque vehicular que reportó la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) en 2017 y superó los 3.53 millones de vehículos, incluyendo las motocicletas, camiones, automóviles, buses y pickups. La falta de cultura de prevención es una de las principales causas por las que la cantidad de vehículos asegurados es baja comparada con la totalidad del parque vehicular.”²¹

Es el ejecutivo de AGIS quien da nuevamente una cifra y opinión sobre los vehículos asegurados que ascienden a la cantidad de 354 mil 765 del total de 3.53 millones que contiene el parque vehicular, lo que coincide entonces en la apreciación de la SAT, en el sentido que solo el 10% de vehículos están asegurados, que por lo común incluyen la

²¹ Álvarez, Lorena. **Aseguradoras contabilizan 1.6 millones de personas con seguro.** <https://elperiodico.com.gt/inversiones/2018/03/26/aseguradoras--contabilizan-1-6-millones-de-personas-conseguro/> con seguro/ (Consultado el 20/01/2019)



responsabilidad civil a terceros y ocupantes, aunque en el título de la póliza **no se** describen a los ocupantes.

Para terminar con las referencias, en otro reportaje del 17 de junio de 2018, el mismo ejecutivo proporciona los mismos datos y opiniones que dio en diciembre de 2017, al final de la nota periodística aparece: “En el Departamento de Tránsito de la Policía se informó que actualmente, solo el transporte colectivo está obligado a pagar un seguro en caso de accidentes.”²²

Al parecer el ejecutivo de la mencionada entidad, no está actualizado con los datos que proporciona, ya que en año y medio otorga las mismas cifras. Lo importante de esta nota es la aceptación del mismo Departamento de Tránsito al indicar que solo el transporte colectivo está obligado a pagar un seguro por accidentes, circunstancia que se tiene en cuenta para el análisis normativo jurídico. Con relación a este fenómeno, el mismo es de suma importancia para la sociedad guatemalteca que se encuentra inmersa en situación de vulnerabilidad en esta problemática.

4.2. Análisis jurídico

La premisa mayor de orden legal que interesa a la investigación y que establece el Artículo 29 de la Ley de Tránsito es la siguiente: “Todo propietario de un vehículo

²² Patzán, José Manuel. **Solo 360 mil carros tienen seguro por accidentes.** <https://www.prensalibre.com/ciudades/solo-360-mil-automoviles-tienenun-seguro/> (Consultado el 20/01/2018)



autorizado para circular por la vía pública, deberá contratar, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de esta ley”.

La premisa menor de orden fáctico es la siguiente: solo un porcentaje menor de los propietarios de vehículos cuenta con un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes. La conclusión es la mayoría de los propietarios de vehículos infringen el imperativo legal contenido en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito.

La conclusión a la que se llegó del silogismo planteado se resume a la infracción del Artículo 29 de la Ley de Tránsito en que incurren la mayoría de los propietarios de vehículos al no contratar un seguro de responsabilidad civil y ocupantes estando obligados legalmente.

Habría que encontrar la razón del porque se infringe la norma. Establece el Artículo 29 de la Ley de Tránsito que la contratación del seguro deberá hacerse conforme a las disposiciones reglamentarias de esa ley. El Artículo 193 del Reglamento de Tránsito preceptúa que: “Lo relacionado con el seguro obligatorio de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes y su puesta en vigor se regirá por la reglamentación específica del tema.”

Al ponerle atención a la redacción de este Artículo se infiere que la obligatoriedad del seguro se regirá por un Reglamento específico, el cual no existe, no ha sido elaborado



ni mucho menos aprobado. Basta con revisar el portal del Departamento de Tránsito en internet, en la parte de la normativa relacionada al tránsito y se verificará que no aparece reglamentación específica alguna que regule lo relativo al seguro de responsabilidad civil, lo que hace nula la disposición que la propia ley tiene como obligatoria.

No existe el asidero legal para obligar a los propietarios de los vehículos a contratar un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes. De lo previsto, no se puede obligar a nadie para contratar un seguro de responsabilidad civil ya que las entidades que legalmente están autorizadas para ello son sociedades mercantiles que por su propia naturaleza son de lucro, es decir, que persiguen ganancias económicas y entre más ganen mejor para dichas entidades.

En la contratación mercantil debe estar el consentimiento de voluntad de las partes contratantes como presupuesto necesario para su validez, de lo contrario, se quebrantaría con uno de los principios generales de derecho cuya proposición consiste en lo que no está prohibido está permitido; o bien la proposición: “Una conducta que no está jurídicamente prohibida está jurídicamente permitida”.

Esa proposición la recoge el Artículo 5 de la Constitución Política de la República de Guatemala que prescribe: “Toda persona tiene derecho a hacer lo que la ley no prohíbe”. La prohibición debe ser expresa en cuanto a la acción u omisión de las

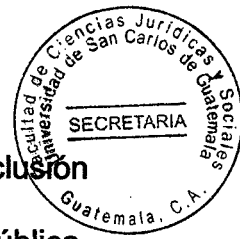
personas y no presuntas. En otro sentido, se puede hacer a lo que no se está obligado porque no constituye un deber jurídico.

Ahora bien, cuando la Ley de Tránsito estipula que todo propietario tiene el deber de contratar un seguro de responsabilidad contra terceros y ocupantes, debe entenderse como el deber jurídico que implica la obligación de realizar determinada conducta que es contratar el seguro relacionado, porque es eso lo que manda.

Constituye un imperativo legal de conformidad con el Artículo 153 de la Constitución Política de la República de Guatemala, sin embargo, si dicha obligación no tiene aparejada una consecuencia jurídica, que sería la sanción a la infracción incurrida, la norma que obliga deja de ser positiva por cuanto no contiene el elemento coercitivo que caracteriza a toda norma jurídica. Al observar las sanciones que aparecen en el Reglamento de la Ley de Tránsito, no aparece ninguna que contemple lo relativo por no adquirir o contratar un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes.

Se plantea otro silogismo como premisa mayor y señala lo establecido en el Artículo 29 de la Ley de Tránsito: “Todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública, deberá contratar, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de esta ley.”

La premisa menor indica en el Artículo 193 del Reglamento de Tránsito: “Lo relacionado con el seguro obligatorio de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes



y su puesta en vigor se regirá por la reglamentación específica del tema.” La conclusión señala que todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública, deberá contratar, como mínimo, con un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme a la reglamentación específica del tema. La conclusión indica que no hay reglamento específico del tema del seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes; y si no existe una reglamentación específica no puede haber tema.

En consecuencia, como no hay reglas claras de la obligación de adquirir un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, ni tampoco sanción alguna que se imponga contra los infractores, la norma vigente carece de validez jurídica al no ser posible su positividad por la laguna o el vacío legal existente.

Caso contrario sucede con el Acuerdo gubernativo número 265-2001, el cual contiene el Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, que a pesar de que no lo contiene una norma ordinaria dentro del esquema de la jerarquía jurídica como lo es una ley, contiene reglas claras que están vigentes y son de carácter imperativo porque sus normas son positivas.

Designa los sujetos de la relación obligacional, establece la cobertura de las eventualidades establecidas previamente, la cantidad de la indemnización por cada una de las eventualidades y lo más importante, el elemento coercitivo que caracteriza a toda norma jurídica que es la sanción que en el presente caso es de naturaleza pecuniaria



consistente en una multa, que hace que la normativa tenga validez jurídica y que la hace excelsa al no contener lagunas legales.

En otro enfoque, aquí la diferencia conceptualmente y deriva también en el obligado de adquirir seguro, prácticamente de ocupantes y no contra terceros, lo constituye el propietario de un bus o varios buses del transporte extraurbano, que pueden ser personas individuales o jurídicas, que prestan un servicio si se quiere social pero de carácter mercantil, ya que lucran con dicho servicio que le producen réditos, ya que el servicio en sí es privado y lógicamente persiguen ganancias como toda actividad económica de naturaleza civil o mercantil.

Esta circunstancia la hace diferente con relación al propietario de un vehículo particular que lo usa para trasladarse de un lugar a otro para uso propio o de su familia, lo que dada su naturaleza no puede concebirse jamás que persiga un lucro, lo que hay que tomar en cuenta para la imposición de contratar un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes es la finalidad que se persigue en la Ley de Tránsito.

En conclusión, la naturaleza de los servicios de transporte extraurbano y de transporte particular son distintas y diversas son sus finalidades, por lo que la asegurabilidad que deviene la responsabilidad civil también es distinta. En ese sentido hay que buscar una solución tomando en cuenta los factores expuestos para llegar a normar positivamente la obligatoriedad de la contratación de un seguro de responsabilidad contra terceros y ocupantes por parte de los propietarios de vehículos particulares, a fin que puedan



afrontar cualquier siniestro ocasionado por un accidente de tránsito para solventar aquellas situaciones que se produzcan por los daños acontecidos tanto a personas como terceros u ocupantes, como los bienes del tercero únicamente.

De lo transcrito y de la extracción del análisis jurídico realizado, da la pauta de formular la urgencia una normativa relativa al tránsito adecuado, que tome en cuenta los factores fundamentales para su viabilidad, que no entre en contraposición del orden jurídico establecido desde la norma que prima al Estado, los cuales, son factores que van desde la posibilidad económica de los propietarios de vehículos para adquirir un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes.

El modelo de vehículos que toman en cuenta las compañías aseguradoras, las necesidades de los propietarios de vehículos de transportarse de su hogar al trabajo y llevar a sus hijos a los diferentes centros educativos, por las razones que fueran, como seguridad necesaria para no ser víctimas de la delincuencia en las calles y del transporte público o del espacio dentro de dicho transporte público.

4.3. Efectos socio-jurídicos

La consecuencia de que la mayoría de propietarios de vehículos no cuenten con un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, deja en situación de vulnerabilidad que el riesgo de siniestros y los daños que producen no quedan cubiertos por ningún seguro, encontrándose a la deriva de la inseguridad e incertidumbre del



propietario del vehículo, sea el conductor o no, de terceros involucrados que pueden ser las personas que van en otro vehículo, que estaban en una parada, en una casa donde el vehículo tuvo el percance, entre otros ejemplos, y las personas que viajaban con el conductor como acompañantes. La contingencia acaecida muchas veces queda sin solución por parte de la irresponsabilidad del propietario del vehículo por no contar con un seguro que cubra los daños causados por los desplazamientos de vehículos en la vía pública o privada también.

Si el propietario del vehículo involucrado en un problema de tránsito cuenta con los medios económicos, pueda que tenga un seguro privado o no para cubrir todo lo que implica el riesgo que se produjo, pero podrá afrontar las consecuencias por los daños ocasionados, no solo para cubrir a los terceros y ocupantes afectados, sino para él mismo y de esa manera quede solventado el siniestro acaecido.

El problema se acentúa y trasciende cuando el propietario del vehículo no cuenta con un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, ni tiene los recursos económicos para solucionar lo sucedido.

Por otra parte, desde la perspectiva de los terceros y ocupantes afectados, pueda que tengan o no un seguro contra riesgos de tránsito, por las lesiones que puedan sufrir o por la probable muerte acaecida, no se verían tan afectados los familiares. De la misma forma, si contarán con los medios económicos podrán hacerse cargo de las consecuencias. Ahora bien, si no cuentan con seguro ni con recursos económicos para



afrontar los efectos del accidente de tránsito, quedan desprotegidos por las **ulteriores** necesidades que tengan, así como de cualquier resarcimiento que les correspondiera.

La responsabilidad penal en que pudieren incurrir los propietarios de vehículos se daría solo si conducen el vehículo en que se trasladan, si no conducen el vehículo al momento del accidente, no tiene ninguna responsabilidad penal por el ilícito causado, que dicha responsabilidad es personalísima.

El fenómeno tiene efectos sociales porque afecta a la población en la medida que cada vez son más los accidentes de tránsito que suceden en todo el territorio, que por supuesto tiene varias causales, sin embargo, se está analizando los efectos por la no adquisición de un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, ya que si la mayoría de propietarios no cuentan con dicho seguro, aumenta la cantidad de personas en situación de vulnerabilidad, específicamente los terceros y ocupantes involucrados como los propios propietarios de vehículos.

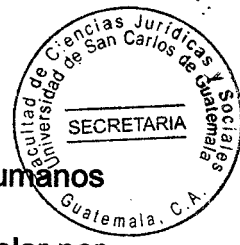
Los terceros lo constituyen la población en general, ya que en cualquier momento pueden verse involucrada en accidentes de tránsito que le afecten; y en particular a los ciudadanos que integran o pertenecen a la población constituida como sociedad civil, personalmente en el caso de lesiones de cualquier tipo y sus bienes por los daños ocasionados por los accidentes de tránsito, quedando al margen de cualquier indemnización que vulnere uno de los derechos considerados en su conjunto como parte de los derechos humanos.



En lo jurídico, el Estado deja de cumplir con la realización del bien común y de sus deberes de garantizar a los habitantes de la República, la vida, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de todas las personas, al permitir que la población esté en situación de vulnerabilidad al no proteger los bienes jurídicos tutelados enunciados como valores fundamentales a los que está llamado a ser el garante. Por su inacción de promover políticas públicas que tiendan a promover la seguridad de las personas en el tema de tránsito y de no impulsar la creación de un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, concebida como una prestación social tal como lo hace el Acuerdo gubernativo número 265-2001, Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas.

Después de hacer el análisis con relación al problema de la falta de obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes en el caso de realizarse la eventualidad de un accidente de tránsito que ocasiona daños que deben ser resarcidos siempre, para cubrir las contingencias que puedan darse en detrimento de las personas y población en general por el siniestro dado y no dejar en situación de vulnerabilidad a los terceros y ocupantes de vehículos involucrados en los accidentes de tránsito que ocurren en la práctica social y la vida cotidiana de la sociedad.

Para ello, se recomienda la promoción de una comisión tripartita similar a la Comisión de Apoyo y Seguimiento a la Implementación y Vigencia del Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, integrada por un representante del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, un representante de la entidades aseguradoras,



que puede ser la AGIS; y un representante del Procurador de los Derechos Humanos en representación de la sociedad en su conjunto que es el ente encargado de velar por los derechos humanos de los guatemaltecos.

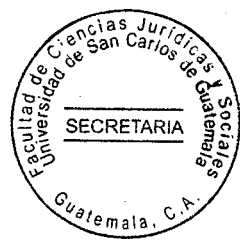
La entidad a crear podría denominarse Comisión Nacional de Apoyo y Seguimiento de Implementación y Vigilancia del Seguro de Responsabilidad Civil Contra Terceros y Ocupantes, para la creación del citado reglamento de seguro, cuya cobertura se considere una prestación o remuneración social, en la que el Estado pueda subsidiar con un porcentaje para aliviar la carga de los propietarios de vehículos que en su mayoría cuentan con un vehículo en concepto de necesidad y no de lujo y cubrir las contingencias y efectos de salud y economía de la población en situación de vulnerabilidad. En un plazo que se fije prudencialmente se deberá llevar a cabo un estudio técnico y socioeconómico, tomando en cuenta factores sociales y la capacidad de los guatemaltecos de pagar la prima del seguro.

Vencido el plazo, debe emitir las recomendaciones y un anteproyecto de reglamento específico para regular la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, en la que se fijen reglas claras de las coberturas en sus diferentes rubros y la sanción a imponer por la negligencia de no adquirir el seguro en mención.

Una vez terminada la tarea asignada pueda pasar a un estudio técnico y jurídico para que pueda elaborarse y aprobarse por parte del Organismo Ejecutivo el Acuerdo



gubernativo para que tenga existencia jurídica la normativa concreta en materia del seguro tratado. El cuerpo normativo podría denominarse Reglamento Obligatorio del Seguro de Responsabilidad Civil Contra Terceros y Ocupantes. Dicha comisión debe ser coordinada por el representante del Departamento de Tránsito, ya que esta entidad es la rectora del tránsito en el país de conformidad con la ley.



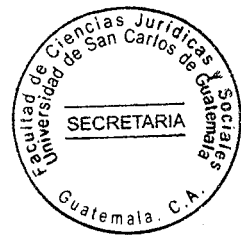


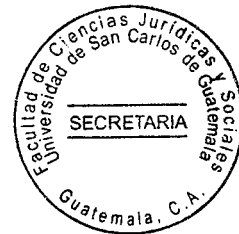
CONCLUSIÓN DISCURSIVA

En Guatemala, del parqueo vehicular existente y que asciende a más de tres millones y medio, solamente un reducido número de personas cuenta con un seguro de automóvil, el que cubre una variedad de eventualidades en torno a este tipo de seguro, y no se contempla el seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, para cubrir los daños que puedan ocasionarse por un accidente de tránsito.

A pesar de que en la actualidad prescribe que todo propietario de vehículo debe contratar un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, existe una limitación para el señalamiento de que se hará una reglamentación especial, habiendo quedado demostrada la inexistencia de una consistencia coercitiva, y por lo consiguiente no existe aplicabilidad de la misma y se presenta un asidero positivo por la laguna o vacío legal.

La Asociación Guatemalteca de Instituciones de Seguros (AGIS), en respuesta al fenómeno jurídico, tiene que proponer la creación de la Comisión Nacional de Apoyo y Seguimiento de Implementación y Vigilancia del Seguro de Responsabilidad Civil Contra Terceros y Ocupantes, integrada por un representante del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, un representante de la entidades aseguradoras; y un representante del Procurador de los Derechos Humanos en representación de la sociedad, así como presentar el proyecto como Reglamento Obligatorio del Seguro de Responsabilidad Civil Contra Terceros y Ocupantes.





BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ, Nancy. **En Guatemala, solo el 17 por ciento de vehículos está asegurado.** <https://www.publinews.gt/gt/noticias/2017/06/08/asociación//guatemalteca-instituciones-seguros-agiss-siniestralidades-viale-accidentes-vehiculos-mas-involucrados-accidentes-fallecidos-hombres-mujeres.siniestrohtml> (Consultado el 20/01/2019)
- ÁLVAREZ, Lorena. **Aseguradoras contabilizan 1.6 millones de personas con seguro.** <https://elperiodico.com.gt/inversión/seguros/2018/03/26/aseguradoras-contabilizan-1-6millones-de-personas-con-seguro/> (Consultado el 20/01/2019)
- BRAÑAS, Alfonso. **Manual de derecho civil.** 5ª ed. Guatemala: Ed. Estudiantil Fénix, 1996.
- BRUGI, Bagio. **Instituciones de derecho civil.** 4ª ed. México, D.F.: Ed. Oxford, 2000.
- CASILLAS DEL RÍO, Jesús. **La responsabilidad civil y sus criterios de imputabilidad.** <https://archivos.juridicos.unam.mx/www/bjv/libros/9/4048/19.pdf> (Consultado el 20/12/2018)
- GONZÁLEZ VARELA, Liliana. **El contrato de seguro y su perfeccionamiento.** <https://www.cnsf.gob.mx/Difusión/OtrasPublicaciones/DOCUMENTOS%20DE%20DESCRIPTIVOS/DdT67conimag%20BV20ok.pdf> (Consultado el 15/01/2019)
- Instituto Técnico de Capacitación y Productividad. **Bases de seguros y fianzas.** 4ª ed. Guatemala: Ed. Social, 2005.
- MENDOZA MARTÍNEZ, Lucía Alejandra. **La acción civil del daño moral.** <https://biblioteca.juridica.unam.mx/bjv/detalles-libro/3636-la-accion-civil-del-daño-moral> (Consultado el 20/12/2018)



MORALES, Adriana de los Santos. **Derecho civil I.** https://www.upg.mx/wp-content/uploads/2015/10/LIBRO-derecho-seg-12-Derecho_civil_I.pdf (Consultado el 15/01/2019) ed. México, D.F.: Ed. Straf, 2006.

NAVARRETE VILLEGAS, Luis Gonzalo. **Embargo y realización de bienes.** 3ª ed. Chile, Santiago: Ed. Jurídica de Chile, 1995.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** 10ª ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, S.R.L., 1987.

OVSEJEVICH, Luis. **El consentimiento: sus términos y el cumplimiento de póliza.** https://www.fundacionkonex.org/upload/download_archivo/?file=20160330044134fa6a1570c80706996472db0a070c5972.el%20consentimiento%20%20dr%2000luis%20ovsejevich.pdf / (Consultado el 28/11/2018)

PATZÁN, José Manuel. **Solo 360 mil carros tienen seguro por accidentes.** <https://www.prensalibre.com/ciudades/solo-360-mil-automoviles-tienenun-seguro/> (Consultado el 20/01/2019)

Real Academia Española. **Diccionario de la lengua española.** 22ª ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Planeta, 2003.

Legislación:

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

Código Civil. Decreto Ley 106 del jefe de gobierno de Guatemala Enrique Peralta Azurdia, 1964.

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



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

Ley del Organismo Ejecutivo. Decreto 114-97 del Congreso de la República de Guatemala, 1997.

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

Ley de Probidad y Responsabilidades de Funcionarios y Empleados Públicos. Decreto 89-2002 del Congreso de la República de Guatemala, 2002.

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

Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Gobernación. Acuerdo gubernativo 635-2007 del Organismo Ejecutivo. Guatemala, 2007.

Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas. Acuerdo gubernativo 265-2001 del Organismo Ejecutivo. Guatemala, 2001.

Reglamento de Tránsito. Acuerdo gubernativo 273-98 del Organismo Ejecutivo. Guatemala, 1998.