

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



GUATEMALA, AGOSTO DE 2024

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

**REGULACIONES A LOS LÍMITES DE VELOCIDAD Y LA CONTRATACIÓN
DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRA TERCEROS
DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS Y DE CARGA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

HERBER ESTUARDO GÁMEZ CARDONA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, agosto de 2024

**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: Vacante

VOCAL II: Lic. Rodolfo Barahona Jácome

VOCAL III: Lic. Helmer Rolando Reyes García

VOCAL IV: Lic. Javier Eduardo Sarmiento Cabrera

VOCAL V: Br. Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar

SECRETARIO: Lic. Wilfrido Eliú Ramos Leonor

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. Manuel Roberto García

Vocal: Lic. Eddye Amed Azurdia Acuña

Secretario: Lic. Marco Tulio Mejía Herrera

Segunda Fase:

Presidente: Licda. Vilma Desiree Zamora Perez

Vocal: Licda. Dilia Augustina Estrada García

Secretario: Licda. Lilian Claudia Johana Andrade Escobar

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 del Examen General Público).



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala 23 de octubre de 2023.

Atentamente pase al (a) Profesional. LUCIA ITURRIAGA MÉRIDA
_____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
HERBER ESTUARDO GÁMEZ CARDONA, con carné 201601068,
intitulado REGULACIONES A LOS LÍMITES DE VELOCIDAD Y LA CONTRATACIÓN DEL
SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRA TERCEROS DE
TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS Y DE CARGA

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 su tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo de 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.

CARLOS EBERTITO HERRERA REYNOS
Jefe (a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción 02/02/2024 f)

Asesor (a)
(Firma y Sello)

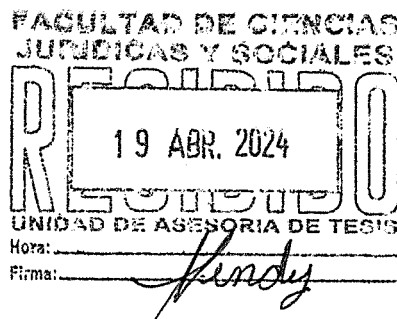
Lidia Lucía Iturriaga Mérida
Abogada y Notaria





Guatemala, 27 de febrero de 2024

Lic. Carlos Ebertito Herrera Recinos
Jefe de la Unidad de Tesis
Facultad de Ciencia Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho



Apreciable licenciado Herrera Recinos:

Respetuosamente a usted informo sobre mi nombramiento como asesora de tesis del Bachiller, HERBER ESTUARDO GÁMEZ CARDONA, la cual se intitula **"REGULACIONES A LOS LÍMITES DE VELOCIDAD Y LA CONTRATACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRA TERCEROS DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS Y DE CARGA"**, declarando expresamente que no soy pariente de el bachiller dentro de los grados de ley; por lo que me complace manifestarle lo siguiente:

a) Respecto al contenido científico y técnico de la tesis, en la misma se analizan los aspectos legales importantes y de actualidad; ya que trata sobre la vulneración a la garantía y protección de la vida, integridad y seguridad de las personas por parte del Estado debido al incumplimiento del Artículo 2 de la Ley para el fortalecimiento de seguridad vial, Decreto 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala y la abrogación del Acuerdo gubernativo 17-2020 Reglamento para la contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros de transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga.

b) Los métodos utilizados en la investigación fueron el método científico, deductivo e inductivo; mediante los cuales del Bachiller no sólo logró comprobar la hipótesis, sino que también analizó y expuso los aspectos más relevantes relacionados con el tema investigado, siendo la problemática la vulnerabilidad que sufren las personas al momento de abordar el transporte colectivo urbano y de carga y las consecuencias que conlleva el no contar con las medidas de seguridad para el resguardo integro de la vida de las mismas.

La técnica bibliográfica permitió recolectar el material de referencia de forma adecuada.



c) La redacción de la tesis es clara, concisa y explicativa, habiendo el Bachiller, utilizado en forma adecuada y comprensible un lenguaje técnico; asimismo, hizo uso de las reglas ortográficas de la Real Academia Española.

d) El informe final de tesis es una gran contribución para la sociedad y para la legislación guatemalteca, puesto que es un tema muy importante que no ha sido investigado suficientemente.

e) En la conclusión discursiva, el Bachiller expone sus puntos de vista sobre la problemática.

El Bachiller aceptó todas las sugerencias que le hice y realizó las correcciones necesarias para una mejor comprensión del tema.

En el presente trabajo, en relación con la investigación y recolección de información, el Bachiller, HERBER ESTUARDO GÁMEZ CARDONA, utilizó las adecuadas técnicas para ese fin.

Con base a lo anterior, hago de su conocimiento que la tesis cumple con todos los requisitos estipulados en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público: por lo que apruebo el trabajo de investigación, emitiendo para el efecto **DICTAMEN FAVORABLE**, para que la misma continúe el trámite correspondiente.

Atentamente.

Licda. Lucía Iturriaga Mérida
Abogada y Notaria
Asesora de Tesis
Colegiada: 18,305



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



D.ORD. 583-2024

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

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante, **HERBER ESTUARDO GÁMEZ CARDONA**, titulado **REGULACIONES A LOS LÍMITES DE VELOCIDAD Y LA CONTRATACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRA TERCEROS DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS Y DE CARGA**.
Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

HMAC/JIMR

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

UNIVERSIDAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
Universidad de San Carlos de Guatemala
GUATEMALA, C.A.
DECANO

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





DEDICATORIA

DIOS:

Por haberme dado paciencia en este proceso y permitido alcanzar una de las metas más difíciles e importantes de mi vida.

PADRES:

Benedicto Gámez y Sara Cardona por su amor y apoyo incondicional durante mi formación personal y profesional, estaré eternamente agradecido por todos los consejos que me han dado.

HERMANAS:

Evelyn y Yaquelyn Gámez, por estar conmigo en las buenas y en las malas, darme esas palabras de ánimo y su cariño incondicional.

A ALGUIEN ESPECIAL:

Abigail García, con quien compartí parte de mi vida, gracias por tu amor y apoyo en el tiempo que estuviste a mi lado, este logro también es gracias a ti.

A MI ASESORA:

Licenciada Lucía Iturriaga, por haberme apoyado con sus consejos y apoyo en la elaboración de la presente tesis.

A LOS PROFESIONALES:

Nery Roberto Muñoz (+), Javier Aguirre, Fernando Reyes, Nery Aldana, Iván Quintana, quienes me guiaron en mi formación profesional.

A:

La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala.



PRESENTACIÓN

Respecto a las regulaciones de límites de velocidad y contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros de transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga, es imprescindible resaltar que, el uso del transporte colectivo, actualmente es una necesidad firme de la mayoría de población guatemalteca, no obstante, en la actualidad se ha convertido en una problemática para la sociedad, por los constantes accidentes de tránsito ocasionados por pilotos de unidades del transporte colectivo de pasajeros. Con base a la situación en el 2001 se estableció el Acuerdo Gubernativo 265-2001, que modificó el Acuerdo Gubernativo 392-2001, el cual regula todo lo relacionado al Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extra urbano de Personas.

Dicha investigación se orientó en el método deductivo porque permite inferir nuevos conocimientos a través del análisis de la legislación en materia, en el método inductivo porque la investigación será de lo particular a lo general, y del método sintético porque tiene por objeto principal resumir aspectos relevantes del proceso de investigación, que se obtendrán mediante las técnicas de investigación bibliográfica y documental.

La investigación se realizó en el departamento y municipio de Guatemala, el objeto de estudio de la presente, comprende propiciar el cumplimiento de los fines del Estado en materia de seguridad de tránsito en la República de Guatemala.



HIPÓTESIS

Existe vulneración a la garantía y protección de la vida, integridad y seguridad de las personas por parte del Estado debido al incumplimiento del artículo 2 de la Ley para el fortalecimiento de seguridad vial, Decreto 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala y la abrogación del Acuerdo gubernativo 17-2020 Reglamento para la contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros de transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga, toda vez que el transporte pesado excede los límites de velocidad y la mayoría no cuentan con mecanismos reguladores, la abrogación del Acuerdo gubernativo 17-2020 Reglamento para la contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros de transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga, atenta contra la garantía y protección de la vida humana y su seguridad.

Ya que, ante un hecho de tránsito los responsables no podrán responder a los daños y perjuicios ocasionados, provocando así la vulneración del precepto constitucional del derecho a la vida, por lo que es de vital importancia recomendar que a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, el Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, y el Congreso de la República de Guatemala, la obligatoriedad de la implementación del Sistema limitador de velocidad de forma electrónica, el cual se encuentra regulado en el artículo 2 de la Ley para el fortalecimiento de seguridad vial, Decreto 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala, así como determinar un mecanismo en el cual el transporte pesado de carga y de pasajeros cuente con al menos un seguro de responsabilidad civil contra terceros de forma obligatoria.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

En la investigación realizada se logró comprobar la hipótesis, a través del estudio de comparativo de la legislación de Argentina, Chile y México, que existe responsabilidad civil, se comprueba la hipótesis porque sí existe vulneración a la garantía y protección de la vida, integridad y seguridad de las personas por parte del Estado debido a que, el Estado mismo tiene la potestad de obligar a la contratación de seguros, no obstante, la efectividad de ese poder coercitivo en este ramo del derecho no es funcional en Guatemala, debido a la gran mayoría de sujetos que tienen automóvil y no hay regulación o monitoreo para que cada vehículo tenga seguro, sí existe la obligación en la ley, pero no hay una entidad reguladora del cumplimiento de dicha ley.

De esta forma, se logró comprender y comprobar el problema a profundidad, además es conveniente mencionar que se utilizaron técnicas de investigación bibliográficas y documentales para recabar información sobre los mecanismos reguladores de velocidad del transporte pesado, de pasajeros y de carga, en virtud que la Ley para el fortalecimiento de la seguridad vial Decreto 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala.



ÍNDICE

Pág.

Introducción	i
--------------------	---

CAPÍTULO I

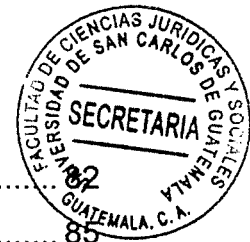
1. Derecho constitucional	1
1.1. Origen	1
1.2. Definiciones	4
1.3. Función de los derechos constitucionales	7
1.4. Características	9
1.4.1. Bilateralidad	9
1.4.2. Generalidad	9
1.4.3. Imperatividad	10
1.4.4. Coercibilidad	10
1.5. Contenido del derecho constitucional	10
1.6. Principios que consagran el derecho constitucional	11
1.6.1. Supremacía constitucional	12
1.6.2. Principio de control	13
1.6.3. Principio de limitación	16
1.6.4. Principio de razonabilidad	18
1.6.5. Principio de funcionalidad	20
1.6.6. El principio de estabilidad	22
1.6.7. División de poderes	23
1.6.8. Estado de derecho	25
1.6.9. Derechos fundamentales	25
1.6.10. Estabilidad Constitucional	27
1.7. Importancia del derecho constitucional	28

CAPÍTULO II

2.	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.....	31
2.1.	Aspectos generales	31
2.1.1.	Misión	32
2.1.2.	Visión.....	32
2.2.	Evolución histórica.....	33
2.3.	Estructura	39
2.4.	Funciones.....	41
2.5.	Dirección General de Caminos	45
2.6.	Dirección General de Protección y Seguridad Vial.....	47
2.7.	Dirección General de Transportes	50
2.8.	Régimen jurídico.....	52
2.8.1.	Ley de tránsito de Decreto número 132-96	53
2.8.2.	Reglamento de tránsito Acuerdo gubernativo 273-98	56

CAPÍTULO III

3.	Aspectos generales de la seguridad vial en Guatemala	61
3.1.	Antecedentes a nivel internacional	63
3.2.	Antecedentes a nivel nacional	66
3.3.	Definición de seguridad vial.....	68
3.4.	Definición de sistemas de regulación.....	71
3.5.	Entidades Estatales responsables de velar por su cumplimiento.....	74
3.5.1.	Ministerio de Gobernación	74
3.5.2.	Municipalidad.....	76
3.5.3.	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda	77
3.6.	Educación vial	79
3.6.1.	Antecedentes de la educación vial	79
3.6.2.	Programas actuales de educación vial.....	80



3.7.	Análisis de la seguridad vial y sistemas de regulación en Guatemala	82
3.8.	Ventajas de implementación y fortalecimiento en la materia.....	85

CAPÍTULO IV

4.	Definiciones de seguro.....	89
4.1.	Antecedentes del seguro	90
4.2.	Tipos de seguros	92
4.3.	Tipos de contratos de seguro	100
4.3.1.	Elementos del contrato de seguro.....	103
4.4.	Definición de Responsabilidad civil.....	107
4.4.1.	Función.....	108
4.4.2.	Tipos de responsabilidad civil	111
4.5.	Seguro de Responsabilidad Civil en Guatemala.....	115
4.5.1.	Definiciones	116
4.5.2.	Elementos fundamentales y características.	117
4.5.3.	Naturaleza Jurídica	121
4.5.4.	Funcionamiento	121
4.5.5.	Principios	122

CAPÍTULO V

5.	Derecho comparado.....	125
5.1.	Legislación de Argentina	125
5.1.1.	Generalidades de responsabilidad civil	126
5.1.2.	Artículos relacionados responsabilidad civil	128
5.2.	Legislación de Chile	132
5.2.1.	Generalidades de responsabilidad civil	132
5.2.2.	Artículos relacionados responsabilidad civil	134
5.3.	Legislación de México	137
5.3.1.	Generalidades de responsabilidad civil	137



5.3.2.	Artículos relacionados responsabilidad civil	142
5.4.	Análisis comparativo con la legislación de Guatemala.....	142
5.4.1.	Legislación.....	142
CONCLUSIÓN DISCURSIVA		147
BIBLIOGRAFÍA		149

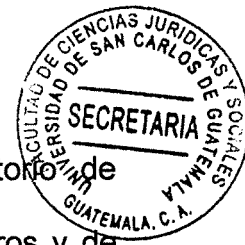


INTRODUCCIÓN

La presente investigación enfocada en determinar las regulaciones a los límites de velocidad y la contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros de transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga, comprende que, la legislación respecto al seguro del transporte de carga es optativo y los propietarios de los vehículos no tienen la obligación de cubrir daños a terceros, se identificó que las empresas en Guatemala sí contratan seguro para cubrir el vehículo propio, no obstante, dicho seguro no cubre los daños y perjuicios ocasionados a terceros.

El problema planteado en este trabajo reside en, la vulneración a la garantía y protección de la vida, integridad y seguridad de las personas por parte del Estado, tomando en consideración dicha problemática se crearon instituciones para establecer mecanismos y procedimientos para la implementación del sistema limitador de velocidad de manera electrónica regulado en el artículo 2 de la Ley para el fortalecimiento de seguridad vial, Decreto 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala, no obstante, no existe un ente que monitoree de forma precisa los mecanismos y procedimientos.

Se logró alcanzar el objetivo general que comprendía, propiciar el cumplimiento de los fines del Estado en materia de seguridad de tránsito en la República de Guatemala. Se comprobó la hipótesis al identificar si existe vulneración a la garantía y protección de la vida, integridad y seguridad de las personas por parte del Estado debido al incumplimiento del artículo 2 de la Ley para el fortalecimiento de seguridad vial, Decreto 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala y la abrogación del Acuerdo



gubernativo 17-2020 Reglamento para la contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros de transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga.

Ahora bien, el trabajo de investigación se estructura en cinco capítulos, el capítulo uno parte del origen del derecho constitucional hasta la importancia del mismo; en el capítulo dos se presentan las generalidades del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, desde los aspectos generales hasta el régimen jurídico del mismo; el capítulo tres refiere todo lo relacionado a la seguridad vial en Guatemala; en el capítulo cuatro se expone el seguro de responsabilidad civil en Guatemala y por último en el capítulo cinco se realiza el derecho comparado con la legislación de Argentina, Chile, México, en el mismo capítulo se presenta el análisis comparativo con la legislación de Guatemala.

Este trabajo está orientado en el método deductivo, inductivo y se utilizaron técnicas de investigación bibliográfica y documental, con la contratación obligada del seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros de transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga, se deja de vulnerar la garantía y protección de la vida, integridad y seguridad de las personas por parte del Estado porque con esto se estará dando adecuado cumplimiento al artículo 2 de la Ley para el fortalecimiento de seguridad vial, Decreto 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala y la abrogación del Acuerdo gubernativo 17-2020.



CAPÍTULO I

1. Derecho constitucional

En términos generales el derecho constitucional es un conjunto de normas jurídicas de superior jerarquía dentro de un estado de derecho, con la finalidad de delimitar los derechos esenciales de la persona y la organización política del Estado para el ejercicio del poder público, con la finalidad de lograr los propósitos de la comunidad organizada según la ley.

Una vez, mencionado que es el derecho constitucional, se procede en el siguiente apartado a desarrollar el origen, se muestran varias definiciones, se presenta la función del derecho constitucional y las características del mismo, también se indica el contenido, además de los principios que consagran el derecho constitucional.

1.1. Origen

Como antecedente, el derecho constitucional surge como un intento de organizar la vida política según un esquema racional, en el momento en que a la simplicidad de la organización absolutista siguió el complicado sistema de separación de poderes, distribución de competencias y diferenciación de atribuciones que caracterizó al Estado pos-revolucionario. Ante los problemas nuevos que con tal cambio sobrevino la creación de una disciplina jurídica que introdujera un principio de orden en la nueva organización social, siendo uno de ellos la institucionalización del poder.

Fue el derecho constitucional, que desde entonces logró existencia autónoma e inició a enriquecerse con el pensamiento de los mejores teóricos políticos que han existido a lo largo de los años. Desde filósofos como Platón y Aristóteles, hasta el derecho constitucional moderno con el tratado de la teoría clásica de la ley fundamental de García-Pelayo. El derecho constitucional, "implica el ordenamiento jurídico de una sociedad política mediante una constitución escrita, emanados de los poderes constituidos que forman el gobierno ordinario."¹

Continuamente, el derecho constitucional, como disciplina jurídica autónoma, no inicia sino a fines del Siglo XVIII y principios del Siglo XIX, con ocasión, de las grandes transformaciones políticas ocurridas en Norteamérica y Europa, es importante aclarar, que antes de esa época no haya existido dentro de la organización política absolutista normas de tipo constitucional, ni tampoco que los juristas de aquel tiempo hubiesen caído en cuenta de la particularidad de mencionadas normas.

Surgió la preocupación sistemática y diferenciada de tales normas, que dieron lugar a esa nueva rama de la ciencia jurídica nombrada derecho constitucional y esencialmente el afán de preservar al individuo de la omnipotencia de la autoridad pública, que únicamente aparecen a raíz de las revoluciones liberales norteamericana y europea de fines del Siglo XVIII.

¹ García, Mauricio y Aguirre, Carlos. **Derecho constitucional guatemalteco**. Pág. 131.

Por lo que se elabora y sistematiza una nueva disciplina jurídica que “es la rama del Derecho Público que estudia la organización de la soberanía, la ordenación de los poderes, las formas del gobierno, los derechos y garantía de los habitantes en sus relaciones con el Estado.”²

Seguidamente la Revolución Americana, las colonias británicas ubicadas en América iniciaron en el Siglo XVII sus protestas, esencialmente por la diferencia con que se aplicaba el derecho en ellas, en relación a la forma en que se aplicaba en Inglaterra, que para el año 1765 se opusieron al que se aplicaba en Inglaterra, a tal extremo que en 1765 manifestaron su oposición a no pagar impuestos a la corona inglesa.

Para 1774 y 1775 se organizaron varios congresos, los cuales dieron como resultado la independencia de las colonias británicas, alcanzando algunas de estas colonias a tener su propia constitución y agrupándose en confederaciones, hasta llegar a 1787 y lograr la independencia del reino británico y redactando el anteproyecto de Constitución Federal, el cual fue aprobado por la mayoría de los Estados o colonias que conformaron la Confederación.

Sin embargo, el movimiento que es considerado como el verdadero antecedente al derecho constitucional, es la Revolución Francesa. En esta época, los estados generales que conformaban Francia, no se habían reunido desde 1614 y por las múltiples presiones sociales y la necesidad de una reforma.

² *Ibíd.* Pág. 54.

Seguidamente se reunieron los representantes de esos Estados en Asamblea General y se inicia la revolución, con la famosa toma de la Bastilla; es en Francia durante 1789 cuando se proclama con carácter universal y atemporal la famosa Declaración de los Derechos del Hombre, es decir, que la Revolución Francesa, marcó las pautas generales de un régimen constitucional.

De lo anterior, surgieron conceptos como “división de poderes, respeto a los poderes públicos, soberanía nacional, garantías de libertad, derechos individuales, estado representativo, como el principio de legalidad. De igual manera esta Revolución es de suma importancia como antecedente del derecho constitucional, porque con ella se finaliza con el absolutismo y los privilegios de la clase social burguesa de esa época, con lo cual se pone fin a los ordenamientos jurídicos únicos, poder judicial único, así como al poderío de la Iglesia Católica.”³

Cabe agregar que los antecedentes históricos de esta rama del derecho, presenta estos movimientos de mayor impacto, mismas que sentaron las bases para su conformación y la promulgación de constituciones políticas en los distintos Estados.

1.2. Definiciones

En el presente apartado se procede a presentar algunas definiciones de derecho constitucional, es importante mencionar que, a través del tiempo, son distintos los autores

³ *Ibíd.* Pág. 147.

que han definido al derecho constitucional desde diversos puntos de vista. “El derecho constitucional es la rama del Derecho Público que tiene por objeto la organización del Estado y sus poderes, la declaración de los derechos y deberes individuales y colectivos, y las instituciones que los garantizan.”⁴

“El derecho constitucional es el conjunto de normas jurídicas que organizan el Estado, determinan los principios a los que debe ajustarse su funcionamiento y señalan las garantías y derechos de que están asistidos todos los miembros de la comunidad política.”⁵ Asimismo el siguiente autor refiere que “El derecho constitucional puede definirse como la parte del Derecho Público que regula el sistema de gobierno, la formación de los poderes públicos, estructura, atribuciones, declaraciones derechos y garantías de los habitantes, como miembros de la sociedad referida al Estado y como miembros del cuerpo político.”⁶

La definición anterior, refiere a la naturaleza jurídica del derecho constitucional, la forma de constitución de los poderes públicos, la estructura, la declaración de los diversos derechos, deberes en forma recíproca entre el Estado y sus habitantes. Es preciso mencionar que el derecho constitucional es definido como, “El conjunto de normas jurídicas que determinan la organización y actividad del Estado y los derechos de los individuos, ya sea como gobernantes o gobernados.”⁷

⁴ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales**. Pág. 115.

⁵ Borja, Rodrigo. **Derecho político y constitucional**. Pág. 304.

⁶ Bielsa, Rafael. **Derecho constitucional**. 1959. Pág. 43.

⁷ *Ibíd.* Pág. 329.

El siguiente tratadista refiere “El derecho constitucional como la rama del Derecho Público que estudia la estructura del Estado dentro del marco de la Constitución Política de la República de Guatemala, la situación del individuo frente al poder del Estado, la organización y funcionamiento de ese poder en sus aspectos fundamentales y las instituciones políticas que constituyen el soporte de la vida estatal.”⁸ El siguiente autor, en su texto lo define como “el conjunto de normas jurídicas que organiza el Estado, determinan los principios a los que debe ajustarse su funcionamiento y señalan los principios las garantías y derechos de que están asistidos todos los miembros de la comunidad política.”⁹

Con base a la definición anterior, puede mencionarse que el derecho constitucional es el conjunto de normas que regulan el proceso constitucional o el conjunto de normas que regulan los requisitos, el procedimiento y los efectos del proceso constitucional. El autor siguiente expone que “En consecuencia, el derecho constitucional de un pueblo no se agota en sus normas constitucionales, estructuras y elementos culturales extra constitucionales complementan el régimen político respectivo por tanto, son parte de su derecho constitucional.”¹⁰

En otras palabras, los partidos políticos, los grupos de presión, las fuerzas antisistema, factores del poder transnacional, se articulen o no al ordenamiento constitucional, es para acondicionarlo o complementarlo, estos son elementos de un régimen de forzosa

⁸ Naranjo, Vladimiro. **Teoría constitucional e instituciones políticas**. Pág. 17.

⁹ **Ibíd.** Pág. 62.

¹⁰ Sachica, Luis. **Constitucionalismo y derecho constitucional**. Pág. 12.

consideración y análisis, porque la normativa solo entregará verdades a medias conclusiones meramente formales que no explican la realidad.

1.3. Función de los derechos constitucionales

Generalmente el derecho constitucional, tiene como función, asegurar el fin político a través de la aplicación de normas jurídicas, con el fin de garantizar la existencia y el bienestar de la comunidad.

Agrega el siguiente autor “La función principal de los derechos constitucionales, es la de establecer una jerarquía normativa, ser fuente fundamental del ordenamiento jurídico vigente, ser de observancia general, organizar jurídica y políticamente al Estado.”¹¹

Por lo tanto, “el objeto del derecho constitucional como el encuadramiento jurídico de los fenómenos políticos.”¹² Con base a lo antes citado, el derecho constitucional tiene como función garantizar el fin político por el cual se organiza una comunidad humana, en busca de su bienestar y seguridad existencial; tal fin únicamente será alcanzado si los actos humanos que lo llevan a cabo están fundamentados en un cuerpo normativo llamado constitución.

¹¹ Taylor, Salima. **Violación de los derechos constitucionales del que es aprehendido después de las quince treinta horas de los días viernes a las ocho horas de los días lunes.** Pág. 8.

¹² Hauriou, André. **Derecho constitucional e instituciones políticas.** Pág. 17.

Cabe agregar que, como función también esta, la de afirmar la primacía de la persona a promover el bien común, consolidar el régimen igualdad, libertad y paz, ser rector de los actos efectuados por los funcionarios y empleados públicos, que forman parte de cualquiera de los tres poderes del Estado, y de esta manera asegurar la estabilidad de las personas que forman parte del Estado, poner límites al ejercicio del poder, establecer garantías mínimas que se deben observar en todo proceso ya sea administrativo o judicial.

La función esencial del derecho constitucional es el encuadramiento jurídico de los fenómenos políticos, el mismo se debe efectuar dentro del marco de una constitución, como se mencionó anteriormente y con base a los autores citados, las relaciones políticas, sociales, económicas y culturales que se generan en el seno de la sociedad, tienen la característica fundamental de, que no están circunscritas a un solo grupo o a una sola región, son de carácter genérico y multilateral, en referencia a la sociedad a la que pertenecen.

En otras palabras, se producen fenómenos que afectan a la totalidad de la población, es función esencial del derecho constitucional analizar, adecuar y estudiar dichos fenómenos, así como los posibles efectos de los mismos en cuanto a lo regulado por la Constitución Política de la República de Guatemala.

Por lo tanto, su finalidad es adecuarlos y encuadrarlos a la normativa constitucional, para evitar que en determinado momento la Constitución Política de la República de



Guatemala llegue a ser obsoleta, por no adecuarse a las necesidades que los fenómenos sociales pueden crear en la población.

1.4. Características

Pueden mencionarse entre las características, que es un derecho autónomo, pues es independiente de cualquier otra rama, es un derecho público, en virtud que se encuentra ubicado dentro de la tradicional clasificación doctrinaria del derecho público y derecho privado; sin embargo, sus características propias dentro de esta rama dentro del ordenamiento jurídico de todo Estado, se mencionan las siguiente:

1.4.1. Bilateralidad

Esta característica obedece al hecho que no se da dentro de la esfera personal o individual, todo lo contrario, exige la alteridad, característica de todo derecho; entendiéndose esta como la posibilidad de alternar o cambiar la propia perspectiva por la del otro.

1.4.2. Generalidad

Se refiere a que no se concreta directamente en persona o situación alguna, es de aplicación o formulación genérica, persiguiendo la consecución del bien común.

1.4.3. Imperatividad

Se presenta cuando las normas que agrupa, siempre tendrán el valor y rango de mandato u orden, nunca de recomendación o simple sugerencia.

1.4.4. Coercibilidad

Se deriva del mismo carácter de imperatividad, así como el fin de garantizar y asegurar la convivencia, consecuentemente le imprime el carácter esencial de constreñir al cumplimiento del precepto cuando de forma voluntaria no se cumple y sin importar circunstancias o modalidades, esa es la forma de imponer la ejecución de las normas jurídicas superiores.

1.5. Contenido del derecho constitucional

El derecho constitucional tiene como función más relevante la de asegurar el ejercicio del poder público, así como el efectivo cumplimiento y aplicación del ordenamiento jurídico. Es en sí, una ciencia normativa, pero también una disciplina jurídica específica y esencial que guía a las otras disciplinas jurídicas en función de las normas constitucionales que ese derecho regula, en virtud que es este el que establece el alcance normativo y los límites de aplicación de todas las ramas del derecho.

El derecho constitucional es el que se aplica a todas las instituciones políticas, siendo su principal objetivo la organización jurídica del Estado y por lo consiguiente, el contenido de este derecho está en torno a la relación entre el Estado y su norma constitucional, entre el Estado y los individuos o gobernados.

En ese orden de ideas, existen distintas perspectivas sobre el contenido del derecho constitucional, siendo más común, la de visión restringida que promulga que este derecho comprende: principios, valores y normas de carácter fundamental que pretenden guiar a la sociedad.

1.6. Principios que consagran el derecho constitucional

En términos generales, según lo referido por el tratadista guatemalteco “los principios constituyen: proposiciones fundamentales que dominan sobre otras disposiciones, no solo de la Constitución Política de la República de Guatemala, sino también de todo el ordenamiento legislativo.”¹³

Específicamente para el derecho constitucional, los principios constituyen máximas jurídicas que le sirven de base y en determinados momentos pueden ser fuente de interpretación de algunas normas constitucionales, incluso el preámbulo de la Constitución Política de la República de Guatemala, de conformidad con los constituyentes, forman una declaración de principios, que sin ser una norma vigente y sin

¹³ Prado, Gerardo. **Derecho constitucional**. Pág. 42.

obviar la interpretación de disposiciones claras, podría constituir una fuente de interpretación sobre el alcance de un precepto constitucional.

1.6.1. Supremacía constitucional

El fin primordial lo constituye el hecho que cualquier normativa interna que pueda entrar en colisión con la norma suprema, daría como resultado la nulidad de la norma inferior. Este principio doctrinario encuentra fundamento específicamente en el Estado de Guatemala, en el Artículo 175 de su norma constitucional, en cual establece la jerarquía constitucional, Artículo que en su parte conducente norma: “Ninguna ley podrá contrariar las disposiciones de la Constitución Política de la República de Guatemala. Las leyes que violen o tergiversen los mandatos constitucionales son nulas *Ipsa Jure*”.

De igual forma, como principio de supremacía constitucional, encuentra sustento en lo manifestado por la Honorable Corte de Constitucionalidad de Guatemala, en su sentencia de fecha 3 de noviembre de 1994, al resolver el expediente 205-94 y publicada en la Gaceta No. 34 “Dentro de los principios fundamentales que informan al derecho guatemalteco, se encuentra el de supremacía o superlegalidad constitucional, que significa que en la cúspide del ordenamiento jurídico está la Constitución Política de la República de Guatemala y esta, como ley suprema, es vinculante para gobernantes y gobernados a efecto de lograr la consolidación del Estado Constitucional de Derecho.”

Esta superlegalidad constitucional se reconoce, con absoluta precisión en tres artículos de la Constitución Política de la República de Guatemala: el 44, el 175 y el 204.

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

El Artículo 204 de la Constitución Política de la República de Guatemala, regula: “Condiciones esenciales de la administración de justicia. Los tribunales de justicia en toda resolución o sentencia observarán obligadamente el principio de que la Constitución de la República de Guatemala prevalece sobre cualquier ley o tratado.”

En el siguiente apartado se presentan las características del principio de control, la importancia, y regulación legal.

1.6.2. Principio de control

Este principio tiene como fundamento el principio de supremacía constitucional, siendo un mecanismo jurídico por el cual se asegura y garantiza el cumplimiento de las normas

constitucionales y a la vez se invalidan las normas de rango inferior que no se crearon apegadas con la normativa superior, de tal forma que la finalidad esencial del principio de control constitucional es la de sujetar todas las normas inferiores a la Constitución Política de un Estado.

Sobre este principio la Constitución Política de la República de Guatemala, prevalecerá en su aplicación sobre las leyes o normas inferiores del ordenamiento jurídico y es el principio mediante el cual se acepta la aplicabilidad de la Constitución Política de la República de Guatemala y restablecer todo aquello que no esté conforme a ella.

Entonces el principio de control, consiste en dotar al ordenamiento jurídico constitucional de los mecanismos y procedimientos para someter los actos del gobierno, así como también a la legislación misma a la supremacía constitucional. Por otro lado, la legislación constitucional guatemalteca establece dos tipos de controles, el político y el judicial; para hacer valer y respetar la supremacía de las normas constitucionales. Existen dos tipos de control principales, control político y control judicial.

Control político. Este tipo de control, no se encuentra a cargo de un órgano específico de Estado. Más bien pertenece a cada organismo del mismo, ello basado en el principio de división de funciones anteriormente denominados poderes; que es uno de los pilares sobre los cuales se erige el Estado guatemalteco.



Así se puede evidenciar el control político inter-órganos en el siguiente articulado en relación al Organismo Legislativo, el Artículo 165 en el inciso h) de la Constitución Política de la República de Guatemala señala: “Atribuciones. Corresponde al Congreso de la República de Guatemala: declarar si ha lugar o no a formación de causa contra el Presidente y Vicepresidente de la República, Presidente y Magistrados de la Corte Suprema de Justicia, del Tribunal Supremo Electoral y de la Corte de Constitucionalidad, Ministros, Viceministros de Estado cuando estén encargados del Despacho, Secretarios de la Presidencia de la República, Subsecretarios que los sustituyan, Procurador de los Derechos Humanos, Fiscal General y Procurador General de la Nación.”

Control judicial. Permite la preeminencia de las normas constitucionales, contra actos que las violenten a través de amparo y contra normas que las contraríen a través de la declaración de inconstitucionalidad.

El amparo es la institución jurídico procesal encargada de proteger los derechos de las personas contenidas en la Constitución Política de la República de Guatemala y en las leyes ordinarias.

El Artículo 265 de la Constitución Política de la República de Guatemala, regula “Procedencia del amparo. Se instituye el amparo con el fin de proteger a las personas contra las amenazas de violaciones a sus derechos o para restaurar el imperio de los mismos cuando la violación hubiere ocurrido. No hay ámbito que no sea susceptible de amparo, procederá siempre que los actos, resoluciones disposiciones o leyes de

autoridad lleven implícitos una amenaza, restricción o violación a los derechos que la Constitución Política de la República de Guatemala y las leyes garantizan.”

La acción de inconstitucionalidad de las leyes, es un medio de control constitucional que se utiliza contra las leyes o disposiciones gubernamentales con el objeto de atacar su aplicación a casos concretos o su observancia general, cuando contienen vicio parcial o total de inconstitucionalidad; ya sea en el proceso legislativo de su formación o en su contenido.

La acción de inconstitucionalidad de las leyes, puede estar fundada en vicios de tipo formal, que se haya omitido alguna fase en el proceso de su formulación, aprobación y vigencia o que en estas etapas existiera algún vicio; o en vicios de tipo material; que el contenido de la ley transgreda el principio de jerarquía normativa de las leyes, que no sea congruente con los principios generales del derecho que sirven de pilares al ordenamiento jurídico; o que sea contrario a los valores del mismo.

1.6.3. Principio de limitación

En relación al principio de limitación, es preciso mencionar, que el Estado de Guatemala, se organiza para proteger a la persona y a la familia y su fin supremo es la realización del bien común. En razón de ello, el Estado reconoce un conjunto de derechos denominados derechos humanos que les son inherentes a sus habitantes, en el entendido de que dichos derechos se deben ejercer dentro del mismo contexto social,

es que ninguno de estos es absoluto y necesitan ser limitados y reglamentados con el fin de que todos los ciudadanos puedan acceder, en igualdad de condiciones a su ejercicio.

Parece contradictorio referir libertad y limitaciones, sin embargo, estas últimas son la que garantizan a la primera, términos como libertad, igualdad y justicia, solo son posibles entre seres semejantes, por lo que no se puede hablar de libertad creando una sinonimia entre esta y la libertad absoluta.

La libertad absoluta, es incompatible con la libertad; esta última implica relación de igualdad con sus semejantes. La libertad no es absoluta ya que todos los seres humanos libres, deben ser iguales; la libertad implica restricciones. Esas limitaciones se encuentra el principio de limitación, según el cual los derechos constitucionales, al no tener carácter absoluto, tiene límite en leyes que reglamentan su ejercicio; en atención a las razones de bien público y de interés general que justifican su reglamentación.

La restricción condicionante de los derechos constitucionales, da lugar al desarrollo del poder de policía del Estado; dirigido a proteger el bien común. En sentido inverso, las leyes que regulan el ejercicio de los derechos, deberán cuidar de mantener principios, garantías y derechos reconocidos en la Constitución Política de la República de Guatemala.

La Corte de Constitucionalidad advierte que los derechos individuales contenidos en la parte dogmática de la Constitución Política de la República de Guatemala no se conciben

en forma absoluta, sino que las libertades están sujetas a la ley, la que establece los límites naturales que dimanar del hecho real e incontrovertible; de que el individuo vive en un régimen de interrelación.

1.6.4. Principio de razonabilidad

En congruencia con lo referente al principio de limitación, es preciso conocer hasta dónde puede utilizar el Estado dicha facultad. Este principio establece la forma de restringir el modo de utilizar, por parte del Estado; el principio de limitación.

Las leyes, pueden restringir el ejercicio abusivo de los derechos; pero ello debe ser hecho en forma razonable. Por lo tanto se cita el Artículo 41 de la Constitución Política de la República de Guatemala regula "Protección al derecho de propiedad. Por causa de actividad o delito político no puede limitarse el derecho de propiedad en forma alguna. Se prohíbe la confiscación de bienes y la imposición de multas confiscatorias. Las multas en ningún caso podrán exceder del valor del impuesto omitido."

La Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 152 regula "Poder Público. El poder proviene del pueblo. Su ejercicio está sujeto a las limitaciones señaladas por esta Constitución y la ley. Ninguna persona, sector del pueblo, fuerza armada política, puede arrogarse su ejercicio."



El Artículo 239 de la Constitución Política de la República de Guatemala regula el “Principio de legalidad. Corresponde con exclusividad al Congreso de la República de Guatemala, decretar impuestos ordinarios y extraordinarios, arbitrios y contribuciones especiales, conforme a las necesidades de Estado y de acuerdo a la equidad y justicia tributaria así como determinar las bases de recaudación especialmente las siguientes:

- a. El hecho generador de la relación tributaria.
- b. Las exenciones.
- c. El sujeto pasivo del tributo y la responsabilidad solidaria.
- d. La base imponible y el tipo impositivo.
- e. Las deducciones, los descuentos, reducciones y recargos.
- f. Las infracciones y sanciones tributarias...”

La Corte de Constitucionalidad de Guatemala; al comentar sobre la exención indica que, una exención tributaria es la dispensa total o parcial del cumplimiento de la obligación tributaria, que la ley concede a los sujetos pasivos de esta; cuando se verifican los supuestos establecidos en dicha ley.

Por la exención se excluye, por razones determinadas, a quienes de acuerdo con términos de la ley alcanzan el gravamen, es especial porque priva el principio de que el impuesto debe ser general cubriendo a la totalidad de los contribuyentes, de manera que nadie puede tener exclusión alguna sino por motivos especiales; por ello, una exención tiene una razonabilidad; ya sea a favor del Estado para impulsar el desarrollo o a favor de ciertas actividades útiles.

1.6.5. Principio de funcionalidad

Este principio establece las condiciones de funcionamiento de la estructura del poder en el Estado, a partir de la división de los poderes de gobierno tanto a nivel del aparato central del poder, como a nivel territorial, con el objeto de impedir la concentración del mismo, sin que ello contradiga la conveniencia de lograr una cooperación funcional entre ellos, para evitar el bloqueo de las decisiones de gobierno, de tal modo, la parálisis del Estado.

Las modalidades del principio de funcionalidad en el Estado, son separación, cooperación y no bloqueo entre los poderes, su despliegue constituye la materia que permite la organización del gobierno y su adecuada descentralización. Con base en lo expuesto se evidencia que este principio constitucional, opera como un factor de equilibrio de las funciones del gobierno, mediante la división de los poderes públicos. El Artículo 141 de la Constitución Política de la República de Guatemala regula "Soberanía. La soberanía

radica en el pueblo quien la delega, para su ejercicio, en los Organismos Legislativo, Ejecutivo y Judicial. La subordinación entre los mismos, es prohibida.”

Sobre este aspecto la Corte de Constitucionalidad ha señalado uno de los principios básicos del estado de derecho, es de la división o separación de poderes en que se atribuye primordialmente al Organismo Legislativo la función de crear leyes; al Organismo Judicial la de aplicarlas y declarar los derechos en los casos controvertidos que se someten a su conocimiento y al Organismo Ejecutivo, la facultad de gobernar y administrar la división de poderes, que es la columna vertebral del esquema político Republicano y es, además el rasgo que mejor define al gobierno constitucional; cuya característica fundamental es la de ser un gobierno de poderes limitados.

El sentido de la distribución del poder estatal en diversos órganos no es básicamente la de distribuir funciones, con el objeto de obtener un desempeño eficiente; su fin primordial es que al desarrollar separada y coordinadamente sus funciones, tales órganos se limiten recíprocamente, de forma que cada uno de ellos actúe dentro de la esfera de competencia y constituyan un freno o contrapeso a la actividad de los demás; es decir, que ejerzan entre un control recíproco con el objeto de enmarcarse dentro del régimen de legalidad.

La Constitución Política de la República de Guatemala adopta, un sistema de división de poderes atenuado por la existencia de una mutua coordinación y de controles entre los diversos órganos, que al desempeñar las funciones estatales se limitan y

frenan recíprocamente; en los sistemas constitucionales modernos, la división de poderes que no implica una absoluta separación sino una recíproca colaboración y fiscalización entre tales órganos; con el objeto de que los actos producidos por el Estado se enmarquen dentro de una unidad jurídica constitucional. En los sistemas constitucionales modernos la división de poderes implica colaboración.

1.6.6. El principio de estabilidad

Este principio, es el que busca garantizar la estabilidad en el tiempo. Con este fin se presentan ciertas características, que son la confluencia de los principios antes enumerados. Como la rigidez para reformar la Constitución Política de la República de Guatemala, la cual contiene características, en cuanto a su posibilidad de reforma, de las constituciones rígidas y de las flexibles.

Este principio se relaciona con la clásica distinción de la doctrina entre poder constituyente originario y el derivado. El primero, sería aquel que funda un Estado o que cambia su constitución; sin sujetarse a ella. El poder constituyente derivado, sería aquel cuyo ejercicio está regulado y limitado por la constitución originaria, que le otorga fundamento.

Según estas características el poder constituyente originario es supremo ilimitado, extraordinario, único, indivisible e intransferible, en tanto que el derivado está sujeto a las limitaciones impuestas por la constitución de origen, lo cual no le permite ostentar dichas

características. El artículo 277 de la Constitución Política de la República de Guatemala regula quienes tienen iniciativa para proponer reformas siendo:

- a. El Presidente de la República en Consejo de Ministros.
- b. Diez o más diputados al Congreso de la República de Guatemala.
- c. El pueblo mediante petición dirigida al Congreso de la República de Guatemala, por no menos de 5 mil ciudadanos debidamente empadronados por el Registro de Ciudadanos.

En cualquiera de los casos anteriores, el Congreso de la República de Guatemala debe ocuparse sin demora alguna del asunto planteado.

En la doctrina del poder constituyente el ejercicio está regulado y limitado por la constitución originaria, que le otorga base o fundamento jurídico.

1.6.7. División de poderes

Dentro del ámbito del derecho, a este principio también se le conoce como: separación de poderes, división tripartita de poderes o sencillamente división del poder. Es preciso mencionar que los tres poderes clásicos son:

- a. El poder legislativo, que delibera y sanciona las leyes, fundamentado en la potestad legislativa que le confiere toda constitución.
- b. El poder ejecutivo, que ejecuta las leyes y toma las decisiones en virtud de ellas, sin alterarlas, encargándose de toda la administración pública.
- c. El poder judicial, que aplica las leyes al momento de reclamar el imperio de ellas, en caso de violaciones o transgresiones, pues es el ente que esta facultad para juzgar y ejecutar lo juzgado.

La división de poderes, en todo el Estado, posibilita el estricto control tanto interno como externo en Guatemala, este principio se encuentra consagrado en el Artículo 141 de la Constitución Política de la República de Guatemala, estableciendo además que la subordinación de los tres organismos, está prohibida, otorgándoles la total independencia y prohibiendo cualquier interferencia entre los mismos, aunque se interrelacionan entre sí y se necesitan mutuamente para darle vida y efectividad a lo que se denomina Estado. Aunado a la división de poderes es importante mencionar la importancia de la soberanía nacional.

Soberanía nacional. Dentro del principio de división de poderes, se considera además el de soberanía nacional. El siguiente autor menciona “este principio emana de la tesis jurídico política, la cual sostiene que la fuente de los poderes del Estado se encuentra en la Nación, una entidad abstracta y única, vinculada normalmente a un espacio físico, a la



que pertenecen los ciudadanos y por la dificultad de ejercerla directamente por ellos, se delega.”¹⁴

Este principio se consagra en la Constitución Política de la República de Guatemala, en el artículo 141 en donde se la delega el pueblo a los tres organismos del Estado, y en el artículo 142, se establece el ejercicio de la soberanía en términos territoriales, estableciendo que el Estado ejerce plena soberanía, sobre el territorio nacional.

1.6.8. Estado de derecho

El estado de derecho cobra vida cuando tanto el accionar de la sociedad y del Estado, encuentran sustento en la norma, de tal forma que el poder del Estado se está subordinado al orden jurídico vigente, con el fin de crear un ambiente de respeto absoluto del ser humano y del orden público. Entendiéndose que el estado de derecho es aplicable a los estados democráticos, no así aquellos con tendencia socialista.

1.6.9. Derechos fundamentales

Los derechos fundamentales, vistos como principio constitucional se fundamentan en la teoría del derecho natural, la cual se inspira en el hecho que debe reconocérsele y garantizársele a todo ser humano, y en todo ordenamiento superior, todos los derechos

¹⁴ Cabanellas, Guillermo. *Diccionario de derecho usual*. Pág. 119.

o facultades básicas e inalienables reconocidas universalmente y que están dirigidas a la defensa y protección de la dignidad humana.

Los derechos fundamentales en Guatemala, se encuentran reconocidos y normados en la Constitución Política de la República de Guatemala, en el Título II: Derechos Humanos, mismo que está dividido en tres capítulos: Derechos Individuales, Sociales y Deberes y Derechos Cívicos y Políticos.

De igual forma, un cuarto capítulo, el cual norma lo relativo a limitaciones a los derechos constitucionales, las cuales y acorde a lo que establece el Artículo 138 de la Constitución Política de la República de Guatemala, son de carácter extraordinario, toda vez que estas limitaciones solo se aplicarán en casos de invasión del territorio, de perturbación grave de la paz, de actividades contra la seguridad del Estado o en situaciones de calamidad pública.

El Artículo 138 de la Constitución Política de la República de Guatemala establece "Limitación a los derechos constitucionales. Es obligación del Estado y de las autoridades, mantener a los habitantes de la Nación, en el pleno goce de los derechos que la Constitución Política de la República de Guatemala garantiza. Sin embargo, en caso de invasión del territorio, de perturbación grave de la paz, de actividades contra la seguridad del Estado o calamidad pública, podrá cesar la plena vigencia de los derechos a que se refieren los artículos 5°, 6°, 9°, 26, 33, primer párrafo del artículo 35, segundo párrafo del artículo 38 y segundo párrafo del artículo 116.

1.6.10. Estabilidad Constitucional

Es el que brinda la seguridad jurídica de la norma constitucional, toda vez que en la medida que ella establezca claramente el procedimiento de su reforma y mantenga cierto grado de rigidez, brindará y garantizará la estabilidad del texto constitucional, es decir, siempre trata de asegurar la vigencia en el tiempo de la Constitución Política de la República de Guatemala, con el objetivo de evitar que sea cambiada por los distintos gobiernos.

Al respecto “el principio de estabilidad garantiza a la Constitución Política de la República de Guatemala, una vigencia en el tiempo, se asegura unos mecanismos de control, pues en la medida que una constitución sea estable, es que existe una distribución equitativa de poder.”¹⁵

Ahora bien, es importante citar doctrinarios que sugieren, que para la estabilidad constitucional, siempre debe existir la necesidad y justificación de una nueva normativa, sin importar la rama del derecho, al respecto se cita lo siguiente “Derivado de las transformaciones constantes y profundas de la sociedad.”¹⁶

Es evidente que la legislación en determinado momento se convierta en inadecuada y que por ello, se hace necesaria su actualización, ya que el propio Estado en su Organización, se convierte en tradicional y vetusto.

¹⁵ Quisbert, Ermo. **Principios constitucionales**. Pág. 11.

¹⁶ Rivera, Víctor. **Reflexiones en torno al derecho de trabajo y la globalización económica**. Pág. 19.

Así mismo “El derecho no puede quedar marginado del progreso. El arcaísmo produce la inadaptación de la norma al medio social donde debe aplicarse, creándose un peligroso desajuste entre la ley petrificada y el continuo avance social.”¹⁷

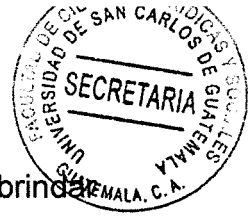
Las exposiciones mencionadas con anterioridad de los profesionales del derecho sobre las actualizaciones de toda normativa, son válidas, siempre que se trate de un ordenamiento jurídico ordinario o de rango inferior.

Porque es importante mencionar que, para las normas constitucionales, no pueden aplicarse del todo esos conceptos, ya que el principio de estabilidad constitucional, persigue en definitiva estabilidad, lo cual otorga la seguridad y garantía jurídica que toda la población de un Estado tiene en la norma constitucional y en el grado que dicha norma responda o se adapte a los cambios inherentes de una sociedad, esa norma será confiable y estable.

1.7. Importancia del derecho constitucional

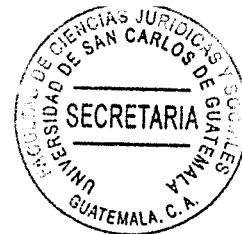
El derecho constitucional tiene como fin la organización del Estado y sus poderes en Guatemala, es decir, los tres organismos, el Organismo Ejecutivo, Organismo Legislativo y Judicial. Este es de suma importancia porque es una rama del derecho político que comprende las leyes fundamentales del Estado que establecen la forma de gobierno, los derechos y deberes de los individuos y la organización de los poderes públicos.

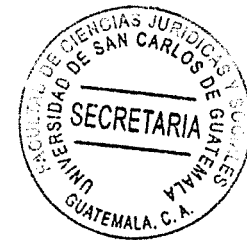
¹⁷Arrue, Ana. **Estudio de los efectos que producen las desactualizaciones del código civil guatemalteco.** Pág. 66.



Una vez, presentado los antecedentes del derecho constitucional, se procedió a brindar distintas definiciones de algunos autores, seguidamente fue imprescindible mencionar la función del mismo, regulando en las relaciones económicas, políticas, sociales y culturales que son generadas en la sociedad. Este también comprende algunas características como ser bilateral, además es general porque no se concreta de forma directa, es imperativo y coercitivo.

El derecho constitucional se rige por ciertos principios que regulan al mismo, el principio de supremacía constitucional, de control, de limitación, de razonabilidad, de funcionalidad y de estabilidad, desarrollados de forma breve. Por lo tanto, el derecho constitucional, es la regulación de los poderes públicos, los vínculos que establecen con la ciudadanía y los derechos fundamentales que a las personas otorgan el marco jurídico del Estado.





CAPÍTULO II

2. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

A continuación, se describen las generalidades del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, la evolución histórica, estructura, funciones y el marco normativo de dicho Ministerio.

2.1. Aspectos generales

Desde una perspectiva general el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, es una entidad establecida que opera con las directrices gubernamentales, las cuales proceden de la Presidencia de la República de Guatemala, además de las diversas acciones técnicas ejercidas de la mano con, la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia SEGEPLAN, así como la Dirección Técnica del Presupuesto, del Ministerio de Finanzas Públicas, realizando de esta manera un esfuerzo orientado a las acciones dirigidas al logro de resultados concretos orientados a contribuir al desarrollo integral de los habitantes del país, también hacia la actividad productiva del país mediante el desarrollo de la infraestructura vial y las comunicaciones.

Es importante agregar que, como respuesta al proceso de planificación implementado por la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia y el Ministerio de Finanzas Públicas, dicho Ministerio, usa los instrumentos necesarios, además aplica los

lineamientos regulados por los mismos, con el fin esencial de institucionalizar el proceso de planificación, precisamente en el área de infraestructura. Es importante agregar que, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda tiene como fin esencial y específico el control y regulación de pesos, cargas y dimensiones de los autos que circulan por las vías de la República de Guatemala, asimismo responde a las problemáticas que conllevan la ausencia de control de pesos y dimensiones en las diversas carreteras, el producto del sobrepeso en los vehículos, los accidentes, entre otros.

2.1.1. Misión

La misión del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda es “ser el Ente Rector que direcciona, reglamenta y representa en el ámbito nacional a los sectores de comunicación, infraestructura y vivienda ejecutando políticas y estrategias para integrar al país con servicios acorde al desarrollo social y económico de la nación, contribuyendo a mejorar la competitividad a través del ejercicio de una administración y control eficientes.”¹⁸

2.1.2. Visión

La visión del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda corresponde a “ser una entidad modelo de la gestión pública, rectora del desarrollo de la infraestructura del

¹⁸ Ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda. Pág. 5.

Estado, ejerciendo un acompañamiento efectivo en el desarrollo de los sectores de comunicaciones, infraestructura y vivienda, como soportes del crecimiento de la economía nacional; además de ser un eje del desarrollo integral de los guatemaltecos a través de la promoción y facilitación para el acceso universal a la tecnología de la información, las comunicaciones y la vivienda.”¹⁹

2.2. Evolución histórica

Desde un enfoque general, se comprende que las carreteras son la principal vía de comunicación de un país, por tanto, para que Guatemala cuente con infraestructura y comunicaciones apropiadas, se creó el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda CIV, que es una entidad delegada para la planificación y desarrollo de sistemas de comunicaciones, infraestructura y transporte en todo el país.

En este mismo enfoque, el Ministerio de Comunicaciones fue creado el 24 de agosto de 1871, bajo el nombre de Ministerio de Fomento, regulado por el Decreto No.14. Seguidamente el 17 de agosto de 1999, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda CIV es reglamentado por el Acuerdo Gubernativo 520-99, reconociéndolo como el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Es importante agregar que, “durante más de un centenar de años el Ministerio de Comunicaciones ha llevado desarrollo a diferentes regiones; Guatemala cuenta actualmente con más de 1,000 puentes a nivel nacional; más de 6 mil 500 kilómetros de carreteras asfaltadas; más de 6

¹⁹ Loc. cit. Pág. 30.

mil servicios de telefonía rural a través del Fondo para el Desarrollo de la Telefonía FONDETEL; anualmente se otorgan más de 100 mil soluciones habitacionales.”²⁰

Así pues, Guatemala es un país que se encuentra en desarrollo económico y turístico, debido a la modernización de los aeropuertos Internacionales La Aurora y Mundo Maya, en Petén; también tomando en cuenta a Quetzaltenango y San José y 3 Terminales Aéreas en San Marcos, Huehuetenango y Coatepeque. Esto se menciona debido a que, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda es el delegado de velar por la seguridad vial en las carreteras, para cumplir con este mandato el Ministerio cuenta con más de 200 brigadistas de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial Provial para los operativos de control y apoyo, además, la Dirección General de Transportes regulariza los servicios de transporte extra-urbano en el territorio nacional.

En este mismo sentido, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, tiene a su cargo la construcción y remodelación de la infraestructura de edificios educativos, gubernamentales y en la actualidad también trabaja en la construcción de penitenciarios. Al mismo tiempo “a lo largo de estos 136 años, la infraestructura vial, edificios y viviendas de Guatemala se han visto amenazadas por desastres naturales, como el terremoto de 1976, el huracán Mitch en el 2002 y la tormenta tropical Stan en el 2006; este último puso de manifiesto la entrega y espíritu de servicio en la restauración de la viabilidad del país en tan solo 72 horas.”²¹

²⁰ González, A. *Evolución de la vivienda en Guatemala*. Pág. 47.

²¹ U. César. *Historia del transporte urbano en Guatemala*. Pág. 73.



Ahora bien, la razón de ser del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda radica en la importancia que revisten las vías de comunicación para un país como lo es Guatemala, con el objetivo esencial de garantizarle a los habitantes el derecho de transportarse por ellas, por lo mismo, fue creada dicha entidad que es la encargada de planificar y desarrollar sistemas de comunicaciones, infraestructura y transporte para el país.

Las funciones de dicho ministerio, se encuentran establecidas en la Ley del Organismo Ejecutivo, con numerosas dependencias, en esta línea, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, regulado a través del Decreto Legislativo No. 93-45, también ha sido reformado por los Decretos. 74- 97, 114-97 y 22-99, el cual tiene como función primordial, formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico que regula el establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país.

Además, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, vela por el uso apropiado y aprovechamiento racional de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo, así como las políticas relacionadas a la obra pública; a los servicios de información vulcanológica, sismológica, meteorológica e hidrológica, también de los aspectos que se relacionan con la política de vivienda y asentamientos de los habitantes más vulnerables económicamente del país.

El Ministerio en mención ha establecido una serie de acciones para dar respuesta a las políticas creadas en los Programas de Gobierno en diferentes periodos, y a los compromisos obtenidos en el contexto de los Acuerdos de Paz, los cuales están enfocados en mantener, ampliar y optimizar la cobertura hacia el interior del país, a través de la descentralización de la aplicación de programas y servicios técnico-administrativos, en los procesos de modernización, enfocados a atender los sectores de la población más vulnerables económicamente.

Las acciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, son las siguientes:

- a. Administrar de manera descentralizada y subsidiaria, también contratar la provisión de los servicios de diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y supervisión de las obras públicas e infraestructura, que logran atender los requerimientos más urgentes de los habitantes;
- b. Como órgano rector de las políticas de los sectores comunicaciones, transporte y vivienda, propone al Organismo Ejecutivo las normas técnicas y además gestiona con los otros Ministerios factores que permiten su desarrollo;
- c. Lleva a cabo proyectos de infraestructura, con el fin esencial de dar respuesta a los acuerdos del proceso de paz y de esta forma afrontar la pobreza, así como contribuir al desarrollo económico y social de los habitantes;

- d. Propone instrumentos regulativos de sistemas de transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, de igual manera las frecuencias radiales y televisivas, de telecomunicaciones, correos y telégrafos, cuidando su pronta, estricta y eficaz aplicación;
- e. Apoya a los habitantes de bajos ingresos y a los grupos rurales a efecto de dotarlos de medios de comunicación, a través de los diferentes programas;
- f. Mejora los servicios de investigación, observación y análisis de los fenómenos naturales, con el fin esencial de prevenir desastres y ubicar áreas de riesgo;
- g. Impulsa un mejor servicio de sistemas de radio y televisión, con el objetivo de difundir el avance de los Acuerdos de Paz, además mantiene informada a la población de las actividades gubernamentales;
- h. Presta mediante el Sistema Nacional de Correos y Telégrafos, un servicio mejor de recepción, ordenamiento, clasificación y entrega de correspondencia tanto nacional como internacional, asimismo la recepción, transmisión y entrega de mensajes telegráficos en el territorio nacional;
- i. Introducción de mercados de telecomunicaciones a inversionistas nacionales e internacionales, mediante procesos de subastas de frecuencias de radio, televisión

y telefonía, con el fin esencial de concesionarlas y de esta forma prestar un mejor servicio a los habitantes;

- j. Ofrece equipo especial a la navegación aérea, además mejora los servicios aeroportuarios, con el objetivo de captar una mejor multitud de pasajeros;
- k. Fortalece las medidas de seguridad en la red vial del país, con el fin de ofrecer protección a los ciudadanos y de igual manera al patrimonio de transportistas, mejorando los servicios y programas de apoyo al transporte extraurbano de pasajeros y carga pesada;
- l. Construye edificios escolares, atendiendo a las necesidades en el interior de la República, también hospitales, centros y construcción de puestos de salud, alcantarillados, acueductos, drenajes, entre otros;
- m. Coordina mediante el Fondo Guatemalteco para la Vivienda FOGUAVI, todos los elementos inherentes para ofrecer vivienda básica a la población urbana y rural de recursos económicos bajos, con el objetivo de reducir el déficit habitacional en el país.

2.3. Estructura

Previo a describir la estructura del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, es importante mencionar que en el Artículo 30 de la Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto Número 114- 97 del Congreso de la República de Guatemala, regula que dicho Ministerio es, el ente encargado de planificar y desarrollar sistemas de comunicaciones, infraestructura y transporte en todo el país.

Además, le corresponde crear políticas para hacer cumplir el régimen jurídico, mantener y desarrollar sistemas de comunicaciones y transporte en toda la región del país.

Por lo tanto, dicho Ministerio cuenta con diversas dependencias que pretenden alcanzar el objetivo descrito. Es en Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda Acuerdo Gubernativo 520-99, que se encuentra regulada y definida la estructura organizacional del Ministerio, integrada por "el Viceministerio de Vivienda que como lo establece el numeral 5.2a, depende a nivel administrativo del Despacho Ministerial, y dos unidades o direcciones: el Fondo para la Vivienda y la Unidad para el Desarrollo de Vivienda Popular en los artículos 55 y 74 Ley de Vivienda. Según la Ley de Vivienda, el ente rector debe promover y facilitar el desarrollo habitacional del país y su ordenamiento territorial por medio de las unidades administrativas que se definan para el efecto en el artículo 14."²²

²² Aceña Villacorta de Fuentes, María del Carmen. Educación vial, guía para docentes. Pág. 81.

No obstante, el Reglamento Orgánico Interno ROI del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda CIV no ha sido actualizado desde la entrada en vigor de la Ley de Vivienda, por lo tanto, la insuficiencia en la adaptación de la estructura organizacional del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, ante las obligaciones y competencias atribuidas por la Ley de Vivienda al ente rector, tiene como resultado algunas carencias de unidades administrativas que se especialicen en el cumplimiento de lo establecido por dicha ley.

En la página del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, se encuentra descrita la misión, visión y valores de dicha entidad, respecto a su estructura se encuentra una imagen del organigrama organizacional, a continuación, se describe el mismo.

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

- a. Comunicaciones: esta área se encuentra integrada por tres departamentos; Telecomunicaciones; Radiocomunicaciones; Correos y telégrafos, las unidades responsables son SIT, DGRTN, DGCYT, FONDETEL y UNCOSU.
- b. Vivienda: esta área se encuentra estructurada por tres unidades FOPAVI, UDEVIPO Y FFS.
- c. Sismología, vulcanología, meteorología e hidrología, este departamento corresponde al INSIVUMEH.

- d. Infraestructura, este departamento se encuentra integrado por dos áreas: Infraestructura vial e Infraestructura estatal, las unidades responsables son DGC, COVIAL, UCEE y FSS.
- e. Transporte, este departamento se encuentra integrado por el área; transporte aéreo, transporte terrestre, transporte marítimo y transporte ferroviario, las unidades responsables son DGAC, DGT, PROVIAL y FECGUA.

2.4. Funciones

Con base al Acuerdo Gubernativo No. 520-99 el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, le fue asignado el formular políticas para hacer cumplir el régimen jurídico a dicha institución, el mantenimiento y desarrollo de los distintos sistemas de comunicaciones, así como el transporte de todo el país; también lo relativo al uso y beneficio de las frecuencias radioeléctricas, el espacio aéreo, las obras públicas, los servicios de información meteorológica, vulcanológica, sismológica e hidrológica; de igual manera debe formular una política de vivienda y asentamientos humanos. Para cumplir con dichas asignaturas el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, tiene a su cargo las funciones siguientes:

- a. Llevar a cabo las obras de infraestructura vial, de interés colectivo, según los planes que suscitan el desarrollo y beneficio racional de los recursos del país, con el fin de lograr el bienestar de la población, de igual forma, conservar el sistema vial



pavimentado y no pavimentado en condiciones adecuadas de transitabilidad en toda época del año y darles el mantenimiento correspondiente a los puentes de la red vial del país.

- b. Gestionar, controlar y nivelar los servicios públicos de transporte extraurbano de pasajeros y de carga por carretera, con el objetivo esencial de ofrecer y garantizar seguridad a los individuos, así como a los bienes confiados a tales servicios.
- c. Remodelar, ampliar, modernizar y optimizar la infraestructura de los aeropuertos y aeródromos del país, con el objetivo de tener en buenas condiciones los mismos, cumpliendo con las normas y requisitos internacionales de aviación y seguridad aeroportuaria nacional.
- d. Planear, construir, ampliar y mantener en buenas condiciones la infraestructura pública en el entorno educacional, seguridad pública, salud, bienestar social, cultural y deportivo.
- e. Velar que cada una de las emisoras de radio y televisión del país, cumplan con las normas establecidas por la Ley de Radiocomunicaciones, referente a la regulación de comerciales y supervisión de cada uno de los medios de comunicación, de igual manera con la difusión de programas radiales transferidos en el Sistema Nacional de Radio, enfocados en el área educativa y cultural.

- f. Optimizar la prestación de servicios de información sismológica, vulcanológica, meteorológica e hidrológica referente a las diversas zonas del país para ofrecer a los usuarios de distintos sistemas de transporte, y esencialmente a la navegación aérea, pronósticos del clima; de igual forma, realizar la sistematización de la reunión, análisis, interpretación y expansión de datos de la información antes mencionada.
- g. Practicar una supervisión periódica de la prestación de los servicios postales concesionado a las diversas empresas, que cumpla con el contrato suscrito en su oportunidad, con el objetivo, que el servicio se realice cumpliendo con las normas y estándares de calidad fijados respecto a; seguridad, tarifas, horarios, entrega en la distribución domiciliaria, entre otros, utilizando métodos de control en tiempos de entrega y recuento físico de piezas postales.
- h. Colaborar con la autoridad de tránsito con el fin de garantizar la fluidez del tráfico vehicular, calzadas, autopistas, carreteras primarias y secundarias, en lugares donde la autoridad de tránsito no haya sido asignada a otra institución, de igual manera en áreas que se realicen proyectos u obras de infraestructura asignados al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, con el fin esencial de garantizar la seguridad de los individuos que utilizan cualquier medio de transporte en las distintas carreteras, así como la aplicación de normas establecidas al mantenimiento y métodos de prevención de accidentes o desastres en la red vial en las diversas áreas del país.

- i. Ofrecer apoyo, fortaleciendo, fomentando y regulando las actividades enfocadas a solucionar la problemática habitacional del país; asimismo formular y ejecutar la política de vivienda y asentamientos humanos, orientados a ofrecer soluciones habitacionales a la población más vulnerable económicamente a través de los programas de subsidios directos; vigilar el cumplimiento de la legislación nacional respecto a la vivienda y asentamientos humanos, velar por el cumplimiento de la legalización de bienes inmuebles y dotación de infraestructura básica y servicios comunitarios, con el objetivo primordial de ayudar al desarrollo del sector vivienda.
- j. Velar por el cumplimiento de la Ley Reguladora del Uso y Captación de Señales Vía Satélite y su Distribución por Cable, así como el Reglamento, además fijar las sanciones que deben ser aplicadas a las empresas que transgredan la Ley.
- k. Gestionar, controlar, regular y monitorear las telecomunicaciones de acuerdo con la Ley General de Telecomunicaciones, con el objetivo esencial de fomentar el libre mercado de servicios en el país, promoviendo la inversión en el sector y extendiendo la cobertura al área rural accionando asegurando el adecuado funcionamiento del mercado de las telecomunicaciones con reglas específicas para promover el desarrollo integral.
- l. Determinar y realizar los métodos financieros y administrativos para el desarrollo del servicio telefónico en áreas rurales y urbanas de escasos recursos, a través de programas de subsidio a instituciones públicas y privadas que lleven a cabo

proyectos concretos de telefonía, que cumplan con los requerimientos de la Ley General de Telecomunicaciones, con el objetivo de ofrecer a la población de escasos recursos los medios para la construcción de infraestructura de conectividad para la ejecución de puestos de servicio telefónico comunitario en cada pueblo y que este acceso sea social, físico y accesible a sus recursos económicos.

2.5. Dirección General de Caminos

La Dirección General de Caminos pertenece al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a dicha dirección se le otorgó la creación de una adecuada y segura Infraestructura vial, que debe cumplir a través de la elaboración y aplicación de programas y proyectos que cumplan con las políticas de desarrollo integral del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Dicha Dirección tiene como misión, ser una "Institución gubernamental que planifica, diseña, ejecuta y supervisa las obras de construcción, mejoramiento, ampliación, reconstrucción y mantenimiento de las carreteras en la República de Guatemala, contribuyendo al desarrollo nacional y al bienestar económico y social de la población guatemalteca."²³

Puede observarse entonces que esta Dirección es de suma importancia para el desarrollo económico y social del país.

²³ Ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda. Pág. 6.



En este mismo sentido, la Dirección General de Caminos fue fundada como ente del Estado delegado para la construcción y mantenimiento de carreteras en Guatemala, con fecha 28 de mayo de 1920, a través de un acuerdo gubernativo, bajo el mandato del Licenciado Carlos Herrera, instituyendo que durante el gobierno del General Lázaro Chacón, fue eliminada la Dirección General de Caminos con el Acuerdo Gubernativo del 8 de noviembre de 1930, estableciendo la construcción de obras viales mediante contratos, exponiendo en forma simultánea otro decreto que presentaba la Comisión Nacional de Caminos.

Seguidamente el 19 de febrero de 1931, en el gobierno central del General Jorge Ubico, se canceló la Comisión Nacional de Caminos y es restituida la Dirección General de Caminos, reestructurándola para el cumplimiento de los objetivos con los cuales fue establecida.

Con base a lo antes mencionado, puede apreciarse la importancia respecto a la existencia de una entidad pública que opere como ente rector en el ámbito de las vías de comunicación terrestre, considerando que los caminos son esenciales para el desarrollo y la comunicación en el país. Ahora bien, en la actualidad es el Acuerdo Ministerial con fecha 4 de octubre de 1971 el que normaliza los actos de la misma, instituyendo un Reglamento Interno, el cual ha sido reformado por diversos acuerdos ministeriales como; el Número 634-96 del 5 de junio de 1996 y Número 7,074 de fecha 27 de diciembre de 1996.

En este mismo contexto, las acciones esenciales de la Dirección General de Caminos están enfocadas especialmente en el Plan de Carreteras Seguras; en el mismo sentido del marco de Estrategias del Eje de Infraestructura Productiva conocido como Infraestructura productiva para un país competitivo, mediante esta estrategia propone inducir la ejecución del Plan Multimodal de Obras de Infraestructura PMOI que tiene como objetivo esencial; Recuperar la infraestructura de apoyo a la producción, mediante los diversos programas que se relacionan directamente con la infraestructura vial estos son; reconstrucción de carreteras; y rehabilitación y reconstrucción de puentes.

Cabe agregar que, la Dirección General de Caminos a través del Plan Estratégico de Infraestructura Vial le da prioridad a la rehabilitación y reconstrucción de la infraestructura de puentes y carreteras reconocidas por el Ministerio, además dicha Dirección define programas para el dragado de ríos y su ejecución; el mismo programa fue establecido con base a los lineamientos de inversión segura y gestión de riesgo establecidos por la Dirección General de Caminos y de la mano con la Unidad Ejecutora de Conservación Vial COVIAL y el Fondo Social de Solidaridad FSS.

2.6. Dirección General de Protección y Seguridad Vial

Respecto a la Dirección General de Protección y Seguridad Vial fue creada con el fin primordial de disminuir accidentes, a su vez ofrecer y garantizar seguridad vial a los individuos que circulan por las distintas vías del país, siendo estos peatones o conductores. La Dirección General de Protección y Seguridad Vial cumple con su objetivo



a través de la instrucción o capacitación, promoción de consejos para garantizar la seguridad vial, además tiene acercamiento con las aldeas, pueblos y comunidades para estar pendiente de las necesidades y solicitudes de los habitantes circulantes.

La Dirección opera con base a las leyes en materia, que pretenden la libre circulación de un espacio de tránsito sin accidentes, presencia física a través de agentes correctamente capacitados con valores como; disciplina, honestidad, justicia, responsabilidad, integridad, respeto y espíritu de servicio, además de tener conocimiento adecuado del ordenamiento vial, en cada parte del país.

Así pues, la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, tiene asignado el adecuado funcionamiento del transporte terrestre, además ofrecer ayuda a la autoridad de Tránsito correspondiente, con la finalidad principal de garantizar la fluidez al tránsito vehicular, en el lugar donde se estén realizando obras o proyectos de infraestructura por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. De igual manera debe ofrecer ayuda en lugares como; autopistas, calzadas, carreteras principales o secundarias, cualquier lugar donde la autoridad de tránsito requiera y se le haya asignado dicha tarea.

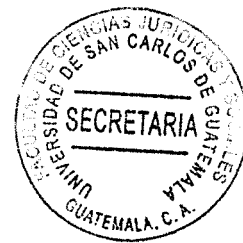
Otro servicio a cargo de dicha institución es la de ofrecer asistencia a las personas que estén conduciendo y se les presente alguna falla mecánica, ayudar con el objetivo esencial de garantizar la fluidez del tránsito vehicular para no crear tránsito. Por otro lado, es preciso agregar que dicha Dirección como dependencia del Ministerio de

Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, tiene más de 200 brigadistas de Provia contratados para los operativos de control y apoyo, con este personal capacitado garantizar la seguridad vial en carreteras.

En otras palabras, la Dirección General de Protección y Seguridad Vial es la institución delegada para reducir los accidentes y garantizar la seguridad vial de las personas que transitan por las calles; peatones, pasajeros y conductores, cumpliendo con dicho mandato a través del personal capacitado, mediante la divulgación de seguridad vial, con la adecuada aplicación de leyes, presencia física y ordenamiento vial en cada carretera, autopista, calles principales, entre otros.

El objetivo de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial es “contribuir al funcionamiento eficaz del sistema de transporte terrestre en el territorio nacional.”

Es preciso mencionar que, la Dirección en mención, esta institución cuenta con un Departamento de Educación Vial el cual es delegado de capacitar a niños, adolescentes y Policías Municipales de Tránsito, con el objetivo esencial de la formación de conductores, pasajeros y peatones con responsabilidad, proyectando respeto a las autoridades y con el adecuado conocimiento de las señales de tránsito. Asimismo, por ser el ente rector en temática de seguridad vial a nivel nacional, lleva a cabo la práctica de capacitaciones a transportistas y empresas que requieren apoyo a sus pilotos.



2.7. Dirección General de Transportes

La Dirección General de Transportes es, una entidad de orden público, que tiene como finalidad primordial regular la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por las distintas carreteras del país, también el servicio especial de turismo, agrícola e industrial y de carga. Esta misma Dirección, establece las medidas requeridas para garantizar un transporte seguro, digno, moderno y eficaz para los individuos, de igual manera bienes e intereses enfocados al mismo servicio, por tanto, la institución en mención establece los requisitos, normas, términos y procesos para el otorgamiento de concesiones y permisos de un sistema de transporte seguro, contribuyendo al impulso de forma eficaz a la economía del país.

En este mismo sentido, la Dirección General de Transportes es el ente rector del servicio de transporte público en Guatemala, en otras palabras, es la institución delegada de emitir las licencias de operación solicitadas por entidades y personas de forma individual, actúa también al amparo de la ley y con reglamentos de la materia, para ofrecer un servicio de calidad de transporte extraurbano para los pasajeros.

Los objetivos de la Dirección General de Transportes son:

- a. “Regular la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, el servicio especial de turismo, agrícola e industrial y de carga.



- b. Establecer las medidas necesarias para garantizar un transporte digno, seguro, moderno y eficiente para las personas, bienes e intereses, confiados a tal servicio.
- c. Establecer los requisitos, condiciones, términos y procedimientos para el otorgamiento de las concesiones y permisos de un sistema ramificado de transporte.
- d. Contribuir a impulsar de manera eficaz la economía del país.”²⁴

Ahora bien, es preciso mencionar las funciones de la Dirección General de Transportes, que se encuentran reguladas en el artículo 30 de la Ley del Organismo Ejecutivo, estas son:

- a. “Formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país.
- b. Proponer para su aprobación y ejecutar los instrumentos normativos de los sistemas de transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, así como de las frecuencias radiales y televisivas, de telecomunicaciones, correos y telégrafos, velando por su pronta, estricta y eficiente aplicación.
- c. Administrar la contratación, concesión y otras formas descentralizadas de prestación de los servicios públicos a su cargo y supervisar su ejecución.”²⁵

²⁴ CIV, de Guatemala, G. & CONAVI. Política nacional de vivienda y asentamientos humanos 2020-2032. Pág. 28.

²⁵ *Ibíd.* Pág. 29.



Dentro de este marco, la Dirección General de Transportes es una dependencia del ^{Vice} ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; de tal forma que es reconocido como un órgano esencial delegado para velar por el adecuado acatamiento del Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. De igual forma, realiza sus actividades de acuerdo con las reformas del Acuerdo Gubernativo 225-2012, y de esta manera los transportistas logran cumplir con los requisitos y compromisos que el reglamento establece con el objetivo primordial de mejorar el servicio.

Es preciso agregar que, la Dirección General de Transportes es un ente con facultad de control respecto a: las tarjetas de operación en circulación, número de rutas, líneas de transporte extraurbano con autorización, tiene la facultad para realizar operativos, multas y remisiones emitidas, también está enfocado en la prevención de la proliferación de transportes extraurbanos ilegales; cada acción o técnica empleada por parte de dicha institución es con el objetivo de garantizar a la población guatemalteca el cumplimiento de sus derechos inherentes; además de ofrecer seguridad, dignidad, modernización y eficacia del transporte colectivo en todo el país.

2.8. Régimen jurídico

Referente al régimen jurídico, es preciso mencionar que la regulación del tránsito depende en gran medida a la capacidad del personal a cargo de estas instituciones tanto



el administrativo como el operativo, quienes realizan dichas funciones. Además, uno de los puntos esenciales para lograr el éxito de los objetivos y que el legislador pretende con el régimen jurídico, es que toda la administración pública tenga el conocimiento del régimen jurídico en materia de tránsito, porque el desconocimiento de la existencia de dichas leyes, conlleva a realizar y aplicar incorrectamente su función dependiendo de su cargo en la administración pública.

2.8.1. Ley de tránsito de Decreto número 132-96

En este mismo orden de ideas, puede mencionarse cómo surgió la regulación legal del tránsito en Guatemala "en 1946 se creó el primer reglamento de transporte extraurbano, pensando en ordenar la circulación. El aumento del uso de automotores en el país inició en 1960, por el impulso del Mercado Común Centroamericano. Seguidamente en 1956, se abrieron las carreteras principales como las rutas al Pacífico y hacia Occidente, construyendo de esta forma el conocido Trébol y se incorporó gran cantidad de tierra urbanizable. Para 1980, el área metropolitana producía el 50% del producto Interno Bruto y actualmente se genera el 80% del PIB."²⁶

Puede observarse que, con esta concentración económica se continúa atrayendo masas de trabajadores y autos, también la estructura física del valle es complicada, por los diversos barrancos, que hacen muy costoso juntar o crear otras vías de acceso, además

²⁶ Rebón, Jorge Luis. **Problemas jurídicos del transporte público e individual de pasajeros**. Pág. 52.

de la urbanización acelerada que cierra el paso a nuevas vías, entonces el urbanismo impide abrir nuevas carreteras.

Como respuesta a dicha situación, nace la Ley de Tránsito regulada en el Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, a continuación, se describe de forma breve el contenido de la misma.

El Título I de dicha ley, especifica las Disposiciones Generales que contiene tres Artículos que establecen lo relacionado a las actividades de control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de los individuos y vehículos, conductores, pasajeros, estacionamientos, señalización, semaforización, utilización de vías públicas, respecto a la educación vial, actividades de policía las cuales se aplican a cualquier individuo y vehículo que se encuentre en el país.

Se entiende entonces que, la Ley de Tránsito normaliza lo relacionado a la responsabilidad vial tanto de los conductores como de los peatones, por lo tanto, deben cumplir con lo establecido en materia de tránsito tal y como lo define el ordenamiento jurídico ordinario y reglamentario, especificando de esta manera las sanciones aplicadas a los propietarios y conductores de vehículos.

La Ley de Tránsito en su Título II, normaliza lo relacionado a las autoridades de tránsito en ocho artículos incluyen lo siguiente; la competencia del tránsito en la vía pública es asignada al Ministerio de Gobernación a través del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional.

Entre las funciones del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional esta; planear, dirigir, gestionar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional; además redactar el reglamento para la aplicación de la Ley; organizar y administrar la Policía Nacional de Tránsito controlando el adecuado funcionamiento de las otras instituciones públicas o privadas, facultadas para “cumplir actividades de tránsito; emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir, organizar, llevar y actualizar el registro de conductores, el registro de vehículos; diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos; recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta Ley y disponer de ellos.”²⁷

De igual manera la aplicación de sanciones establecidas en esta Ley realizando todas las funciones asignadas y establecidas por esta Ley y las que delegue el Ministerio de Gobernación respecto al tránsito. Continuamente el Título III de la Ley de Tránsito, se encuentra estructurado solamente de dos Artículos enfocados a regular todo lo del Tránsito de Personas donde de forma clara puede apreciarse, que el derecho de vía lo tienen las personas peatones, tomando en cuenta que lo hagan respetando las señalizaciones y de forma adecuada tal y como lo establece la ley. Ahora bien, respecto a la responsabilidad de los conductores de vehículos o cualquier otro tipo de transporte terrestre o acuático, los mismos quedarán exentos de responsabilidad cuando atropellen a un individuo en la vía pública siempre que esté conduzca según las leyes establecidas.

²⁷ Paiz Schwartz, Gerardo. *Degradación ambiental y desastres en Guatemala*. Pág. 110.



Ahora bien, en el Título IV de la Ley de Tránsito regula todo lo relacionado a conductores y licencias de conducir establecido en los artículos del 14 al 17; establece que la licencia de conducir es un documento extendido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional autorizando a una persona para que conduzca un vehículo cumpliendo con las distintas normas, reglamentos y otras leyes aplicables, entre otros.

2.8.2. Reglamento de tránsito Acuerdo gubernativo 273-98

Respecto al Reglamento de la Ley de Tránsito en este se regula lo relacionado al peatón, “las normas generales que los rige, la preeminencia en el derecho de vía, la circulación por espacios establecidos para el peatón, pasos peatonales, uso del espacio peatonal, las zonas escolares y las prohibiciones de circular peatonalmente por ciertas vías.”²⁸

No obstante, en dicho documento no hace uso del derecho de igualdad entre los conductores y peatones, porque para los conductores hay sanciones de toda clase, sin embargo, para el peatón no existen penalidades.

El Reglamento de Tránsito se encuentra regulado por el Acuerdo Gubernativo Número 273-98, estructurado con dos Considerandos, a continuación, se describe de forma breve. lo contenido en dicho Reglamento.

²⁸ Reglamento de Tránsito. Organismo ejecutivo. Pág. 11.



El Título I detalla las Disposiciones Generales establecidas en el Capítulo I éste contiene cinco artículos que señalan lo relacionado a la Organización del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. El nombramiento y las contrataciones del jefe y subjefe de los Departamentos de Tránsito corresponden al Ministro de Gobernación con propuesta del Director General de la Policía Nacional Civil, regula la contratación del personal asignada al Jefe del Departamento de Tránsito.

En este mismo sentido, el Capítulo II del Reglamento de Tránsito regula lo relacionado al objeto del Reglamento, así como las definiciones que cada conductor y peatón debe tener conocimiento; en otras palabras, el objeto de los conductores es tener conocimiento de lo relacionado al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional según la Ley de Tránsito que establece de forma clara, por tránsito debe comprenderse todas las actividades enfocadas a la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos.

Ahora bien, el objeto de los peatones corresponde a definiciones, son ciento veintiuno presentadas en orden alfabético estableciendo las reglas desde; acera, bicicleta, calcomanía, ocupantes, dispositivo reflejante u ojo de gato, infractor, señales de tránsito, transporte colectivo, luz de cruce o baja, entre otros.

Seguidamente el Título II se encuentra conformado por tres Capítulos presentados de la siguiente forma; el primero todo lo relacionado a Vehículos y su clasificación; el segundo



todo lo relacionado a las autorizaciones para circular; y, el último relacionado al equipamiento esencial que deben contener los vehículos.

Se comprende entonces que, esta norma regula toda la clasificación, vigencia y portación así como a tipos de licencia para conducir, además el Reglamento en el Capítulo II, en su artículo 25 establece todo lo correspondiente para adquirir por primera vez licencia de conducir, asimismo en el artículo 26 establece todo lo relacionado a; los menores de edad y mayores de dieciséis años pueden adquirir licencia de conducir, considerando que se cumplan los requisitos establecidos en dicha ley. En otras palabras, el Reglamento de Tránsito en esta fase regula todo lo que engloba para renovación de licencias, dicha normativa legal fue establecida para la seguridad en el tránsito.

De forma conclusa puede afirmarse que, la Ley y el Reglamento de Tránsito vigente es de suma importancia, utilidad y necesidad para todos los guatemaltecos y extranjeros que estén de visita en Guatemala, ya sean conductores o peatonales, porque el orden vehicular demanda seguridad para cada ciudadano.

De forma general, el Reglamento fue establecido con la visión de proteger a todo ciudadano guatemalteco en contra de medios contaminantes, ya sean contaminaciones auditivas, daños a terceros, accidentes vehiculares, tránsito de animales en la vía pública, entre otros.



Efectivamente las normas que se analizaron cumplen una función de carácter constitucional, creadas con el fin primordial de proteger la vida, garantizar la seguridad y el bienestar integral y colectivo de todos los ciudadanos de Guatemala, cumpliendo de esta forma con el artículo 2 de la Constitución Política de la República que establece como deber del Estado, garantizar a cada uno de los ciudadanos libertad, justicia, seguridad, paz, entre otros.



CAPÍTULO III

3. Aspectos generales de la seguridad vial en Guatemala

De las generalidades de los sistemas de regulación de seguridad, resalta lo importante que son para reducir y pretender eliminar la afluencia de muertes y heridas graves ocasionadas por los diversos accidentes de tráfico, dichos sistemas se concentran en un enfoque holístico permitiendo una mejora continua de las prácticas de regulación de seguridad vial, así como del uso oportuno del sistema desde los costes económicos y colectivos.

En esta misma línea, la Organización Mundial de la Salud respecto a los sistemas de regulación de seguridad vial, menciona que “la accidentabilidad como un problema de salud pública, puesto que en promedio los accidentes de tráfico causan más de 1,3 millones de muertes al año y dejan entre 20 y 50 millones de personas con traumatismos no mortales y muchos de los casos provocan discapacidad.”²⁹ Dejando claro que, si continúa la problemática para los siguientes años los accidentes de tráfico pueden convertirse en la séptima causa de muertes más relevante a nivel mundial.

Se comprende entonces que, sistemas de regulación de seguridad vial son una técnica que socorren a integrar la operación de todas las áreas de regulación vial, las cuales son; planificación, optimización de los recursos, planteamiento de objetivos, metas y la

²⁹ Organización Mundial de la Salud. 10 datos sobre la seguridad vial en el mundo. Pág. 14.

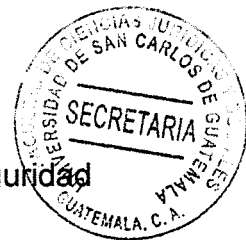


evaluación de la eficacia de dichos sistemas. Para responder a la problemática que generan los múltiples accidentes de tránsito, los sistemas de regulación de seguridad vial, están enfocados a toda la población desde los conductores hasta los peatones, esto con el fin esencial de prestar la debida importancia a la seguridad vial.

Ahora bien, tomando en cuenta que, actualmente la seguridad vial representa un problema a nivel mundial y este es generalmente por el incumplimiento de las leyes de tránsito, también por la falta de control de las entidades a cargo y esencialmente por las empresas de carga pesada, al no establecer procesos institucionales y no llevar a cabo el adecuado seguimiento.

Los sistemas de regulación de seguridad vial, están enfocados en la reducción de muertes y heridas graves ocasionadas por los accidentes de tráfico, adquieren el compromiso político y asignación de recursos, mediante los siguientes pilares:

- a. Regulación de la seguridad vial: enfocado en la necesidad de fortalecer la capacidad institucional y organizativa de las empresas dedicadas a la gestión de seguridad vial.
- b. Vías de tránsito y movilidad más segura: mejorar la seguridad de las redes viales urbanas y rurales para beneficio de cualquier usuario, esencialmente los más vulnerables, como; peatones, ciclistas y motociclistas.



- c. Vehículos más seguros: hace conciencia de la necesidad de mejorar la seguridad del parque de vehículos que circulan en la vía, a través de mecanismos para acelerar la introducción de nuevas tecnologías orientadas a la seguridad, y el cumplimiento de normativas legales.
- d. Usuarios de vías de tránsito más seguros: elaboración de programas integrales para mejorar la conducta y actitudes de usuarios de las vías de tránsito desde tempranas edades a través de instituciones de formación.
- e. Respuesta tras los accidentes: promoción de acciones para mejorar la capacidad de sistemas de salud y de índoles con el objetivo de ofrecer a las víctimas de accidentes la asistencia requerida y adecuada a través de tratamientos de emergencia y rehabilitación.

3.1. Antecedentes a nivel internacional

Referente a los antecedentes de la seguridad vial esta surge, con la invención de la rueda, que fue un invento prescindible en la historia de toda la humanidad. "La rueda apareció por el año 4,000 antes de Cristo, invento que se le atribuye a los Sumerios. Pero ésta se utilizó en numerosos inventos, siendo fundamental la presencia de la rueda, en cualquiera de sus formas y usos. Inclusive, la Revolución Industrial le debe en buena parte mérito a



la misma, ya que es difícil imaginar un sistema mecanizado que no incluya la presencia de la rueda.”³⁰

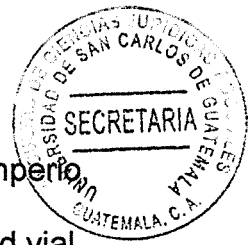
Por lo tanto, fue con la rueda que iniciaron a crear los medios de transporte, los cuales transportaban primeramente carga seguidamente a los humanos, estas fueron de tracción humana y animal. Es de esta forma, que comienza la necesidad de normar lo relacionado a seguridad vial por la ausencia de un ordenamiento vial, y vías para poder circular de forma ordenada sin peligro alguno. También, con este invento, cambio de forma radical el destino, tanto económico como social de todos los pueblos.

En esta misma línea de antecedentes, seguidamente “fue localizada en la región de Mesopotamia, al sur de Babilonia, existieron graves problemas de tráfico que tuvieron que soportar sus calles y sus habitantes, y que dieron lugar a la aparición, de lo que posiblemente fueron las primeras normas reguladoras de una circulación urbana, circulación urbana que estaba, al parecer, bastante colapsada por la alta afluencia de carruajes por las calles y caminos.”³¹ De esto, puede mencionarse que los problemas que actualmente se experimentan como; el tráfico, no es un problema que surge con la invención del transporte mecanizado.

En este mismo sentido de antecedentes, cabe mencionar que la violencia también fue tema de discusión en el Senado Romano, en el cual los miembros buscaban hallarle una

³⁰ López Fuentes, Rosa Enelda. **Letras jurídicas. Fundamentos éticos, sociales y políticos de los derechos fundamentales en la teoría jurídica contemporánea.** Pág. 118.

³¹ *Loc. cit.*



solución jurídica al problema que azotaba a diversidad de ciudades en ese imperio, quienes visualizaron como respuesta y solución violenta la regulación de seguridad vial.

Por otro lado, "hace más de dos milenios, en la antigua China, los guerreros, nobles y gobernantes, con la finalidad de obtener sus títulos y distinciones sociales, debían mostrar sus habilidades en el manejo de carruajes, debido a que se tenía la creencia, que el saber conducir un carro, es una muestra de que se tiene capacidad para conducir el estado."³² Por esto mismo, construyeron escuelas enfocadas en la enseñanza de manejo de carruajes, por lo tanto, representa un antecedente directo de las escuelas de conductores y de permisos relacionados a la seguridad vial.

Desde otra perspectiva, pero en la misma línea de antecedentes, en España, bajo el reinado de Carlos III, establecieron el Real Decreto de 12 de junio de 1761, que representaba una verdadera legislación respecto a caminos y vías. Es preciso resaltar que, en su reinado llegaron al punto de regular, controlar y condenar diversidad de aspectos relacionados con la regulación vial, entre estos; el ancho de las llantas de los carros, con el objetivo de evitar el uso de las llantas demasiado angostas en carruajes y que fueran pesadas, debido al daño que las mismas ocasionaban a los caminos.

Porque los carros de llanta estrecha tenían inclusive que pagar un impuesto adicional debido al deterioro que ocasionaba en las vías, ya que estas arrastraban materiales, con el que dañaban las carreteras. Estas regulaciones analizadas detenidamente, tienen

³² Ruiz Jiménez, Joaquín. *Aproximación epistemológica a los derechos humanos*. Pág. 29.



sentido, porque el deterioro de las vías también debe ser un tema regulado por las autoridades para conservar el bien de los recursos de la ciudad.

3.2. Antecedentes a nivel nacional

Llegando a este punto, puede observarse que, la seguridad vial ha existido desde tiempos antiguos en todo el mundo, precisamente desde los inicios del derecho que regula la seguridad vial. Por lo tanto, Guatemala no es ajena a la necesidad de regulación en esta materia, se comprende que en el transcurrir de la historia del país, la seguridad vial fue evolucionando con el pasar de los años.

“Fue en el año de 1849 en la que el Ministerio de Gobernación de la época decretó la creación de un impuesto para los carruajes, que eran un medio de transporte únicamente accesible para las clases altas, ya que la mayoría de calles eran peatonales. Seguidamente, en 1911, precisamente el 20 de abril la Policía Nacional, publica una revista, en la cual da a conocer lo que pudiera considerarse como el primer reglamento para la circulación de vehículos en Guatemala.”³³

En esa misma época, como tema importante, se normó lo relacionado a la adquisición del permiso de conducir, el cual es reconocido actualmente como licencia de conducir. Sin embargo, dicho permiso no se adquiría de la forma actual, donde la persona, en general debe hacer un examen de habilidades, que evalúa tanto las aptitudes físicas, de

³³ Lanuza Monge, Christian Alejandro. *Fundamentación de los derechos humanos*. Pág. 41.



igual forma que un examen de la vista que es obligatorio en la emisión de la primera licencia de conducir, así como en la renovación de la misma, actualmente también se realiza una prueba teórica y práctica de la persona quiere adquirir dicha licencia. Pero en la antigüedad la obtención de dicho permiso correspondía a la autorización previa de la Jefatura Política, con un informe de un Ingeniero, que establecería circunstancialmente las pruebas para emitir dicho documento.

Seguidamente, “el 4 de junio de 1927, se publicó en el Diario Oficial, el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional, el cual tenía un contenido eminentemente social, y dirigido a la seguridad de las personas por las vías de circulación, pudiendo ser este un antecedente directo de la Seguridad Vial en Guatemala; ya que en dicho cuerpo legal se regula medidas para garantizar la seguridad y los intereses de los mismos, así como también la conservación de la calles y caminos transitables; regulaba también, cuestiones referentes al ornato para capitalización y mejoramiento de las vías de comunicación.”³⁴

De igual manera en el cuerpo legal en mención, regula la autorización para que individuos ajenos a los propietarios del vehículo puedan conducirlo, siempre y cuando cuenten con el permiso emitido por la Oficina de Tráfico de la ciudad capital y las comisarías de la Policía Nacional en los departamentos, que corresponden. Continuamente, con el pasar de los años, y el notable crecimiento de población y consecuentemente el vehicular, se publicó en el Diario Oficial un Reglamento nuevo de Tránsito, con fecha del 20 de noviembre de 1952, el cual derogó el Reglamento de Trafico de la Policía Nacional, y las

³⁴ Sagastume Gemell, Marco Antonio. **Curso básico sobre derechos humanos**. Pág. 12.



reformas, parte de las regulaciones más importantes de dicho cuerpo legal fue una especie de antecedente de la "Inspección Técnica Vehicular".

El objetivo principal era vigilar el estado del vehículo, inspeccionando su funcionamiento y conservación para poder circular en la ciudad. Actualmente, se reconoce como "Inspección Técnica Vehicular" que corresponde a una supervisión de naturaleza técnica, de finalidad preventiva con el objetivo de la reducción de contaminación ambiental y regulación de los índices de accidentes ocasionados por los desperfectos mecánicos los cuales provocan inseguridad vial.

3.3. Definición de seguridad vial

De forma general, la seguridad vial es la no producción de accidentes, desde otro enfoque "la no producción de accidentes, no es real, ya que siempre cabe la posibilidad de que se produzca algún accidente, y más si se tiene en cuenta que entren factores que intervienen en el tráfico se encuentra el hombre, sobre el que recae la capacidad de decidir y con ella la de equivocarse, y al que, en última instancia, no podrá coartarse su libertad y poder de acción."³⁵

Es decir, que la seguridad vial nunca será una realidad de valores por completo, porque los accidentes de tránsito siempre han existido y siempre existirán. Entonces con la seguridad vial, lo que se pretende es, aspirar y ello es un derecho de los ciudadanos y

³⁵ Tránsito la Paz. Policía preventiva de la paz. Pág. 27.



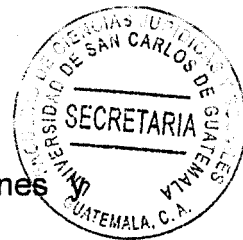
también un deber de todas las Administraciones Publicas, es la disminución de accidentes de tránsito, así como la regulación de sus consecuencias y que estas sean lo menos perjudiciales para el individuo y para la sociedad.

Se entiende entonces que, la seguridad vial se compone por diversos factores intrínsecos, elementos relativos a tres puntos específicamente; por ejemplo las acciones y mecanismos que deben considerar las personas que circulan ya sea de forma mecanizada o peatonal, de igual manera las regulaciones y recomendaciones por parte de las instituciones estatales, que actúan con la finalidad de crear un ambiente de seguridad en la circulación de caminos y carreteras, previniendo con un sistema de seguridad vial accidentes de tránsito.

La seguridad vial es definida como como "la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito."³⁶

Se comprende que, la seguridad vial es una disciplina, o una rama de la seguridad con una perspectiva multidisciplinaria, porque interactuando con la misma se encuentran los múltiples accidentes viales, por lo tanto, la seguridad vial tiene entre sus objetivos el análisis de las causas de accidentes de tránsito, de igual manera el análisis de las medidas o mecanismos para disminuir las consecuencias negativas o nocivas de dichos accidentes y ofrecer datos estadísticos para el estudio de accidentes de tránsito.

³⁶ L. Sminkey. El decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020. Pág. 68.



Desde otra perspectiva la seguridad vial es “el cumplimiento de las acciones mecanismos por parte de las personas que circulan por la vía pública, al momento de interactuar con los demás usuarios, previniendo así los accidentes de tránsito desde un enfoque multidisciplinario.”³⁷

De la definición anterior, puede darse suma relevancia a la palabra prevenir como un factor importante, porque la prevención de accidentes, conlleva una alta tasa de mortalidad en todo el mundo, los cuales pueden disminuir a través del conocimiento de los mecanismos de manejo defensivo y de las disposiciones legales.

En este mismo sentido, es preciso agregar que, los elementos que interactúan en un accidente de tránsito corresponden al individuo, ambiente y el mecánico, también dos de los tres elementos totalmente previsibles, son el factor humano y el mecánico. Por lo tanto, la normativa en materia vial es de suma relevancia, y cobra importancia cuando se vulneran los principios constitucionales como la seguridad de los ciudadanos y se vulnera el derecho a la vida.

Adicional a la regulación normativa de los actos del conductor y el peatón, así como la regulación a los aspectos mecánicos para lograr la seguridad vial, existe el respeto, que según la Real academia española es “veneración, acatamiento que se hace a uno”³⁸.

³⁷ J. Rodríguez, F. Armindo, y P. Chaparro. **Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-2015**. Pág. 48.

³⁸ S. Marquéz. **Metodología para la integración de la seguridad vial en la empresa, para reducir el índice de accidentes laborales de tráfico**. Pág. 51.

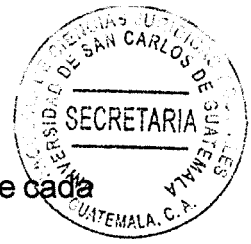
Ahora bien, se menciona el respeto, porque es un valor necesario que deben poseer las personas que transitan por las vías públicas, porque de esta manera se ofrece la dignidad al ser humano, y se crea una convivencia de paz entre los habitantes. Por último, la vía pública como tal, es conocida como un espacio de convivencia social, donde, en la cual convergen derechos y obligaciones, estas mismas deben ser respetadas por todos los que en ella habitan.

3.4. Definición de sistemas de regulación

En general los sistemas de regulación vial, se encuentran conformados por la trilogía de seguridad vial, que corresponden a; usuario, el vehículo y entorno, por tanto, los sistemas de seguridad vial tienen un enfoque preventivo que conlleva una concepción integral de los términos de dicho triángulo vial, además de las consideraciones en el diseño y de práctica de políticas públicas, de las guías de acción en términos estratégicos.

Un sistema de regulación vial se encuentra conformado de "elementos que son los vehículos motorizados, la vía pública y los usuarios, así como su entorno físico, social y económico. Para que un sistema de tránsito sea menos peligroso es menester adoptar un enfoque sistémico, esto es, entender el sistema en su conjunto y en la interacción entre sus componentes, e identificar las posibilidades de intervención, cada choque y sus consecuencias pueden representarse como un sistema de factores entrelazados."³⁹

³⁹ A. G. Vasco Intriago. *La muerte en delitos de tránsito y la suspensión condicional de la pena*. Pág. 63.



Por otro lado, como enfoque sistémico de la seguridad vial para los responsables de cada sector del país, el tomar decisiones para cada uno de los elementos del sistema de seguridad vial les facilita la tarea, en consecuencia, los resultados que se obtienen es la reducción de accidentes de tránsito.

Entonces, los sistemas de regulación vial son el conjunto de actividades enfocadas a prevenir, gestionar y disminuir el riesgo de lesiones o muerte de los individuos que interactúan en el sistema vial.

Por otro lado, el sistema de regulación vial es constituido como un factor social, económico y de salud, porque se encuentra centrado en una perspectiva multidisciplinaria sobre diversos factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, por ejemplo; el diseño de la vía, equipo vial, mantenimiento de infraestructuras viales, regulación del tráfico, diseño de automóviles y los factores de protección activa y pasiva, así como la supervisión vehicular, la inducción de conductores y los sistemas reglamentarios de conductores y peatones, la capacitación y educación de los usuarios en las vías, supervisión policial y sanciones, de igual forma la gestión institucional inclusive la atención a víctimas.

“Los sistemas de regulación vial son una herramienta que ayudan a integrar la acción de todas las áreas, facilitando la planificación, optimización de los recursos, el

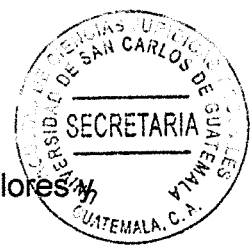
establecimiento de los objetivos, la evaluación de la eficacia, la reducción de costos, entre otros beneficios.”⁴⁰

Se comprende que, sistemas de regulación vial, permiten la interacción de políticas y normas con el sistema vial, a través de un enfoque basado en procesos que pretenden la disminución o eliminación de muertes y heridas ocasionadas por los accidentes de tráfico en el sistema vial.

El objetivo esencial de los sistemas de regulación vial es, desarrollar una metodología para evaluar el desempeño en seguridad vial en el país y comparar este desempeño con indicadores y buenas prácticas en la búsqueda de la reducción de accidentes mortales de tránsito.

Los sistemas de regulación vial promueven la ejecución de actividades de prevención y control enfocadas como ya se mencionó a mitigar los riesgos relacionados con los hechos de accidentes de tránsito, por tanto, de acuerdo con los lineamientos de la normativa vigente relacionado a la seguridad vial, dichos sistemas de regulación se comprometen a mejorar las condiciones que conlleven una cultura de autocuidado en la prevención de accidentes y acontecimientos viales afecten a la integridad física, mental y social de las personas en general.

⁴⁰ J. Fontanals. **Seguridad vial y norma iso 39001**. Pág. 38.



Por lo tanto, dicha regulación se encuentra enmarcada con el cumplimiento de valores y procesos de mejora continua, contribuyendo a la adopción de conductas proactivas para prevenir accidentes y hechos perjudiciales en la vía. Un sistema de regulación vial, cumple con lo siguiente:

- a. Establecimiento de reglamentos con base a la legislación tanto nacional e internacional en materia de responsabilidad y reducción de accidentes de tránsito, con marco legal aplicable tanto para el conductor, como para el pasajero, acompañante y el peatón.
- b. Establecer estrategias de socialización, capacitación y reentrenamiento, para generar actitudes y comportamientos seguros para los distintos actores viales.

3.5. Entidades Estatales responsables de velar por su cumplimiento

Existen diferentes entidades estatales encargadas por el cumplimiento de la seguridad vial en el país, a continuación, se desarrollan cuáles son las más relevantes, así como las funciones que realizan.

3.5.1. Ministerio de Gobernación

Enfocados en el cumplimiento a la seguridad vial por parte del Ministerio de Gobernación, es importante mencionar que este, es el encargado de proveer gobernabilidad al país, porque es el rector de la política interna, por lo tanto, sus actos deben estar regidos por



principios como el respeto a la Constitución Política de la República de Guatemala, de igual forma que a las leyes del ordenamiento interno y garantía de los Derechos Humanos, entre otros.

Para el cumplimiento de la seguridad vial por parte del Ministerio de Gobernación, se encuentra, la Dirección General de la Policía Nacional Civil, que “es la institución encargada de proteger la vida, la integridad física y la seguridad de las personas y sus bienes, de velar por el libre ejercicio de los derechos y libertades, así como prevenir, investigar y combatir el delito, preservando el orden y la seguridad pública. La misión de la PNC responde al espíritu de los Acuerdos de Paz y a los postulados de un servicio de policía para la sociedad. Dicha misión constituye el marco funcional de la PNC y cumplirla es su principal desafío.”⁴¹ Se comprende que, la Policía Nacional Civil a través de dicha Dirección opera con la misión eminentemente social y al servicio del país, es contralor de libertad y seguridad de los habitantes del país.

De igual manera el Ministerio de Gobernación para lograr la seguridad vial con el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, que tiene como misión ser garantía de la administración y ejecución del Sistema de Seguridad Vial de la Nación, además de actuar según la Ley de Tránsito, cabe mencionar que, en el artículo 6 de la ley en mención se establecen las actividades que corresponden al Departamento de Transito las cuales son; planear, dirigir, gestionar y controlar el tránsito en todo el país.

⁴¹ Ministerio de gobernación. Dirección general de la policía nacional civil. Pág. 40.



Además, controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, que estén autorizadas para cumplir las actividades de tránsito, asimismo ofrecer seguridad vial.

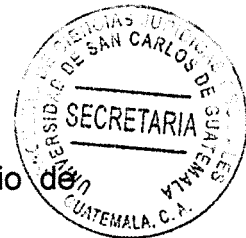
3.5.2. Municipalidad

Con base al Artículo 2 del Código Municipal, Decreto 12-2002 y sus reformas, queda regulado que el municipio es “la unidad básica de la organización territorial del Estado y espacio inmediato de participación ciudadana en los asuntos públicos. Se caracteriza primordialmente por sus relaciones permanentes de vecindad, multietnicidad, pluriculturalidad, y multilingüismo, organizado para realizar el bien común de todos los habitantes de su distrito.”⁴²

Ahora bien, relacionando la Municipalidad a la seguridad vial, esta se da a raíz de la facultad que tiene el Organismo Ejecutivo en trasladar la competencia administrativa respecto al tránsito a las municipalidades para que cuenten con las condiciones adecuadas para poder cumplir con dicha función. La Municipalidad para responder y operar y alcanzar la seguridad vial, cuenta con los siguientes departamentos:

- a. Juzgados de Asuntos Municipales: las municipalidades, con el objetivo de llevar a cabo las ordenanzas, reglamentos y otras disposiciones, crearon Juzgados de Asuntos Municipales para responder y cumplir con los requerimientos de los ciudadanos entre estos, la seguridad vial.

⁴² Municipalidad de Guatemala. *Parque vial para niños*. Pág. 79.



b. Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de

Guatemala: es la entidad conocida como EMETRA, tiene como objetivo esencial ofrecer diversas soluciones viales enfocadas en la mejorará de la seguridad vial y la circulación vehicular, además dicha entidad establece los estándares mínimos referentes a la presentación del servicio de transporte público. Dicha entidad en el cumplimiento de sus facultades cuenta con la Intendencia de Operaciones, que ayuda a la Superintendencia General en la realización de las diversas actividades para cumplir con la seguridad vial.

c. Policía Municipal de Tránsito: entidad eminentemente de carácter civil, establecido con base a principios de jerarquía y subordinación, desarrollando sus funciones de acuerdo con la Constitución Política de la República de Guatemala y las diversas Leyes que se relacionan con la seguridad pública. Asimismo, dentro de sus funciones esenciales se encuentra; supervisar y regular el tránsito en la ciudad, gestionar los diversos operativos como el transporte pesado, los alcoholímetros, carreras clandestinas, entre otros.

3.5.3. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

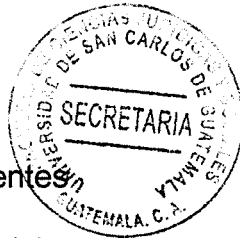
El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, relacionado con la seguridad vial, corresponde al revestimiento de las vías de comunicación en el país, garantizándole a todos los habitantes el derecho de transportarse por cada camino, vía, carretera, entre otros., con seguridad.



El Ministerio en mención, en el cumplimiento de sus objetivos cuenta con numerosas dependencias, las cuales tienen diversidad de actividades con el único objetivo de ofrecer seguridad vial a todos los habitantes.

- a. Dirección General de Caminos: tiene a su cargo la creación de una segura y adecuada infraestructura vial, a través de la elaboración, ejecución de planes y proyectos que cumplan con las políticas de desarrollo integral del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Es preciso agregar que la misión de dicha institución es "Ser una Institución Gubernamental que planifica, diseña, ejecuta y supervisa las obras de construcción, mejoramiento, ampliación, reconstrucción y mantenimiento de las carreteras en la República de Guatemala, contribuyendo al desarrollo Nacional y al bienestar económico y social de la población guatemalteca."⁴³ De esta forma puede observarse la importancia de dicha Institución para el desarrollo económico y social del país.
- b. Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL: esta institución tiene como misión disminuir accidentes, y a la vez ofrecer seguridad vial a los habitantes que circulan por cualquier vía del país, los cuales pueden ser peatones o conductores. La institución para cumplir con dicha misión, actúa a través de capacitaciones, inducciones, divulgación de consejos, acercamiento a las comunidades con el fin esencial de estar enterado de los requerimientos de los ciudadanos. Por otro lado, dicha institución aplica las leyes en materia que

⁴³ Ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda. Pág. 18.



pretenden la creación de un espacio de tránsito libre, sin accidentes, agentes disponibles cuando sean requeridos, agentes capacitados con valores de justicia.

3.6. Educación vial

La educación de forma general, es un derecho así como una obligación, en cual hay un sujeto activo y pasivo. En la antigua Roma, “por ser uno de los íconos de desarrollo intelectual y de poderío militar, la educación primaria, se les dejaba a las nodrizas. Las cuales se encargaban de todos los detalles, del desarrollo del infante. Desde su alimentación, hasta el hecho de que aprendieran a hablar.”⁴⁴

3.6.1. Antecedentes de la educación vial

Se comprende que, en la antigua Roma los padres, no tenían ninguna injerencia en la educación del niño, es decir, que aquellos que pertenecían a la aristocracia, en sus primeros años de vida recibían la instrucción de un profesor particular. Los profesores particulares proveían al niño en sus primeros conocimientos, los cuales eran requeridos para su posterior paso a una institución reconocida como Colegio, cuando se adentrará a la pubertad.

Es preciso mencionar que, en esa época, el ser una persona instruida en Roma, era algo que tenía mucho valor, no obstante, respecto a los aristócratas, era una obligación porque

⁴⁴ R. Pazmiño. Los factores y las infracciones de tránsito. Pág 28.



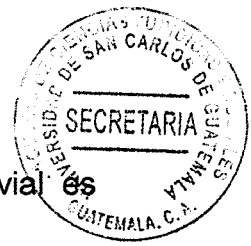
en Roma, la vara que dejaron los griegos pesaba mucho, en la época de oro era reconocida como clasicismo.

Puede observarse que, la educación ha sido trascendental siempre, porque es la educación a cualquier nivel, la que permite al cualquier individuo relacionarse de forma pacífica con los demás, de igual manera actuar respetando la estructura social en la que vive así como los estatutos legales del país, asimismo permite la convivencia de derechos subjetivos, interactuando de forma armoniosa.

Es así como la educación vial en los antecedentes era por preceptos determinados y reconocidos por el imperio romano, era factor de clase; algo no tan lejos de la realidad actual en Guatemala, porque el acceso a la educación vial aun es una característica esencial de la misma, considerando que esto ya no es una política de Estado, de forma contraria es un derecho “accesible” para todos los ciudadanos del país.

3.6.2. Programas actuales de educación vial

Respecto a los programas actuales de la educación vial, es importante mencionar que, la educación vial forma parte del ejercicio de una sociedad responsable, porque promueve el conocimiento y cumplimiento de actividades y reglamentos; por lo tanto, es imprescindible la educación vial desde los niños hasta cualquier adulto que aprendan todo lo relacionado al tema, porque están expuestos de forma constante; como peatones,



conductores de medios de transporte y posibles conductores, la educación vial es imprescindible para la reducción de accidentes de tránsito.

Entendiendo que la educación vial es una obligación del Estado, existen varias instituciones y entidades que ya fueron mencionadas para cumplir con dicha obligación.

A continuación, se mencionan algunos programas generales de educación vial:

- a. El Consejo de Prevención de Accidentes y Educación Vial COPREVE es una organización no gubernamental, sin fines de lucro, establecida por la Asociación de Rotarios de Guatemala, dicha institución tiene la misión de ser ejemplo en Centroamérica respecto a la prevención de accidentes y educación vial, de igual manera la reducción de accidentes de tránsito, a través de diversos mecanismos que son los programas de educación vial, enfocados en los niños y adolescentes.
- b. El Departamento de tránsito de la Policía Nacional Civil a través del Convenio de Cooperación Interinstitucional establecido entre el Ministerio de Educación y el Ministerio de Gobernación, con la finalidad del fortalecimiento de la educación vial mediante la coordinación de instituciones que permiten la inclusión de la educación vial como eje transversal en el Currículo Nacional Base, por lo tanto, queda establecida la Sección de Educación Vial del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, en todo el nivel primario de la ciudad como obligación.



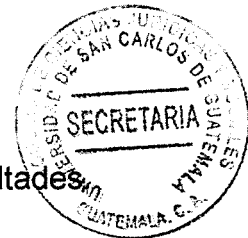
- c. El Programa de educación vial en diversas escuelas de la Costa Sur fue creado por los Ingenios Azucareros, es decir, el agremio de la Asociación de Azucareros de Guatemala ASAZGUA, de la mano con la Dirección General de Protección y Seguridad Vial PROVIAL, los cuales establecieron una serie de programas de educación vial como respuesta a los diversos accidentes que suceden en la carretera Palín Escuintla, este Programa de Cultura Vial está enfocado a niños en escuelas de los departamentos de Escuintla y Suchitepéquez.

3.7. Análisis de la seguridad vial y sistemas de regulación en Guatemala

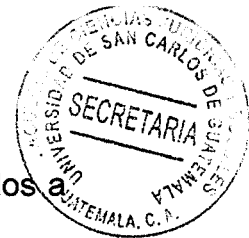
La seguridad vial ha surgido debido a los crecientes índices de siniestralidad vial presenciados en la última década, por lo tanto, fue imprescindible implementar diversas estrategias que accedieran el fortalecimiento de la seguridad vial en Guatemala. Esto se ha logrado mediante el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, quienes operan de forma continua en la implementación de programas de seguridad vial con el objetivo de generar conocimientos llevados a la práctica y de esta forma los usuarios de la vía pública son personas más responsables y con esto se genera seguridad.

Como forma de análisis de la seguridad vial en la regulación de Guatemala, a continuación, se realiza un recorrido breve de la Ley de Tránsito⁴⁵, que engloba todo lo relacionado a la seguridad vial del país:

⁴⁵ Ley de Tránsito. Decreto 132-96.



- a. Título II en este título, engloba la Autoridad de Tránsito, artículo 5. Facultades Inciso (j). Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial; y todas las funciones asignadas por la ley y las que asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito.
- b. Título III enfocado al Tránsito de personas, regula en el Artículo 12. "Derecho de vía. Las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, terrestres y acuáticas, siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar en la oportunidad, forma y modo que normen los reglamentos." También se encuentra el Artículo 13 que regula el límite de la responsabilidad estableciendo "En el caso que un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zonas de seguridad, fuera de estas, el conductor estará exento de toda responsabilidad, siempre y cuando estuviere conduciendo conforme las leyes aplicables."
- c. Título IV este se encuentra enfocado a los conductores: Artículo 14 que establece "Licencia de conducir. La licencia de conducir, es el documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil que autoriza a una persona conducir un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida."
- d. Título V hace referencia a los vehículos: Artículo 18 este regula todo lo relacionado a los vehículos. Desde la definición de vehículo, que se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circula permanente u ocasionalmente por la



vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales. Asimismo, regula algunos de los requisitos con los que deben contar dichos vehículos:

- Deben tener tarjeta y placa de circulación vigente.
 - Debe estar en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y terceros.
 - Debe tener los dispositivos requeridos para no producir humo negro ni ninguna otra clase de contaminación ambiental.
 - Todo vehículo deberá estar sujeto a verificaciones constantes que regulen las autoridades de tránsito.
- e. Título VI de la vía pública, en el Artículo 23 regulando “La vía pública se utilizará única y exclusivamente para el tránsito y circulación de personas y vehículos, cuyos derechos se ejercerán conforme las disposiciones de esta ley.” En dicho artículo se prohíben los siguientes actos:
- Entorpecer, cerrar o limitar, transitoria o permanentemente en la vía pública, en correspondencia de la circulación de personas y vehículos.

- Tener o colocar en la vía pública signos, marcas o símbolos que limiten o alteren las señales de tránsito.
- Sin autorización alterar, destruir, deteriorar o remover señales de tránsito, entre otros.

Del breve recorrido de la Ley de Tránsito, se comprende que en la misma se realizan las adecuadas recomendaciones y obligaciones que debe tener conocimiento las personas que conduzcan un automóvil, bicicletas e inclusive cualquier medio de transporte, es decir, que se regula todo lo relacionado con el control, ordenamiento y administración de, la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros en Guatemala.

3.8. Ventajas de implementación y fortalecimiento en la materia

Respecto a las ventajas e implementación del fortalecimiento de la educación vial, esta tiene por finalidad desarrollar en cualquier persona en condición de conductor, pasajero o peatón las habilidades, destrezas, hábitos, el interés requerido para que disponga de mayor, conocimiento y equilibrio mental, para actuar de forma inteligente y razonable, que la misma comprenda y actúe conforme las leyes, reglamentos y normas en vigencia de tránsito y transporte terrestre, con dichos actos contribuir a prevenir y evitar la creciente situación de accidentes viales.

El fortalecimiento de la educación vial, representa como ventaja la concientización de la población en este tema, debido a que, no se trata solamente de transmitir y establecer

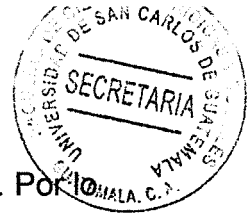


un concepto, con la educación vial se pretende inculcar una manera de vivir en sociedad, una manera de vida que respete el derecho a la vida, y garantice seguridad a los individuos que usan los medios de transporte o circulan por cualquier medio en las vías de comunicación.

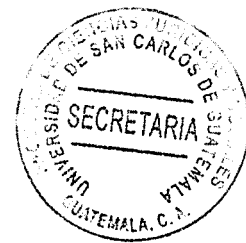
Es de esta forma que, la seguridad vial en Guatemala representa un derecho esencial de importancia trascendental y la cual tiene mucho por trabajar ya que existe gran porcentaje de la población guatemalteca que desconoce la importancia de la seguridad vial, su significado y nociones.

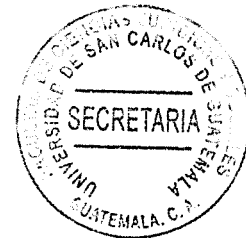
Sin duda alguna la implementación y reforzamiento de la educación vial, representa una serie de ventajas directas para la población en general e indirectos para los pilotos de automóviles, de cualquier tipo de transporte; sea urbano, extraurbano, UBER, taxista, transporte pesado y pilotos privados que deben conocer cada aspecto de la seguridad vial, ya sean teóricos y prácticos, asimismo el conocimiento de la Ley de Tránsito y su reglamento, de igual manera el conocimiento de las disposiciones municipales en vigencia respecto a materia de tránsito. Es importante agregar que, la educación vial deberá tener un acompañamiento constante de evaluación de beneficios por parte de las autoridades municipales, esto con la finalidad de analizar los cambios que necesarios como resultado del reforzamiento de la educación vial.

Parte de las ventajas de la implementación y fortalecimiento de la educación vial, es la reducción de accidentes de tránsito, ya que en la actualidad se tiene conocimiento que



los dichos accidentes son los causantes de un alto índice de mortalidad en el país. Por tanto, como respuesta ante este creciente nivel de mortalidad es adecuado el fortalecimiento de la educación vial, desde los niños hasta las personas adultas. Para hacer efectivo dicho propósito es imprescindible la planificación y ejecución de la educación vial en cualquier medio, también donde son mínimos o escasos los municipios en los cuales se da reforzamiento de programas de educación vial, con esto los accidentes mortales de tránsito disminuirán y se tendrá una población más responsable al volante.





CAPÍTULO IV

4. Definiciones de seguro

Joaquín Garrigues define el seguro de la responsabilidad civil así; "Es seguro de Responsabilidad Civil es seguro contra el riesgo de quedar gravado el patrimonio por una obligación de indemnizar, derivada de la responsabilidad civil del tomador del título".⁴⁶

Por lo tanto se puede interpretar que el seguro es aquel contrato por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura o indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital una renta u otras prestaciones convenidas.

Isaac Haiperin lo define así; " Es el Seguro contra una carga del patrimonio del asegurado, fundada en una disposición o en la obligación de responsabilidad hacia un tercero, fundada en un contrato"⁴⁷

"El seguro es una operación por la cual una parte, el asegurado, se hace prometer mediante una remuneración, la prima, para él o un tercero, en caso de realización de un

⁴⁶ Garrigues Joaquín. *Tratado de seguro terrestre* Pág. 427

⁴⁷ Haiperin Isaac. *Contrato de seguro*. Pág. 42

riesgo, una prestación por otra parte, el asegurador,^{*} quien tomando a su cargo un conjunto de riesgos los compensa conforme a las leyes de la estadística".⁴⁸

Seguro es un contrato aleatorio, por el cual una de las personas que es el asegurador se compromete a indemnizar los riesgos que otra que es el asegurado Sufra, o a pagarle determinada suma a éste mismo o a un tercero (el beneficiario) en caso de ocurrir o no ocurrir el acontecimiento de que se trate, a cambio del pago de una prima en todo caso.

4.1. Antecedentes del seguro

"El período prehistórico corre desde el fin de la edad antigua al principio del medievo, donde se encuentran rastros jurídicos de la institución, en esta época, pero si las raíces de la misma, sus antecedentes son la mutualidad y la transferencia de un riesgo, Resulta difícil establecer cuál fue el primer contrato de seguro que se formalizó como tal, pero importantes documentos de principios del Siglo XIV muestran una variedad de ellos, el estatuto del arte de Calimana (1301); el libro de comercio de Francisco del Bene (1318-1320); y el primer contrato reconocido como tal, fechado en 1347"⁴⁹.

"Cuando los estados comenzaron a organizarse, aparecieron espontáneamente las asociaciones de asistencia mutua, hay rastros de ellas en la India, Persia, Palestina, Fenicia, Egipto y figuran en el Talmud y en el Código de Hammurabi, estas asociaciones tenían como fin ofrecer, mediante la contribución de todos sus miembros una nueva nave

⁴⁸ Hémar, Joseph, *Théorie et pratique des assurances terrestres*. Págs. 73-74.

⁴⁹ Meilij Gustavo Raúl, *Manual de seguros*. Edición. Pág. 23.



a quien la perdía en la tempestad o un nuevo animal de carga a quien lo había perdido por muerte, fuga o robo, entre los daños más comunes sometidos a compensación pueden citarse, los productos en la navegación o derivados de incendio y mortalidad de ganado en Islandia (Siglo XIII)".⁵⁰

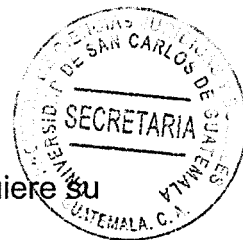
Por lo tanto se puede deducir que explotaron el negocio del seguro en hace referencia que en el desarrollo del derecho mercantil ha tenido mucho que ver los riesgos, y que a ellos se les atribuye la paternidad de un acto jurídico llamado préstamo a la gruesa ventura, el que más tarde fue perfeccionado por los romanos con el nombre latino de Nauticum Foemus, y que servía para garantizar el comercio marítimo por el mar Mediterráneo.

Los operadores comerciales italianos difundieron el seguro llevándolo primero desde las ciudades del Alto Tirreno a Marsella y luego a Cataluña y la península Ibérica, de donde paso al norte de Francia, los Países Bajos y la ciudad de Hansa.

“La primera legislación, también italiana, prohibía la usura, asegurar a extranjeros y asegurar la cosa por el monto total de su valuación al pasar la primacía comercial a España, también pasaron allí las normas sobre aseguración implantadas en Italia, las cuales fueron adoptadas, organizadas y coronadas como ocurrió en las tres principales ordenanzas de Barcelona (1435, 1458, 1484), que difundieron al consulado del mar que iba a dominar sobre la navegación del Mediterráneo.”⁵¹ En la actualidad se comprende

⁵⁰ Mencos Guillén, Edwin. *El seguro guatemalteco*. Pág. 1

⁵¹ *Op. cit.* Pág. 10



como la etapa del seguro moderno, siendo esta la época en la que el seguro adquiere su verdadero desarrollo, modernizándose con la creación de más fuertes, mayores y poderosas compañías aseguradoras en el mundo, el objeto del seguro como se sabe desde tiempo atrás es el estar amparado económicamente ante la posibilidad de un imprevisto que afecte de tal manera el capital, la vida, así como la del tercero que pueda ser vinculado con el contratante de la póliza de seguro, como afectado ante un incidente previsto y posible, como lo es un siniestro (dependiendo de qué rama de seguros se trate).

4.2. Tipos de seguros

Seguro de daños: Dentro de este ramo existe una diversidad de seguros, los cuales se mencionan: el seguro de cosas, seguro de personas, seguro de vida, seguro de un tercero, seguro de interdicto, seguros patrimoniales, seguro social, seguro de tránsito. “Seguro de cosas: Incluye los ramos que dan cobertura a bienes de naturaleza tangible, corpórea apreciables por los sentidos, actualmente se hace referencia a los bienes perceptibles en el mundo de los átomos”⁵².

Los principales ramos de seguros en este campo son: Incendio y rayo, explosión, terremoto, robo con violencia, huelgas, motines y tumultos populares. Caída de aeronaves y choque de vehículos terrestres, huracán, ciclón, vientos tempestuosos y granizo. Transporte marítimo, transporte terrestre, transporte aéreo, cascos marítimos,

⁵² Intecap. Técnico en seguros y fianzas, ramo de vida. Pág., 256

cascos aéreos, automotores (comprende los daños propios del vehículo), rotura de cristales, rotura y explosión de calderas, robo y asalto en remesas de valores, rotura de maquinaria, equipos de contratistas, equipo electrónico, equipo especial (en caso de vehículos automotores), riesgos de construcción, seguros de montaje, seguros de banqueros, seguros agrícolas y de cosechas, animales finos de reproducción o carrera y seguros agropecuarios en general.

Seguro de personas: En esta categoría se comprenden los ramos relacionados con la persona física, su muerte, sobrevivencia prolongada, enfermedad e incapacidad. Entre estos se pueden mencionar⁵³.

Seguro de vida: ordinario de vida o vida entera, Pagos limitados, dotal, temporal, flexibles, vida universal, colectivos, rentas vitalicias. Accidentes personales: muerte, incapacidad permanente, parcial o total, incapacidad temporal, desmembramiento. Accidentes de trabajo, Accidentes de viaje, Seguro de escolares, Seguro de deportistas y Seguro de enfermedades.

Si se cumple la condición y se efectúa el contrato, se está ante el caso donde el tomador del seguro y el asegurado son persona diferente, ya que el menor no puede comparecer por sí mismo en el contrato por carecer de capacidad contractual, la que ejerce su representante.

⁵³ *Ibíd.* Pág.45.



Seguro de un tercero: como condición para contratar sobre la vida de un tercero, ^{que} se cuente con su consentimiento expreso, el que deberá constar por escrito y con anticipación a la celebración del contrato”.⁵⁴

En este consentimiento debe expresarse la suma asegurada a contratar, salvo para aquellos casos que se refieran a coberturas de prestaciones laborales o sociales. Por lo general, los formularios de solicitud que proporcionan las empresas de seguros disponen de los espacios necesarios para incluir este tipo de consentimiento en el mismo.

Seguro de interdicto: Para el caso de personas declaradas en estado de interdicción, el citado artículo 999, contiene prohibición expresa en lo que a seguro de muerte se refiere”.⁵⁵ En cuanto al beneficiario aunque el beneficiario no es parte dentro de la relación contractual asegurativa, constituye un elemento personal con características, derechos y deberes claramente definidos en las legislaciones de seguros y con particular énfasis en disposiciones relacionadas con el seguro de vida.

No obstante, el asegurado puede realizar una nueva designación por cualquier medio escrito dirigido a la aseguradora. En este caso la empresa aseguradora emite un endoso de cambio de beneficiarios, en el que se plasma la nueva designación, pasando a formar la misma parte del contrato. Los beneficiarios pueden ser revocables o irrevocables. En el primer caso, el asegurado se reserva el derecho de cambiar la designación de

⁵⁴ *Ibíd.* Pág.51.

⁵⁵ *Ibíd.* Pág.53.

beneficiarios en cualquier momento, sin requerir para ello de ninguna autorización de los originalmente nombrados.

Constituye una excepción el caso de los hijos futuros con determinada persona, identificada plenamente, en cuyo caso se tienen por identificados por sus nombres. Para la eventualidad de varios beneficiarios designados sin expresión de la parte que les corresponde, se entiende que les corresponden partes iguales.

Seguros patrimoniales: El objeto de la cobertura se constituye por la creación o aparición de una obligación o un pasivo. Esta obligación o pasivo, afecta al patrimonio globalmente considerado”.⁵⁶ Responsabilidad civil, conductores de vehículos, propietarios en general, responsabilidad de contratistas, dueños de elevadores, fabricantes de productos, hoteles y similares. Responsabilidad por mascotas accidentes de trabajo, maternidad.

Seguro de incendio: Normalmente incluye las denominadas líneas aliadas, que en el medio incluyen las coberturas de terremoto; huracán, vientos tempestuosos y granizo; caída de naves y aeronaves; erupción y ceniza volcánica. Una póliza de seguro de vida individual suele comprender coberturas de muerte accidental, accidente especial o calificado, desmembración, incapacidad y otras. Las denominadas pólizas multiriesgo y multilínea, agrupa además coberturas de diferentes ramos.

⁵⁶ *Ibíd.* Pág. 60.



Se hace necesaria para el asegurador la agrupación de riesgos, a un volumen tal que se cumpla el principio de distribución del mismo. La acumulación de un volumen adecuado de primas, es condición indispensable para que el asegurador prometa y cumpla sus obligaciones.

El segundo requisito, la estadística, es indispensable porque el riesgo asumido debe tener cierta frecuencia en relación a la masa de asegurados, respecto de la cual es menester que el siniestro aparezca con la mayor certeza posible, aunque para el asegurado subsista la incertidumbre.

Seguro social: Debido a la importancia que cobran las actividades aseguradoras dentro de la economía de un país, así como el impacto que su actividad tiene en la vida de individuos, organizaciones, empresas y de la sociedad misma, se constituye en un ramo que debe estar sujeto a constante análisis por parte de usuarios, inversionistas, entes estatales e incluso entes internacionales relacionados con la materia”.⁵⁷ La calificación que asignan puede ser referida al marco internacional, o puede ser una calificación país. En la primera los parámetros de medición son iguales para todo el mundo y, en la segunda, los parámetros se determinan para cada país.

Seguro de tránsito: Dentro de los antecedentes históricos el seguro de tránsito es de los más recientes; aunque tiene sus antecedentes en el antiguo seguro de carruajes, no es sino a principios del Siglo XX cuando empieza a adquirir formalmente su característica

⁵⁷ *Ibíd.* Pág. 63.

de seguro, diferente a los que ya existían (marítimo, incendio, transportes), sobre todo cuando la producción en serie de automóviles iniciaba".⁵⁸

En 1889 se establece en Buenos Aires, Argentina, la compañía La Americana, que tenía por objeto suscribir el seguro de carruajes (vehículos de tracción sangre), pues en esa época no existían aún los primeros automóviles, el seguro que suscribían cubría, en ke otras cosas, la vida de los ocupantes de aquellos vehículos para el caso que se espantarán los caballos y provocaran los accidentes propios de esta eventualidad.

En 1898 se expide en Estados Unidos la primera póliza de automóviles, la cual cubría la responsabilidad civil que del automóvil se derivará para ello se utilizó una póliza de Responsabilidad de Carruaje, porque se carecía de una forma más adecuada; en 1902, también en Estados Unidos, se expide la primera póliza que cubría los daños materiales del vehículo para ello se utilizó una forma de seguro marítimo.

El seguro de tránsito tuvo su origen en Inglaterra a fines del Siglo XVIII, y las coberturas iniciales eran sólo sobre los daños del choque entre vehículos, en esta etapa inicial se incluyó en el ramo de transportes. René Arturo Villegas Lara afirma que "este seguro tiende a cubrir los daños al vehículo o la pérdida de este, los daños y perjuicios que se causen a terceros, ya sea en sus bienes como en la persona misma con motivo del uso del automóvil"⁵⁹

⁵⁸ Riegel, Robert y Millar, Jerome, **Seguros generales y principios y prácticas**. Pág. 425

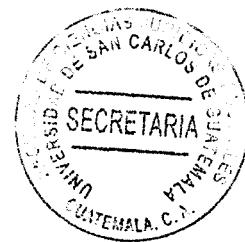
⁵⁹ Villegas Lara, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Pág. 263



Por lo tanto, es necesario que el vehículo que se asegura sea plenamente identificado en la póliza, ya que sólo los vehículos claramente identificados son los que están cubiertos por ella, de tal manera que no se debe omitir ningún dato sobre ellos, ya que deben aparecer claramente escritos tanto en la solicitud del seguro como en la póliza. Los automóviles se clasifican de acuerdo a su tipo, con el objeto de aplicar las diversas tarifas que contempla este seguro.

Agrupándose así:

- a. Vehículos
- b. Motocicletas, motos, motonetas
- c. Transporte de personas
- d. Transporte de carga
- e. Maquinaria agrícola
- f. Remolques



Los bienes que pueden ser cubiertos por el seguro son:

- a. El propio vehículo
- b. Otros vehículos
- c. Bienes que se encuentren en el vehículo
- d. Bienes fijos o móviles ajenos al vehículo.

Las personas que pueden ser cubiertos por este seguro son:

- a. El propietario
- b. El conductor
- c. Los pasajeros
- d. Las personas que se transportan en el vehículo
- e. Las personas que se transportan en otro vehículo



Junto a esta modalidad básica se pueden contratar otros complementos voluntarios⁶⁰ que se denomina seguro de responsabilidad civil voluntario, que cubre las posibles indemnizaciones a terceros por encima de las cantidades incluidas en el seguro obligatorio; el seguro de ocupantes, lo mismo que el anterior pero especialmente para los ocupantes del vehículo; el seguro de daños propios o seguro a todo riesgo, por los daños que pueda sufrir el vehículo del propio asegurado, ya que este no está cubierto por el seguro obligatorio; el seguro de defensa jurídica en cuanto no esté cubierto por el obligatorio; la asistencia en viaje, entre otros⁶⁰.

También existe la variante con franquicia que se utiliza sobre todo en los seguros de automóvil a todo riesgo, que en vez de cubrir el total del siniestro, solo lo hace a partir de una cantidad que soporta el asegurado.

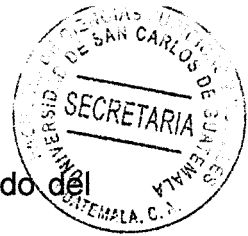
4.3. Tipos de contratos de seguro

- a. **Es un contrato típico mercantil:** Se encuentra regulado en el Código de Comercio y desarrollado en leyes especiales, establecido por el consentimiento de las partes, presumiblemente al momento en que el asegurado recibe la aceptación del asegurador para concertar la relación contractual. El Código de Comercio establece que los contratos de comercio no están sujetos para su validez y formalidades especiales. En el Código Civil, establece formas de contratarse.

⁶⁰ Labbe, René. **Curso sobre economía del seguro**. Pág. 224



- b. **Bilateral:** Ya que en él las partes se obligan recíprocamente la una hacia la otra. Para asegurado, el de pagar la prima que le corresponde por el contrato y para asegurador el pagar la indemnización cuando llega a producirse el siniestro.
- c. **Aleatorio:** Mediante el mismo, las partes contratantes expresamente pactan la posibilidad de una ganancia o garantizan contra la posibilidad de una pérdida, según sea el resultado de un acontecimiento de carácter fortuito, dependiendo del azar.
- d. **Oneroso:** Además de ser su naturaleza mercantil, cada una de las partes contratantes obtiene una prestación a cambio o de otra que ha de realizar debido a que cada una de las partes grava un beneficio de la otra. La principal característica del seguro mencionado, es evitar toda lesión al patrimonio del asegurado, que se puede ver amenazado por las consecuencias civiles de su responsabilidad.
- e. **De adhesión:** Una de las partes fija todas las cláusulas en un documento denominado "póliza" y la otra las acepta, sin la posibilidad de discutir las condiciones ya impresas en dicho documento, en las pólizas sólo existe una manifestación expresa de aceptación de parte del asegurado; el seguro no es un contrato de libre discusión sino de adhesión.

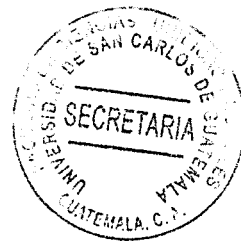


- f. **De buena fe:** Como cualquier contrato mercantil, este debe estar revestido del principio de la "buena fe guardada", misma que deberá de existir tanto en el momento de la celebración de este contrato como durante su período de vigencia.

Otra característica que cabe mencionar es la derecho directo: "implica que el tercero o conductor (llamado tercero asegurado), está vinculado jurídicamente en forma directa al asegurador, el seguro de auto provee cobertura para la propiedad, gastos médicos, y la responsabilidad para tercero, la cobertura de la propiedad cubre los daños al auto o el robo del mismo es acreedor del asegurador a título o derecho propio y tiene por lo tanto un derecho o acción directa y autónoma contra el mismo para requerirle que cumpla con la obligación asumida y, en caso contrario, si el asegurador desconociere su derecho o se resistiere a cumplir con la obligación asumida, compelerlo al cumplimiento de la obligación, o en su defecto, que le resarza los daños e intereses ocasionados"⁶¹.

Por lo tanto, se puede mencionar que en el análisis al contrato de seguro que es un contrato de adhesión, ya que las cláusulas de los contratos son preestablecidas por la compañía aseguradora. En las pólizas sólo existe una manifestación expresa de aceptación de parte del asegurado.

⁶¹ *Ibíd.* Pág. 75.



4.3.1. Elementos del contrato de seguro

Los contratos de seguro que anteriormente se mencionaron, cuentan con elementos que son parte indispensable para su formalización, tales como elementos personales, elementos objetivos y elementos formales, a continuación, se desarrollan.

4.3.1.1. Elementos personales

Normalmente en el contrato de seguro intervienen dos partes, el asegurado y el asegurador.

- a. "Asegurado: Es la persona sometida a la posibilidad de experimentar el riesgo, contratando el seguro.
- b. Asegurador: Persona jurídica nacional constituida con el objeto de brindar este servicio, debidamente autorizada por la Superintendencia de Bancos"⁶².

Algunos autores consideran también como elemento personal del contrato de seguro al beneficiario, quien es la persona que se ha designado para recibir la cantidad de dinero establecida en la prima del seguro ya que debido a esto se da el caso que haya confusión respecto a este tema, que puede confundirse en el caso de que el mismo asegurado sea la persona que recibirá la suma asegurada en caso se produzca el siniestro previsto.

⁶² Ruiz Rueda, Luis. *El contrato de seguro*. Pág. 60

4.3.1.2. Elementos objetivos

Como elementos objetivos del contrato de seguro, se considerará el riesgo y la prima. Riesgo "es una eventualidad prevista en el contrato, la noción de eventualidad excluye la certidumbre y la imposibilidad, pero no excluye la voluntad, siempre que el acontecimiento no dependa inevitable y exclusivamente de ella. Es suficiente que la incertidumbre sea económica por lo que basta la del momento en que se produce".⁶³

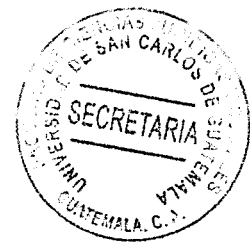
El riesgo constituye integrar el objeto del seguro, es necesario que exista y que reúna ciertos caracteres: Debe existir al comienzo material del seguro si desaparece luego, se reducirá o extinguirá, según el caso.

Debe existir incertidumbre, ya sea sobre el acontecimiento mismo o sobre el momento en que ocurrirá, incluso siendo suficiente la incertidumbre sobre las consecuencias. No cabe asegurar el riesgo que resulta de operaciones ilícitas, cuando el interés asegurable está directamente vinculado a una actividad ilícita.

Prima: "La prima es la contraprestación económica que ha de pagar al asegurador a cambio de que éste asuma las consecuencias económicas desfavorables derivadas del acaecimiento de los riesgos objeto del seguro, del asegurador por las obligaciones que asume; es decir la contraprestación del asegurado"⁶⁴.

⁶³ Calzada Conde, María de los Ángeles. **El Seguro voluntario de responsabilidad civil**. Pág. 417

⁶⁴ Betti, Emilio. **Teoría general del negocio jurídico**. Pág. 10



En principio la prima es invariable, pero puede ser modificada atendiendo a:

- a. Pactos de variación por la inflación (cláusula de reajuste).
- b. Por variación del riesgo (agravación o reducción), o del interés asegurado.
- c. Por disposición de la autoridad de control (costos administrativos).

4.3.1.3. Elemento formal

El elemento formal del contrato de seguro consiste en la póliza, el documento pre redactado que contiene el contrato de seguro y donde se encuentran impresos sus estipulaciones generales como contrato de adhesión cualquier pacto particular se adicionará por medio de documentos adjuntos, la póliza como documento pre redactado debe ser aprobada previamente por la Superintendencia de Bancos.

La póliza puede ser clasificada de la siguiente manera: Por la amplitud de riesgos cubiertos:

- a. "Póliza simple; Aquella en que solo se cubre una garantía concreta.



- b. Póliza combinada: También recibe el nombre de póliza global y es aquella en la que, simultáneamente, se concede cobertura al asegurado para diferentes riesgos que tienen un nexo común.
- c. Póliza a todo riesgo: Se le conoce también como póliza integral y es aquella que, respecto al objeto asegurado se garantizan conjunta y simultáneamente todos los riesgos que puedan afectarle, una póliza de seguro es un contrato entre el asegurado y una Compañía de Seguros, donde se establecen los derechos y obligaciones de ambas partes, las coberturas (son los riesgos que asume el asegurado. y que se describen en la póliza), en relación al seguro contratado⁶⁵.

Según el número de asegurados que proteja:

- a. "Póliza individual: Es aquella en la que sólo existe una persona asegurada.
- b. Póliza colectiva: Se da este nombre a aquella en la que simultáneamente, existen varias personas aseguradas".⁶⁶

Por la manera de estar designado el titular de la póliza:

- a. "Póliza nominativa: Es la que garantiza a la persona en ella designada.
- b. Póliza a la orden: Es aquella que protege a la persona cuyo favor se emite.

⁶⁵ Palacios Sánchez, Fernando, "Seguros temas esenciales" Pág. 220

⁶⁶ *Ibíd.* Pág.44.

- c. Póliza al portador: En esta, la persona garantizada es aquella que legítimamente la posee.”⁶⁷

4.4. Definición de Responsabilidad civil

“Los actos de los individuos producen una modificación del mundo exterior. La alteración de las circunstancias que loman el entorno de los demás, puede ser favorable al interés individual o colectivo de éstos, o bien puede ser contraria. Cuando la alteración favorece las ansias ajenas y proporciona satisfacciones a los demás, o bien se traduce en ventajas para otro, el autor de aquélla puede aspirar a una recompensa o atribución benéfica de quien recibe la utilidad”⁶⁸.

Cuando la alteración ocasionada constituye la violación de un deber jurídico, y menoscabándose el interés ajeno se invade órbita de actuación de otro, se produce en el sujeto pasivo del acto una relación desfavorable que se traduce en una insatisfacción. “El autor de la alteración no puede aspirar en este caso a una recompensa y al contrario, se halla frente a la víctima en actitud de dar respuesta a la perentoria exigencia que tiene la misma.

Así, la conducta ilícita del sujeto activo lo obliga a resarcir el daño causado, obligación que se produce, no porque el sujeto la quiera. Sino porque lo establece el ordenamiento

⁶⁷ *Ibíd.* Pág.50.

⁶⁸ Bustamante Alsina, Jorge. *Teoría general de la responsabilidad civil.* Pág. 56.



jurídico, a fin de corregir su voluntad contraria a derecho y para combatir los efectos antisociales de aquella actividad ilícita.

“Acto ilícito es todo acto voluntario de imputabilidad en primer grado contrario al ordenamiento jurídico, considerado éste en su totalidad, culpable o relativo de imputabilidad en segundo grado que causa una relación de causalidad entre el daño y el hecho, así como un daño a otro que genera responsabilidad civil contractual o extracontractual para el agente que lo cometió”⁶⁹.

4.4.1. Función

“La base de la responsabilidad civil se ubica en el proceder humano, ya se trate de acciones u omisiones o de la realización de actividades que conllevan riesgo y que genéricamente la doctrina denomina como peligrosas, y en virtud del cual se infiere daño a otro y que conlleva para su autor y autores la obligación de reparar los perjuicios ocasionados. Dicha obligación de resarcir emana del incumplimiento de un deber jurídico, en que se contraviene la obligación genérica de proceder sin causar daño a otro”⁷⁰.

Se consigna entonces que cualquier acto que proceda de un ser humano puede ser objeto de responsabilidad civil, como se observa a lo largo de la historia existía una obligación de reparar un daño que un sujeto causa a otro, la responsabilidad civil sin duda es uno de los puntos medulares de la contratación en seguros ya que la misma es una

⁶⁹ De Angel Yagues, Ricardo. **Tratado de responsabilidad civil** Pág. 44.

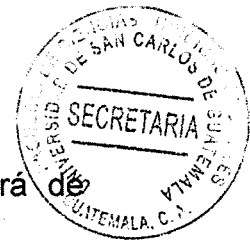
⁷⁰ Calzada Conde, María de los Ángeles. **El Seguro voluntario de responsabilidad civil**. Pág. 56.

de las coberturas más buscadas debido a que todos los sujetos en una sociedad regida por el derecho busca en determinado momento resguardarse del cometimiento de un daño a una persona, animal o cosa y que ese daño conlleve una erogación en dinero o aún más grave que implique una sanción de carácter penal, es por eso que pagando una prima mensual el sujeto que contrata un seguro se respalda su actuar, más aún si se dedica a actividades peligrosas.

“Dicha responsabilidad puede ser objetiva o subjetiva dependiendo de si se atiende tan solo al daño y su extensión, o si se analiza la relación de causalidad entre el proceder erróneo, dolo o culpa del causante del daño y el resultado dañoso. Actualmente en el campo de la responsabilidad civil cohabitan ambos sistemas, como quiera que la finalidad resarcitoria de la institución lo que persigue es mantener indemne a la víctima”⁷¹.

Se entiende entonces que la responsabilidad civil puede ser de carácter objetiva cuando la misma solo va a atender a determinado objeto y que en determinado momento un seguro podrá cubrir la protección de ese objeto, ahora bien la subjetiva es la que más se adecua a las exigencias de la sociedad actual en cuanto a protección de seguros, ya que esta va a ser la responsabilidad que persigue al sujeto, es entonces entendida como que a cualquier acto que el sujeto ejecute puede ser susceptible de cometer un daño, entonces es aquí donde el seguro juega un papel importante para que si surge el daño el mismo sea resarcido a través de la póliza.

⁷¹ *Ibíd.* Pág. 48.

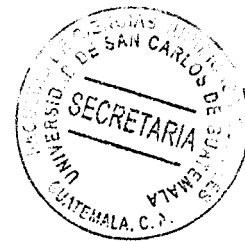


“Ahora, si en el menoscabo detrimento media un vínculo jurídico, se hablará de responsabilidad contractual, y de responsabilidad extracontractual, si dicho vínculo negocial no se presenta. Algunos sectores de la doctrina, aseveran que la responsabilidad contractual tiene carácter sustitutivo o supletorio en el sentido que la prestación originaria se toma en la obligación indemnizatoria y cuya satisfacción puede surtirse en especie, ejecutando la obligación original, más la mora o por su equivalente, mediante la indemnización compensatoria, más la mora”⁷².

La responsabilidad contractual podrá resarcirse de distintas maneras, es aquí que se habla de responsabilidad contractual, es por eso que también se atiende a la mora, entonces se quiere decir que la responsabilidad contractual se origina cuando al haberse creado obligaciones alguna de las partes no cumple y si la prestación consiste en realizar alguna erogación y la misma se hace de manera tardía una de las partes incurre en mora, que es el no pago de la prestación que se debe.

Para hablar de cómo opera la responsabilidad civil en cualquier ordenamiento jurídico del mundo, ya habiendo entendido que no es posible hablar de la responsabilidad civil sin hablar de la indemnización es que se parte del punto central de indemnizar para explicar lo que es el funcionamiento de la responsabilidad civil.

⁷² De Cupis, Adriano. **El daño. Teoría general de la responsabilidad civil.** Pág. 81



4.4.2. Tipos de responsabilidad civil

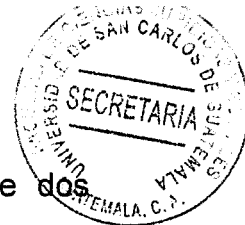
La responsabilidad civil es la obligación que nace por un daño provocado a una persona, a su patrimonio, o a un tercero, a continuación, se detallan los tipos de responsabilidad civil.

4.4.2.1. Contractual

Según establece el autor se puede definir como “Como es evidente, la responsabilidad contractual deviene de una obligación preconstituida, es un efecto propio de la obligación preexistente y se manifiesta ante el incumplimiento de la misma. El vínculo jurídico que une a las partes contratantes ha emanado del acuerdo de ambas voluntades, de una relación obligacional, por lo que el carácter volitivo de dicha relación hace surgir de manera espontánea, natural, la obligación de reparar el daño causado por la inejecución de las prestaciones a cargo de los contratantes.”⁷³

La culpa contractual supone una obligación concreta, preexistente, formada por la convención de las partes y que resulta violada por una de ellas. Es simple entonces ya que la responsabilidad civil contractual se desprende exclusivamente de lo pactado en el contrato, y existe alguna sanción por alguna de las partes que no cumpla correctamente con la prestación que debe brindar a la otra parte que contrato, es esencial saber que en este tipo de responsabilidad juega un papel esencial el sentido volitivo, ya que las partes de manera voluntaria y dando su consentimiento se obligan unas con otras.

⁷³ De Lorenzo, Miguel Federico. “El daño injusto en la responsabilidad civil.” Pág. 77.



El autor señala que “La responsabilidad contractual cubre fundamentalmente dos supuestos de daño: el incumplimiento de la prestación contratada o el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso que es una forma de incumplimiento de la prestación y la mora que es el incumplimiento de una obligación radicalmente vinculada a la prestación principal, constituida por el compromiso de ejecutar tal prestación principal en un plazo igualmente contratado.”⁷⁴

El citado autor se envuelve en el sentido de algún daño, entonces como se define “un daño se produce por causar alguna acción lesiva a un sujeto, cuando se enmarca dentro del campo de la responsabilidad contractual el daño viene a ser la falta de la prestación que legalmente debe ser prestada, es decir la carencia de la obligación, su ausencia como tal genera un daño y por esto se incurre en irresponsabilidad hablando contractualmente”⁷⁵.

Mención aparte merece otra circunstancia que aparece en el campo de este tipo de responsabilidad, se encuentra como un elemento más la falta del cumplimiento de la obligación, pero en un plazo determinado y a esta situación se le denomina mora, y es entendida como aquella en la que incurre una de las partes contratantes cuando la misma no ha prestado la obligación que tenía que brindar en un tiempo determinado. Para la determinación del tiempo en que debe ser dada la obligación o prestación se debe acudir a las cláusulas del contrato, donde se ha establecido previamente el plazo en el que debe darse la prestación.

⁷⁴ *Ibíd.* Pág. 51.

⁷⁵ Bejarano Sánchez, Manuel. *Obligaciones civiles*. Págs. 206 y 207.



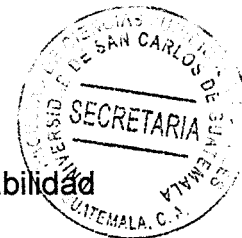
Cuando el acuerdo no se cumple en la fecha o no lo hace en el tiempo que contractualmente se estipuló, como consecuencia de esa acción la persona que incumplió con el contrato incurre en mora, en mora de entregar la cosa en el término y situaciones pactadas. Supletoriamente cuando en un contrato de cualquier índole no se establece plazo, debe acudir a la ley para determinar en qué momento una de las partes que contrata incurre en mora, además habilita recursos y acciones procesales.

4.4.2.2. Extracontractual

Explicando el origen de la responsabilidad extracontractual, se tiene que la misma halla sus fuentes en la llamada Lex Aquilia romana, descrita por Jorge Bustamante Alsina en los siguientes términos: “Dentro de los delitos privados que sancionaba la Ley de las Doce Tablas se hallaban junto a la injuria y al robo furtum algunos otros que no entraban en la noción de injuria porque eran delitos contra los bienes y ésta constituía un ataque a la persona; pero tampoco entraban en la noción de furtum porque no comportaban propósito alguno de lucro en sus autores. Tales eran aquellos actos que se traducían en daños a los bienes ajenos”⁷⁶.

En consecuencia, para reprimir esos daños *damnum injuria datum* se dictó un plebiscito propuesto por el Tribuno Aquilius en fecha incierta pero que hace remontar que la responsabilidad extracontractual sea también denominada responsabilidad aquiliana.

⁷⁶ Bustamante Alsina, Jorge. *Op. Cit.* Pág. 46.

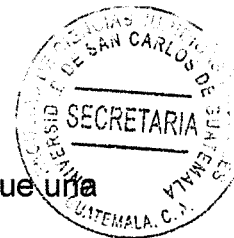


Entonces tanto en el derecho romano como en el actual, la responsabilidad extracontractual proviene de algún acto de un determinado sujeto, donde no existe una relación jurídica ya establecida, es más bien entendida como aquella responsabilidad que puede desprenderse de un acto ilícito fortuito y que causa un daño, puede decirse como un tipo de accidente donde no existe obviamente un contrato y que luego del percance deba de surgir una relación obligadamente por haberse causado un daño a otro sujeto.

“La responsabilidad extracontractual responde a la idea de producción de un daño a otra persona por haber transgredido el genérico deber *neminem laedere*, es decir, el de abstenerse de un comportamiento lesivo para los demás. La responsabilidad extracontractual es entonces la que siempre se derivará de una acción negligente que trae consigo la consecución de un daño para los demás miembros de una sociedad y cuando es a un determinado sujeto esto debe resarcirse.”⁷⁷

Una solución para la responsabilidad civil extracontractual es sin lugar a equivocaciones el derecho de seguros, ya que el mismo prevé una situación de carácter extracontractual para con un tercero, funciona del siguiente modo, una persona contrata un seguro, aquí surge una relación contractual ya que ambos se deben una prestación recíproca, pero el asegurado es cubierto por el asegurador para la consecución de un siniestro en el futuro, el cual puede ser un acto del asegurado que involucre a un tercero y que le cause un daño a este tercero, entonces en el caso de que lo cause, surge la relación extracontractual entre ambos, pero para cubrir esos daños el asegurado puede utilizar su

⁷⁷ *Ibíd.* Pág. 39.



seguro y de ese modo responder por el mal causado. Es por eso que se infiere que una gran solución y por excelencia a la responsabilidad civil extracontractual es el seguro.

“El otro caso que se entiende da lugar a responsabilidad, es cuando habiéndose celebrado el contrato, éste se invalida debido a un hecho presente en la etapa previa a la celebración del mismo, atribuible a alguna de las partes, del cual el agente generador de la causal de invalidez tuvo conocimiento antes del perfeccionamiento del acuerdo”. Responsabilidad civil extracontractual cuando se está a punto de la realización de un contrato, pero por factores ajenos a una de las partes el mismo no se llevará a cabo, es entonces cuando por la falta de consecución de ese contrato se puede generar daños para una de las partes”⁷⁸.

En este caso no se estaría hablando de algo fortuito sino que simplemente por no convenir a una de las partes no se formalizará el negocio. En el supuesto que según las prestaciones que se darían en el contrato, a la falta de estas podrá demandar algún daño la parte que se considere defraudada.

4.5. Seguro de Responsabilidad Civil en Guatemala

En el Código de Comercio guatemalteco, en el Artículo 986 se encuentra el seguro contra la responsabilidad civil, y establece: “Es en el seguro contra la responsabilidad civil, el

⁷⁸ De Angel Yagues, Op. Cit, Pág. 78.

asegurador se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a terceros a consecuencia de un hecho no doloso que cause a estos un daño previsto en el contrato de seguro.”

Entonces este tipo de seguro se puede indicar por lo citado anteriormente que es aquel por medio del cual el asegurador se obliga a contraer una responsabilidad derivada de un hecho que se ocasione a un tercero y que ese hecho constituya un daño, entonces el asegurado no sufre en su patrimonio y cubre el daño que se causó, siempre y cuando la acción sea fortuita, solo de ese modo se podrá resarcir el daño. El seguro de responsabilidad civil puede ser entendido también como un medio resarcitorio para un daño causado por un tercero, quien será indemnizado por la póliza de seguro del asegurado quien ha pagado su prima según la ley y como obligación la aseguradora responderá de los daños que el asegurado cause.

4.5.1. Definiciones

La autora define el seguro de la responsabilidad civil así; “Es seguro de Responsabilidad Civil es seguro contra el riesgo de quedar gravado el patrimonio por una obligación de indemnizar, derivada de la responsabilidad civil del tomador del título”.⁷⁹

⁷⁹ Calzada Conde, María de los Ángeles. Op. Cit. Pág. 81.

Por lo tanto, se puede deducir que el seguro es contra una carga del patrimonio del asegurado, fundada en una disposición o en la obligación de responsabilidad hacia un tercero, fundada en un contrato.

4.5.2. Elementos fundamentales y características.

Estos comprenden siempre con una indemnización por daños que el asegurado cause a terceros. Es decir que el asegurado responderá de cualquier daño que se cause a un tercero, se tiene como interés asegurable en esta póliza el patrimonio de la persona asegurada y en determinado momento también el patrimonio de un tercero que se puede ver menoscabado al ocurrir un siniestro que le cause un daño.

El asegurador responde de los hechos culposos del asegurado pero no de los hechos dolosos. “Entonces aquí se enmarca una de las características esenciales en la contratación de los seguros, sin duda la buena fe y además la atenuación del riesgo, porque un hecho culposo obviamente es sinónimo de algo accidental, pero el asegurador no reparará ningún daño que sea inducido por el mismo asegurado, en esta situación cobra especial importancia la previa investigación que hace la aseguradora previa cancelación de la suma asegurada, no puede entonces realizar un acto de mala fe, por parte del asegurado para tratar de que le sean pagados daños que el mismo ocasione de manera intencional. Frente al tercero lesionado responde, el autor del daño o sea el



asegurado; pero el asegurador toma su lugar y le sustituye, respondiendo de la obligación frente al tercero”.⁸⁰

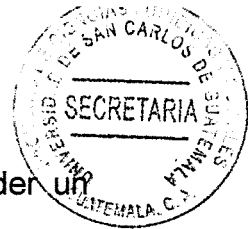
Es decir que, desde el momento que el asegurado contrata el seguro de responsabilidad civil, transfiere esa responsabilidad al asegurador, respondiendo este de manera obligada por los daños que el asegurado cause a un tercero y el tercero podrá reclamar directamente a la aseguradora. Se aseguran riesgos determinados, hasta la concurrencia de cierta suma y no más allá del efectivo monto a resarcir; si el monto sobrepasará la suma asegurada, responde el asegurado.

“Es importante que el asegurado conozca el monto de su póliza, ya que si el asegurado causa un daño de un valor mayor al que él tiene asegurado, no podrá el mismo ser resarcido completamente por la aseguradora, es en este momento donde el asegurado juega un papel más activo y debe responder por los daños que el causo y que sobrepasaron el monto de su seguro, cabe especial mención en este rubro que es necesario conocer las coberturas específicas de los seguros para que cuando un siniestro ocurra el seguro funcione de mejor manera”⁸¹.

En ocasiones en la cultura de la contratación de Guatemala, este es un fenómeno visible, ya que en innumerables casos la población guatemalteca que contrata seguros argumenta que los mismos no funcionan en el país, pero este fenómeno responde a la falta de asesoría en la compra y contratación de un seguro, en ocasiones es responsabilidad de la empresa aseguradora que no cuenta con personal calificado y

⁸⁰ Haiperin Isaac, *Op. Cit.* Pág. 46.

⁸¹ *Ibíd.* Pág.75.



simplemente son sujetos que llenan formularios y pólizas con el afán de vender un seguro, es por eso que se hace imperiosa la necesidad de recibir una buena asesoría para la contratación de un seguro.

“El asegurado no debe, bajo pena de decadencia de los derechos nacidos del seguro, hacer acto de reconocimiento de los derechos de quien pretende ser dañado y le formule demanda de resarcimiento, Si es demandado en juicio por el presunto perjudicado, debe comunicarlo de inmediato al asegurador”⁸².

El asegurado no debe entonces hacerse responsable por un daño que causo a un tercero, ya que el reconocimiento de haber causado un daño habilita una acción resarcitoria, ya que el llamado a hacerse responsable de los daños causados es obligadamente la aseguradora, en dado caso se inicie un juicio se debe dar aviso al asegurador.

Las costas judiciales, que se ocasionen al asegurado por procedimientos seguidos en su contra, se presumen a cargo del asegurador, siempre que se le hubiere notificado la existencia del juicio. “En algunas ocasiones dependiendo el daño que se causó, las partes tanto asegurador, asegurado y víctima o siniestrado se verán inmersos en algún juicio y los gastos que se deriven de la sustanciación de ese juicio correrán a cargo de la aseguradora. En esta situación dependiendo de la póliza se responderá por las costas judiciales, en España dentro de su legislación de seguros se establecen de manera

⁸² *Ibíd.* Pág. 71.

conjunta ciertas cláusulas que hacen que si se generan costas judiciales la aseguradora las cubrirá, para evitar reclamaciones posteriores”⁸³.

Para que se dé la aplicación práctica del precepto de la responsabilidad civil, debe existir una relación de causa a efecto, o sea que el acto u omisión ha causado un daño a una tercera persona, el hecho tiene que ser de naturaleza tal que lógicamente, debía provocar el daño verificado, ya que el daño provocado por la víctima o con su ayuda no se le indemniza. “Se puede observar de nuevo que ningún seguro será efectivo cuando la parte asegurada pretenda lucrar con el mismo, dentro de los orígenes del seguro se pudo constatar que el seguro surgió como un medio de cooperación mutua y que no es concebible que alguien quiera lucrar con la institución, actualmente se puede observar que estos fenómenos se dan en la práctica, pero también atenta contra la buena fe de la actividad aseguradora, no solo en Guatemala sino que también en el mundo”⁸⁴.

El interés asegurable en el contrato de seguro de responsabilidad civil, es el patrimonio del asegurado, que está amenazado por la realización del riesgo. El riesgo que corre entonces el asegurado puede ser cualquiera, derivado de su actividad laboral, o de su vida diaria, pero se dice que protege su patrimonio porque en el actuar de su día a día y en el desarrollo de su vida, puede ocasionar algún daño a un tercero, quien le reclamará el pago de ese daño causado, pero para evitar gastos innecesarios mejor utiliza la cobertura de su seguro y de este modo no se le causa al asegurado una reducción en su patrimonio personal.

⁸³ *Ibíd.* Pág. 80.

⁸⁴ Mencos guillén. *Op. Cit.*, Pág. 40.

4.5.3. Naturaleza Jurídica

La licenciada Ivania Mercedes Selva Elizondo, en su tesis sobre el seguro de responsabilidad civil, establece que este seguro “Se encuentra ubicado el seguro de la responsabilidad civil, dentro de los seguros de daños porque cubre el patrimonio del asegurado; sin embargo el daño se repara a un tercero; se diferencia de los demás seguros de daños, por el objeto del contrato, o sea por el riesgo que es precisamente la responsabilidad legal o civil; en los otros daños el resarcimiento del daño causado recae sobre determinadas cosas, en cambio, en la responsabilidad civil, el riesgo ocasionado al tercero puede recaer sobre cualquier cosa de su patrimonio sin predeterminación alguna.”⁸⁵

4.5.4. Funcionamiento

El funcionamiento del seguro de responsabilidad civil atiende a los principios anteriormente descritos que lo rigen, este tipo de seguro es muy común y en la mayoría de las legislaciones del mundo se encuentra regulado, ya sea en un código de comercio, una ley de seguros o alguna disposición especial.

Se debe hacer eco en este apartado de la naturaleza jurídica del mismo visto como un seguro de daños, entonces el mismo funcionará cuando se ocasione un daño a un tercero, es decir cuando el sujeto asegurado cometa una acción u omisión en cualquier

⁸⁵ Selva Elizondo, Ivania Mercedes. **El seguro de responsabilidad civil**. Pág. 23.

tipo de actividad de su vida que genere un daño a un tercero podrá acudir a su póliza de seguro para resarcir el daño que ocasiono de ese modo no incurre en gastos innecesarios.

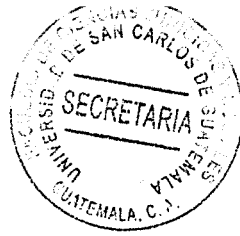
Como se explicó en la antigüedad estos seguros surgieron de la necesidad de conservar el patrimonio ajeno, este seguro es de carácter amplio y en la mayoría de ocasiones va aparejado a un seguro de vehículos y accidentes de tránsito, y de este seguro se desprenden modalidades interesantes que cubren distintos tipos de responsabilidad civil, como se explicará posteriormente sin duda la responsabilidad civil.

4.5.5. Principios

La responsabilidad civil conlleva una obligación de resarcir a otra por los daños que han provocado, entre ellos podemos mencionar la buena fe, la verdad sabida, consensualidad, adhesión, onerosidad, indemnización, bilateralidad y atenuación del riesgo.

4.5.5.1. Principio de Buena Fe

Se basa en la buena fe de ambas partes, la aseguradora se compromete a responder de los daños causados por el asegurado y se basa en todas las declaraciones y acontecimientos que el asegurado transfiera al asegurador, la obligación se desprende de la prima pagada por el asegurado.



4.5.5.2. Principio de la verdad sabida

El asegurador está consciente que en cualquier momento deberá de responder por algún daño que el asegurado cause a un tercero.

4.5.5.3. Principio de Consensualidad

El consentimiento de las partes perfecciona el contrato, con la firma de la póliza y su aceptación se exterioriza el consentimiento.

4.5.5.4. Principio de Adhesión

Se formaliza por medio de formularios y pólizas los cuales regulan de manera estándar las relaciones contractuales y son aprobadas en materia de seguros por la superintendencia de bancos de Guatemala.

4.5.5.5. Principio de Onerosidad

Se estipulan gravámenes y provechos recíprocos para ambas partes, la aseguradora recibe el beneficio a través de la prima y el asegurado que le sean pagados los daños que el mismo cause a un tercero.



4.5.5.6. Principio de Indemnización

Para el asegurado es un contrato meramente indemnizatorio y nunca puede ser objeto de lucro.

4.5.5.7. Principio de Bilateralidad

Ambas partes se obligan recíprocamente, a través de la prima que el asegurado debe pagar.

4.5.5.8. Principio de Atenuación del riesgo

Es uno de los principios que rige la actividad aseguradora, y aparte de ser un principio es una obligación ya que es una carga que tiene que soportar el asegurado porque es su deber no estar ubicado en riesgos, sino que debe ser al contrario para no hacer uso de su seguro y que esto se vea traducido en un gasto para ambas partes.

CAPÍTULO V

5. Derecho comparado

Actualmente en el panorama internacional sin duda alguna existen legislaciones más actualizadas respecto a los seguros en cuanto a responsabilidad civil, debido a que varios países desarrollados tienen la costumbre de esperar la sentencia de juez competente para ordenar el pago o no de los casos de responsabilidad civil, caso distinto a Guatemala que en la mayoría de ocasiones no se llega a un litigio y se llevan a cabo convenios y transacciones de pago sin llegar a un juicio.

A continuación, se realizará un breve análisis comparativo sobre legislaciones de Argentina, Chile y México, se han considerado dichos países por las características que cada uno contiene y su notable desempeño respecto a los seguros.

5.1. Legislación de Argentina

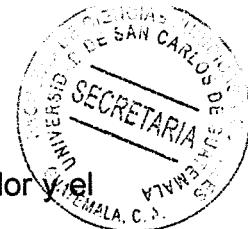
Adentrando al tema esencial, el seguro de responsabilidad civil tiene una función social importante. Debido a su función porque, a su vez procura mantener indemne el patrimonio del asegurado, hacerse responsable del daño y, resarcir en la medida del contrato, a la víctima del mismo.

5.1.1. Generalidades de responsabilidad civil

En Argentina como en cualquier país, los accidentes de tránsito representan un problema inevitable, por lo mismo, de forma general han establecido diversos mecanismos legales con el objetivo de garantizar a las víctimas derechos indemnizatorios, dichos mecanismos se concentran en:

- a. Los que prevén que el seguro obligatorio debe considerarse un seguro de daños y gobernarse por principios de responsabilidad civil.
- b. Los que determinan que en el seguro obligatorio debe agregarse un seguro de personas y definirse por principios del seguro de accidentes personales para lograr de esta forma, una reparación automática.
- c. Mecanismos que han adoptado un seguro de accidentes corporales con reparación automática preestablecida por los distintos rubros amparados. En otras palabras, en dichos mecanismos basta que la víctima sufra un accidente con lesión corporal para que opere la cobertura asegurativa, ignorando las cuestiones relacionadas a la responsabilidad civil.

Ahora bien, en el seguro de responsabilidad civil, la obligación principal que asume el asegurador consiste en mantener indemne al asegurado. Expresa de esta forma el siguiente autor que, "el riesgo asegurado está constituido por la eventualidad de un daño



en el patrimonio del asegurado. Sin perjuicio de que el contrato entre el asegurador y el asegurado no se estipula en miras al eventual tercero beneficiario, sino por cuenta y a favor del civilmente responsable, cabe establecer si la obligación contractual puede exceder el contenido del contrato mismo.”⁸⁶ Se comprende desde esta perspectiva, la importancia de los alcances de la autonomía de la voluntad en materia contractual, así como la evaluación de la función social de un seguro automotor, en un contexto social.

En efecto, la responsabilidad civil se enfoca en la contribución a la protección de los derechos de los damnificados, sin ignorar la seguridad jurídica respecto a lo que el contrato obliga a reconocer en una serie de posibilidades alrededor de la vinculación entre contratantes del seguro y los terceros que sufren daños. Por lo tanto, es necesario crear canales que logren armonizar los derechos constitucionales que están en juego cuando suceden accidentes y contribuir a agrupar criterios que se puedan aplicar ante la división existente en la jurisprudencia con el objetivo de resguardar el sistema de seguro automotor.

En Argentina, es la Superintendencia de Seguros de la Nación el organismo asignado a regular el procedimiento de las condiciones que debe incluir un seguro. “En el mundo actual del comercio, cada vez es más infrecuente el contrato discutido por las parte en plano de igualdad y con libertad absoluta de contratar o no.”⁸⁷

⁸⁶ Garrigues, Joaquín. **Contrato de seguro de terrestre**. Pág. 27.

⁸⁷ Gascón Abellán, Marina. **Lecciones de teoría del derecho**. Pág. 21.



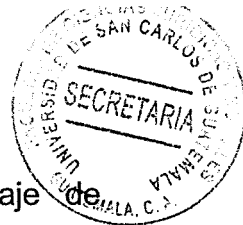
En este punto, una de las características del contrato de seguro, es que sus condiciones en general son establecidas por la empresa aseguradora, determinando en cada uno de los contratos cláusulas típicas, teniendo la otra parte contratante solamente la alternativa de aceptar o rechazar el contrato impuesto.

Por otro lado “el seguro es un contrato bilateral, condicional y aleatorio por el cual una persona natural o jurídica, toma sobre sí por un determinado tiempo, todos o algunos de los riesgos de pérdida o deterioro que corren ciertos objetos pertenecientes a otra persona, obligándose, mediante una retribución convenida, a indemnizarle la pérdida, o cualquier otro daño estimable, que sufran los objetos asegurados”⁸⁸. Efectivamente nadie está exento de las consecuencias perjudiciales resultantes de un accidente, de ahí que para salvaguardar el patrimonio, existen los seguros de responsabilidad civil, los cuales reflejan, protección civil ante hechos ilícitos.

5.1.2. Artículos relacionados responsabilidad civil

En Argentina, la Superintendencia de Seguros de la Nación estableció las condiciones del seguro obligatorio para cumplir con lo establecido en la Superintendencia de Seguros de la Nación que dicta Resolución General 21.999/92 en el Artículo 1º establece que “el seguro obligatorio previsto por el art. 67 del Reglamento deberá cubrir la responsabilidad en que se incurra por el vehículo automotor objeto del seguro con límites mínimos de \$30.000, si se tratara de muerte o incapacidad total y permanente y para resarcir

⁸⁸ Bustamante Alsina, Jorge. *Teoría general de la responsabilidad civil*. Pág. 63.



incapacidades parciales y permanentes, por suma equivalente al porcentaje de incapacidad padecida sobre el monto previsto para el caso de muerte o incapacidad total y permanente". Es importante agregar que, también la resolución 22.059/93 estableció en un anexo las condiciones y diagramación de las coberturas mínimas necesarias por la resolución en mención.

Seguido de la entrada en vigencia de la Ley 24.449, la Superintendencia de Seguros de la Nación, a través de la circular 3.809 de 1998 informó a las empresas de seguros que "...debe considerarse que la Resolución 21.999 es reglamentaria del art. 68 de la ley 24.449"

Como respaldo de lo antes mencionado se cita el Artículo 68 de la Ley de Tránsito N° 24.449, establece "Seguro obligatorio. Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no. Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores...Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego"

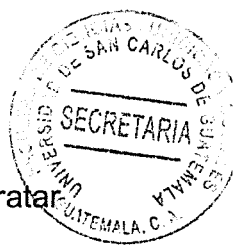


Se comprende que, la Ley de Tránsito impone la necesidad de un seguro de responsabilidad civil de forma obligatoria, para terceros a los daños eventuales que pudiera ocasionar el dueño o guardián del auto, para dar cumplimiento al artículo 68, ley 24.449. Se comprende que, el asegurador está obligado a mantener indemne el patrimonio del asegurado o del conductor por el autorizado, respecto a los daños ocasionados por el automóvil objeto del seguro en la vigencia del contrato, según lo regulado por los artículos 109 y 118 de la ley 17.418, Ley de Seguros.

Se comprende entonces que en Argentina, el seguro de responsabilidad civil es un contrato acreditado por cuenta y a favor del eventual responsable frente a la contingencia de un accidente, y no para beneficio del damnificado, quien no obtiene del contrato un derecho propio a su favor, es decir, que el agraviado reviste la condición de tercero ante el contrato, recibiendo únicamente lo establecido en dicho contrato respecto a los daños ocasionados a terceros.

En este mismo sentido, es importante mencionar el Artículo 61 de la ley 17.418, Ley de Seguros, que establece "El asegurador se obliga a resarcir, conforme al contrato el daño patrimonial causado por el siniestro...solo hasta el monto de la suma asegurada, salvo que la ley o el contrato dispongan diversamente."

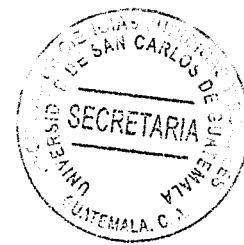
Desde este enfoque legal, los contratos experimentan efectos entre las partes, estableciendo que no pueden perjudicar ni beneficiar a terceros, se comprende que, el damnificado se perjudica por el límite de cobertura fijado en el contrato de seguro y, por



lo tanto, se declara inoponible en suponer la alteración de la libertad de contratar protegida constitucionalmente.

Entonces queda claro que, los efectos pecuniarios del siniestro son cubiertos sí, pero con el monto fijado en la póliza, con topes y alcances determinados para la cobertura a terceros, por lo que, la víctima de un accidente es un potencial acreedor de la aseguradora del titular de la póliza, pero siempre bajo las condiciones de las cláusulas contractuales establecidas. Es de esta forma que, si un tercero puede percibir del asegurador una suma superior a la contratada, no solo se vulnera la Ley de Seguros, y las reglamentaciones de la Superintendencia de Seguros de la Nación sino que, también, reconociendo una obligación sin causa.

Por último, respecto a la responsabilidad en Argentina el artículo 64 de la ley 24.449, Ley Nacional de Tránsito, estableciendo de forma clara que, todo automóvil debe estar asegurado según las condiciones que establece la autoridad respecto a la aseguradora, con el fin de cubrir en casos de accidentes, los daños a terceros, puede asegurarse entonces que, para poder circular con automotor es indispensable que el conductor cuente con seguro de responsabilidad civil para cubrir los daños causados a terceros, por lo tanto, el conductor del vehículo es responsable por los daños y perjuicios ocasionados a terceros como consecuencia de un accidente de tránsito.



5.2. Legislación de Chile

En este apartado se describe la legislación de Chile respecto a los seguros de responsabilidad civil, se presenta el escenario general de dicha responsabilidad y seguidamente la legislación correspondiente a este tema.

5.2.1. Generalidades de responsabilidad civil

En el país de Chile, el seguro de responsabilidad civil no se encontraba regulado en título VIII del libro II del Código de Comercio, el reconocimiento de dicho seguro nació debido a la doctrina y la práctica de la industria aseguradora. Menciona el siguiente autor que, “aceptada su existencia y en ausencia de norma expresa que permitiera hacer excepción al principio del efecto relativo de los contratos, se rechazó la posibilidad del damnificado de accionar en forma directa contra el asegurador. La doctrina fue firme en ese sentido, descartándose que fuera de aplicación la figura de la estipulación en favor de tercero regulada en el art. 1449 del Código Civil chileno” ⁸⁹

Por lo tanto, en Chile el Seguro de Responsabilidad Civil se reconoció por primera vez, en el marco de la reforma al contrato de seguros de la Ley 20.667 con fecha de Mayo de 2013 específicamente y enfocado en los derechos que se reconocen de dicho seguro favoreciendo a terceros en el contrato. Es importante mencionar que, tras la publicación de la Ley en mención surgió un análisis de si ella estableció o no una acción directa

⁸⁹ Alessandri Rodríguez, Arturo. **De los contratos**. Pág. 71.

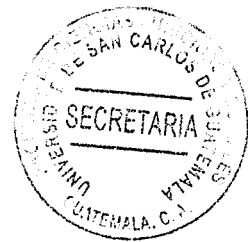


reconocida como; tácita o encubierta, de quienes pudiesen ser reconocidas por la jurisprudencia judicial.

Al respecto, existen diversas definiciones de uso más reciente, en Chile reconocen la responsabilidad civil, en cuanto a “el contrato de seguro de responsabilidad civil tiene por objeto que el asegurador pague al asegurado, o por cuenta de este, las indemnizaciones a que resultare obligado respecto de terceros por los daños y perjuicios objeto de la cobertura.”⁹⁰ Se comprende que, esta definición refleja la virtud de no circunscribir la responsabilidad civil cubierta únicamente a la extracontractual o la contractual, provocando al mismo tiempo una clara referencia al fin de la cobertura, considerando los usos del mercado asegurador, se encuentra limitado a ciertos ámbitos específicos de actividad económica o profesional.

Ahora bien, en Chile el seguro de responsabilidad civil fue hasta hace un par de décadas un tema no regulado ni reconocido y de contratación poco constante por parte de las empresas aseguradas y la legislación, por lo tanto, esto no representaba para las compañías de seguros generales una prioridad. Actualmente, la legislación chilena respecto a seguros divide a las empresas de seguros en dos grupos; las enfocadas a cubrir los riesgos de pérdidas o deterioro del producto, es decir, los vehículos, reconocidas como Compañías de Seguros Generales, Por otro lado se encuentran las que ofrecen seguros que cubren riesgos de las personas, reconocidas como Compañías de Vida.

⁹⁰ Barros Bourie, Enrique. **Tratado de responsabilidad extracontractual**. Pág. 85.



5.2.2. Artículos relacionados responsabilidad civil

Como introducción a la situación actual de la legislación en Chile, cabe mencionar que La ley 18.490, de 4 de enero de 1986 reguló una acción directa a los terceros lesionados en contra del asegurador del seguro obligatorio de accidentes personales en vehículos, según el siguiente autor "artículo 10 de la ley 18.860, de 11 de enero de 1988, sustituyó el libro III del Código de Comercio, al regular el seguro marítimo, estableció que en los casos en que un asegurador de responsabilidad otorgue garantía para cubrir la responsabilidad del asegurado, podrá ser demandado directamente por el tercero a cuyo favor se ha emitido la garantía"⁹¹.

Dentro de este marco, la creciente tendencia en la comercialización del seguro de responsabilidad civil, en las últimas dos décadas en el país de Chile, no se había reconocido ni presentado una regulación legal enfocada en este contrato, es de esta manera como la Ley 20.667 de 9 de Mayo de 2013 llegó y reguló el tema en cuestión. Por lo tanto, la reforma al Código de Comercio reconoció por primera vez el seguro de responsabilidad civil, determinando un marco normativo esencial a través de cinco artículos, del 570 al 574 Código de Comercio de dicho país.

Cabe agregar que, considerando que dicha regulación es un avance, la verdad es que la misma, no abarca en gran medida los temas problemáticos que surgen en los diversos accidentes de daños a terceros. Por ejemplo, los derechos que pueden ser afectados a

⁹¹ Corral Talciani, Hernán. **Lecciones de responsabilidad civil extracontractual**. Pág. 91.

terceros por las regulaciones que existan en el contrato de seguro de responsabilidad civil. En efecto, este particular seguro busca cubrir al asegurado de ciertos costos que puede estar obligado a la hora de un accidente con daños a terceros, una perspectiva preliminar rápida que dirige a concluir que, por efecto relativo de los contratos, cualquier derecho o beneficio del seguro podría ser objeto de discusión entre el asegurado y la empresa de seguros respectiva.

Precisamente en los tiempos parece reconocerse una perspectiva favorable de la doctrina hacia la admisibilidad de la acción directa en el seguro de responsabilidad civil, en algunas situaciones. Por tanto, se tiene conocimiento que la ley 20.667, de 2013, que reformó el Código de Comercio chileno fue aprobada sin una norma que se enfocará precisamente a la acción directa, no obstante, define que el seguro de responsabilidad civil obliga al asegurador a pagar la indemnización a la víctima y no al asegurado.

En esta misma línea, se reconoce que la obligación que surge del contrato de responsabilidad civil, en consecuencia, no es la de pagar al asegurado lo que se condenó a indemnizar al tercero, sino corresponde indemnizar, resarcir el daño ocasionado por el asegurado, cumpliendo con lo que establece el Código de Comercio en el inciso segundo del Artículo 570 que regula precisamente “en el seguro de responsabilidad civil, el asegurador pagará la indemnización al tercero perjudicado”

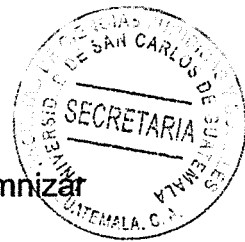
En esa misma lógica, con lo antes expuesto puede visualizarse que, las normas chilenas son claras y concluyentes en la disposición que el asegurador no debe pagar al

asegurado sino a terceros que sufrieron daños, comprendiendo que este tiene un crédito o derecho personal que puede ser reclamado a través de la correspondiente acción, que no puede ser otra que la que a nivel de derecho comparado se conoce como acción directa.

En concordancia menciona el siguiente autor que "salvo ese derecho especial de cobro en favor del tercero, en todo lo demás, la definición legal planteada por el actual artículo 570 del Código de Comercio sigue las definiciones más bien tradicionales de lo que se entiende por un seguro de responsabilidad civil, estando reconocido de manera clara en el ámbito de los seguros de daños que, como bien señala el artículo 545 Código de Comercio tienen por objeto la indemnización de los daños sufridos por el asegurado".⁹² Se comprende entonces que la definición legal de Chile está enfocada en considerar al seguro como protector del asegurado, en otras palabras, el deudor de la obligación de indemnizar, frente al tercero o víctima, como acreedor de la obligación indemnizatoria.

De forma conclusa, a nivel internacional los seguros de responsabilidad civil más avanzados exponen una naturaleza de institución jurídica especial, enfocados en los derechos de los terceros, a través de políticas públicas establecidas por la Ley. De esta forma es como se reconoce que, en algunas legislaciones se reconozca que los aseguradores de estos tipos de seguros están obligados a indemnizar a la víctima, y con la facultad de repetir después en contra del propio asegurado. En Chile el seguro de responsabilidad civil se encuentra concebido de manera tradicional porque es la

⁹² Alessandri Rodríguez, Arturo. **De los contratos**. Pág. 86.



aseguradora del dueño del vehículo que ocasionó los daños que debe pagar e indemnizar a terceros que sufrieron daños.

5.3. Legislación de México

En el siguiente apartado se describe la legislación en México, respecto a la responsabilidad civil, desde las generalidades de este concepto hasta los artículos específicos que regulan dicha responsabilidad.

5.3.1. Generalidades de responsabilidad civil

En general, el primer país latinoamericano que reconoció la acción directa fue el país de México, a través de la Ley Federal del Contrato de Seguro, divulgada el 31 de agosto de 1935, estableciendo en el Artículo 147, lo siguiente "El seguro contra la responsabilidad atribuye el derecho de la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro...en caso de muerte de este, su derecho al monto del seguro se transmitirá por la vía sucesoria"

Es preciso agregar que, dicha norma fue imitada en otras legislaciones como Honduras en el artículo 1211 del Código de Comercio reformado en 1950 y en El Salvador en el artículo 1428 del Código de Comercio de 1970.



Además, según el siguiente autor “el sistema positivo mexicano instauró la acción directa con fisonomía propia y debidamente delimitada en una ley orgánica que regula el contrato de seguro. Lo hizo en el Capítulo V del Título Segundo de la misma, denominado contratos de seguro contra los daños, destinado a reglar el seguro de la responsabilidad. Su artículo 147, elaborado por el principal redactor de la ley, Gual Vidal en 1934, encuentra sus antecedentes en las leyes suizas de 1908 y francesa de 1930, ambas relativas al contrato de seguro, y en el proyecto de Lorenzo Mossa de 1931, autor italiano, quien redactó a comienzos de la década de los treinta un célebre proyecto de ley atinente al contrato de seguro en general”⁹³.

El artículo 147 de la Ley de Contrato de Seguros de México, después de algunas reformas tal y como se citó anteriormente, reconoce que el seguro contra la responsabilidad corresponde al derecho de indemnización de forma directa a terceros que sufrieron daños, considerando como beneficiario del seguro desde el instante del accidente, dicho artículo también hace referencia a casos desafortunados de muerte, regulando que en su derecho al monto del seguro será transmitido por vía sucesoria, a excepción de cuando la ley o contrato determine que, el asegurado tendrá la obligación de indemnizar, reconociendo a familiares del extinto a quienes se debe pagar de forma directa la indemnización sin necesidad de iniciar un juicio sucesorio.

Tal y como puede observarse en lo antes mencionado, resulta claro que la adopción de la acción directa en el derecho mexicano, la ley le otorga al tercero dañado, es decir, la

⁹³ Ruiz Rueda, Luis. **El contrato de seguro**. Pág. 48.

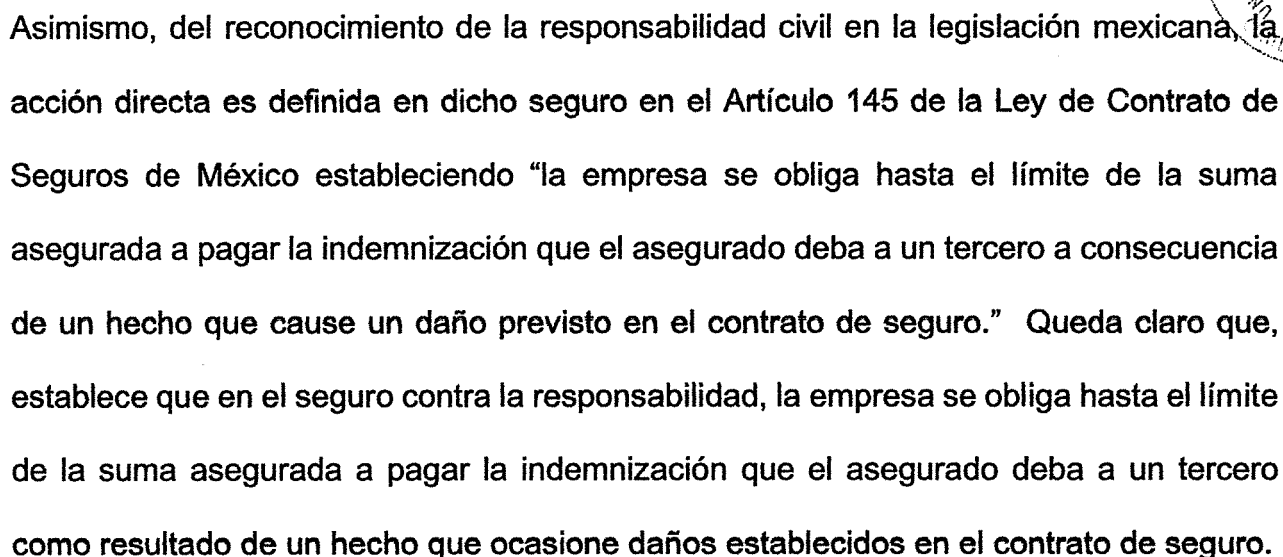


víctima un derecho propio de indemnización que corresponde la responsabilidad a la empresa aseguradora, inclusive, llegado el momento, puede ser transmitido por vía hereditaria. De esta forma es como se reconoce, ser calificado como beneficiario del seguro, en calidad que reitera la naturaleza de dicho derecho del damnificado, es la empresa aseguradora que consolida, según lo establecido por la ley.

5.3.2. Artículos relacionados responsabilidad civil

Tal y como se refirió anteriormente, en México existe una ley específica que regula la materia del seguro, la Ley sobre el contrato de Seguro. Dicha ley en el artículo 1 presenta la regulación de la institución del país, por otro lado, la legislación de México reconoce al contrato de seguro, obligando a la empresa aseguradora, a través de una prima, a resarcir los daños a terceros o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad reconocida en el contrato. Asimismo en México, existe una ley que regula lo relacionado a la organización y funcionamiento de las empresas aseguradoras, que corresponde a la Ley General de Instituciones de Seguros, también en el Código de Comercio regula lo relacionado al seguro, sin embargo, en México este código únicamente establece lo relacionado al seguro marítimo por ser una actividad eminentemente mercantil.

Por tanto, las generalidades de cualquier seguro como la prima, póliza, plazos para contratación, prescripción y aviso de siniestro son establecidas por la Ley sobre el Contrato de Seguro.



En esta misma línea, puede citarse Artículo 147 de la Ley de Contrato de Seguros de México que establece “el seguro contra la responsabilidad atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro. Cuando fuese un seguro de responsabilidad de profesionales el beneficiario será la persona que contrate el servicio.”

Asimismo, en el Artículo 150 del mismo cuerpo legal, establece "El aviso sobre la realización del hecho que importe responsabilidad deberá darse tan pronto como se exija la indemnización al asegurado. Se comprende además que, en caso de juicio civil o penal, el asegurado ofrecerá a la empresa aseguradora todos los datos y pruebas requeridas para la defensa.

Ahora bien, referente a las defensas que le son oponibles al tercero en daños colaterales en el mismo artículo de la ley en mención regula que, “cuando la empresa pague por



cuenta del asegurado la indemnización que éste deba a un tercero a causa de un **daño** previsto en el contrato y compruebe que el contratante incurrió en omisiones o inexactas declaraciones de los hechos a que se refieren los artículos 8º, 9º, 10 y 70 de la presente Ley, o en agravación esencial del riesgo en los términos de los artículos 52 y 53 de la misma, estará facultada para exigir directamente al contratante el reembolso de lo pagado”.

De forma conclusa se puede observar que, la ley mexicana se encuentra desarrollada y comprende desde una perspectiva general lo que es la responsabilidad civil como tal, abriendo camino con lo regulado en los distintos cuerpos legales, a seguros de responsabilidad civil, en cualquier actividad donde involucren transporte ya sea terrestre o marítimo.

5.4. Análisis comparativo con la legislación de Guatemala

Regularmente se conoce a la responsabilidad como “el sometimiento a la relación jurídica frente al daño, la finalidad de esta relación, que equivale a la reparación del daño, se logra por el derecho transfiriendo a el sujeto distinto del perjudicado; este otro sujeto está obligado a soportar la reacción jurídica independientemente de su voluntad y la situación en que se encuentra representa, precisamente la responsabilidad”⁹⁴.

⁹⁴ Aguilar Guerra, Vladimir. *El negocio jurídico*. Pág. 119.



La responsabilidad civil, en Guatemala es toda obligación de satisfacer, por quien la deba o por otra persona, cualquier pérdida o daño que se hubiere ocasionado a un tercero, porque así lo exija la naturaleza de la convención originaria, sea que se encuentre establecido por la ley, anticipado en el contrato, aunque en la realización de estos hechos no haya intervenido culpa ni negligencia del obligado a cubrir los daños.

5.4.1. Legislación

En Guatemala la legislación correspondiente a la responsabilidad civil, se encuentra de la siguiente manera:

- a. Código de Comercio guatemalteco: es el medio principal para garantizar la responsabilidad civil, porque en el artículo 874 expresa claramente al contrato de seguro como tal y usa términos generales para establecer las obligaciones que se derivan de la relación contractual, este artículo es el que permite la existencia del seguro en Guatemala. Asimismo, el Código de Comercio regula en el Artículo 986 “Seguro contra responsabilidad civil. 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”.



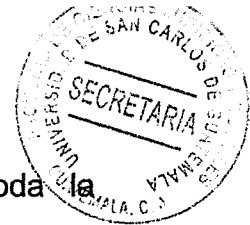
- b. Código Penal Decreto 17-73: sin perjuicio de las faltas y sanciones que determina la ley de la actividad fija el código penal, derivado de diversas actividades de entidades de seguros, es conveniente mencionar el artículo 271, que hace referencia a las distintas estafas por parte de los usuarios de seguros así como, posibles estafas por parte de terceros involucrados en accidentes, donde se hace responsables a los auditores, expertos, directores, gerentes, liquidadores o trabajadores de entidad bancaria o mercantil, sociedades o cooperativas, que en sus peritajes o comunicaciones al público o informes, consignaren con la idea y finalidad de defraudar, interponen con prisión de seis meses a cinco años y multa de cien a cinco mil quetzales.
- c. Ley de Aviación Civil Decreto 100-97: la finalidad de esta ley es establecer todo lo relacionado a las actividades de aeronáutica y aviación que se practican en Guatemala, su relación con los seguros que proviene de responsabilidades civiles y penales, por tanto, en el artículo 58 de esta ley se establece la obligación de contratar un seguro para las actividades de aviación y de igual manera, en el artículo 59 regula lo de seguro por daños a terceros, donde se encuentra regulada la obligación hacia las aeronaves que operan en Guatemala con seguro de este tipo para cubrir siniestros respecto a la tripulación o daños percibidos por terceros.
- d. Ley de Tránsito Decreto 132-96: en la ley de tránsito guatemalteca en el título séptimo, se encuentra regulado la obligatoriedad en el artículo 29, estableciendo que debe contratar un seguro el propietario de vehículo autorizado para poder



circular en Guatemala, el cual debe ser un seguro mínimo de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes.

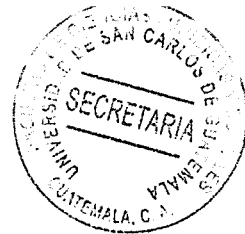
- e. Ley del Organismo Judicial Decreto 2-89: esta regula a las relaciones que se derivan de la contratación de seguros, de igual forma las relaciones con aseguradoras extranjeras, en este sentido es preciso mencionar el artículo 26 de dicha ley, que hace referencia a los derechos adquiridos, y expresa que el Estado y capacidad de la persona individual extranjera adquiridos conforme a su ley personal será reconocido en Guatemala siempre y cuando no se oponga al orden público.
- f. Ley de la Actividad Aseguradora, Decreto 25-2010: la presente ley tiene como finalidad esencial según el artículo 1, todo lo relacionado a la regulación de la constitución, organización, fusión, actividades, operaciones, funciones, suspensión de operaciones y liquidación de las empresas aseguradoras, de igual forma, regula lo relacionado con el registro y control de los intermediarios de seguros y reaseguros y de los ajustadores independientes de seguros que operan en todo el país.

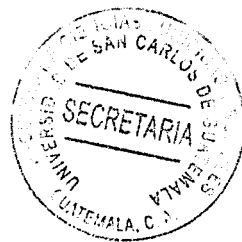
Sin duda alguna la responsabilidad civil es reconocida en la legislación guatemalteca, así como en la legislación de Argentina, Chile y México, en los cuales puede apreciarse que la responsabilidad civil es vista desde un enfoque general y algo ambiguo, ya que no especifica en alguna normativa qué corresponde en casos de accidentes colectivos, cuál



sería el proceso, qué persona o empresa aseguradora deberá cubrir toda la responsabilidad de cada persona damnificada en dichos accidentes.

Ahora bien, en una clara disposición, el Estado tiene la potestad de obligar a la contratación de seguros, sin embargo, la efectividad de ese poder coercitivo en este ramo del derecho no es funcional en Guatemala, porque la gran mayoría de sujetos que tienen automóvil no tienen un seguro, existe la obligación en la ley, sin embargo, no hay una entidad reguladora del cumplimiento de dicha ley, por lo tanto, quedan expuestos los daños a terceros en desafortunados accidentes cuando el conductor del vehículo en cuestión no tiene seguro, vulnerando de esta forma los derechos humanos de los terceros damnificados.





CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Se logró propiciar que, el Estado es el que garantiza y protege la vida humana desde su concepción, a través de las regulaciones del Acuerdo Gubernativo 17-2020 Reglamento para la contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros de transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga, en el cual las personas afectadas en un accidente de tránsito deberían estar protegidas.

Se analizó la Constitución Política de la República de Guatemala específicamente el artículo 140, que establece que, Guatemala es un Estado libre, independiente y soberano, organizado para garantizar a sus habitantes el goce de sus derechos y libertades, además se analizó la Ley de Tránsito Decreto 132-96 y el Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98, comprendiendo que en caso de un accidente las personas afectadas quedan desprotegidas ya que esta normativa legal no reconoce la protección a terceros, vulnerando de esta forma el objeto del establecimiento de dicho reglamento que comprende proteger a todo ciudadano guatemalteco en contra de medios contaminantes, ya sean contaminaciones auditivas, daños a terceros, accidentes vehiculares, tránsito de animales en la vía pública, entre otros.

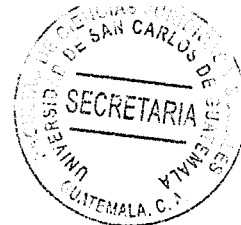
Se realizó un breve análisis comparativo de las legislaciones de países latinoamericanos; Argentina, Chile y México, con base a dicho análisis se pudo comprobar que, sin duda alguna la responsabilidad civil es reconocida en estos países, no obstante, no especifica en alguna normativa qué corresponde en casos de accidentes colectivos, cuál sería el



proceso, qué persona o empresa aseguradora deberá cubrir la responsabilidad de cada persona damnificada en dichos accidentes, sin embargo, en clara disposición legal el Estado tiene la potestad de obligar a la contratación de seguros.

Se llevó a cabo un estudio jurídico y doctrinario sobre la vulneración a la garantía y protección de la vida, integridad y seguridad de las personas por parte del Estado, determinando de esta manera la obligación que tiene el mismo para limitar la velocidad del transporte pesado, además de la responsabilidad de obligar a la contratación de un seguro de responsabilidad civil contra terceros ya que de esta forma, se estaría garantizando y protegiendo la vida, integridad y seguridad de las personas.

Luego del análisis investigativo de la regulación legal contenida en la Ley de Tránsito y su reglamento, el Acuerdo gubernativo 17-2020, el Decreto 45-2016 Ley para el fortalecimiento de la seguridad vial, se logró comprobar la hipótesis, sí existe incumplimiento de parte de la legislación en materia, porque no hay una entidad reguladora para obligar a la contratación de un seguro de responsabilidad civil contra terceros, de esta forma quedan expuestos los daños a terceros en desafortunados accidentes cuando el conductor del vehículo en cuestión no tiene seguro, vulnerando de esta forma los derechos humanos de los terceros damnificados.



BIBLIOGRAFÍA

- ACEÑA VILLACORTA DE FUENTES, María del Carmen. **Educación vial, guía para docentes.** 4ª Ed. Guatemala. 2017
- AGÜERO VÁSQUEZ, Yolanda. **Manual de procedimientos de instrumentos internacionales.** Perú: Talleres Gráficos. 1976.
- AGUILAR GUERRA, Vladimir. **El negocio jurídico.** 11ª Ed. Guatemala: Magna Terra Editores S.A. 2018
- AGUILAR GUERRA, Vladimir Osman. **Derecho de obligaciones.** 2ª Ed. Guatemala: Serviprensa S.A. 2003.
- ALESSANDRI RODRÍGUEZ, Arturo. **De los contratos.** 8ª Ed. Santiago, Chile: Jurídica de Chile. 2016
- ALONSO GARCÍA, Manuel. **Curso de derecho del trabajo.** 3ª Ed. Barcelona, España: Ariel. 1971.
- ÁLVAREZ CONDE, Enrique. **Curso de derecho constitucional.** Guatemala: Ediciones Jurídicas S.A. 1999.
- ÁLVAREZ MANCILLA, Erick Alfonso. **Derecho procesal de trabajo.** Guatemala. 2006.
- ANDRINO GROTEWOLD, Jorge Mario. **Servicio civil de guatemala.** Guatemala: Serviprensa. 2016.
- ARRUE MOTTA, Ana Casilda. **Estudio de los efectos que producen las desactualizaciones del código civil guatemalteco.** Tesis de Grado. Universidad Mariano Gálvez de Guatemala. Guatemala. 2010.
- BAQUIAX, Josué Felipe. **Derecho procesal penal guatemalteco, juicio oral, teoría del caso, técnicas de litigación, prueba, sentencia, recursos y ejecución.** Guatemala: Servi Prensa. 2014.
- BARRERA MELGAR, Iván. **Institución del parlamento guatemalteco.** Tesis de Grado. Universidad Rafael Landívar. Guatemala. 1972.
- BARROS BOURIE, Enrique. **Tratado de responsabilidad extracontractual.** 2ª Ed. Santiago, Chile: Jurídica de Chile, Santiago. 2016.
- BERMÚDEZ CISNEROS, Miguel. **Derecho del trabajo.** 6ª Ed. México: Oxford. 2007.
- BETTI, Emilio. **Teoría general del negocio jurídico,** España Editorial Comares, 2011.



BIELSA, Rafael. **Derecho constitucional**. Argentina: De palma. 1959.

BINO PONCE, Carlos Enrique. **Introducción al estudio del derecho individual del trabajo guatemalteco**. Tesis de Grado. Universidad San Carlos de Guatemala. Guatemala. 1988.

BORJA, Rodrigo. **Derecho político y constitucional**. México: Fondo de Cultura Económica. 1991.

BUSTAMANTE ALSINA, Jorge. **Teoría general de la responsabilidad civil**. Argentina, Editorial Abeledo Perrot. 5ª Ed. 2020.

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. 6ª Ed. Argentina. 1993.

CAFFERATA NORES, José Ignacio. **Proceso penal y derechos humanos**. Argentina: Del Puerto. 2005.

CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo. **El Derecho procesal administrativo guatemalteco**. Tomo III. Guatemala: MR libros. 2013.

CALZADA CONDE, María de los Ángeles. **El Seguro voluntario de responsabilidad civil**. España Editorial Montecarvo, 2021.

CANESSA MONTEJO, Miguel Francisco. **Manual de derecho de trabajo**. Guatemala: Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Rafael Landívar. 2008.

CARRO, Alberto. **Curso de derecho del trabajo**. 1ª Ed. España: Bosch Casa Editorial S.A. 1984.

CASALE Giuseppe y Alagandram Sivananthiram. **Los fundamentos de la administración del trabajo**. Suiza. Oficina Internacional del Trabajo. 2011.

CHICAS HERNÁNDEZ, Raúl Antonio. **Introducción al derecho procesal del trabajo**. Guatemala: Orión. 1999.

CIV, de Guatemala, G. & CONAVI. (2020). Política Nacional de Vivienda y Asentamientos Humanos 2020-2032.
http://www.fopavi.gob.gt/Documentos_en_Index/junio2020_Politica_Vivienda_vf.pdf Consulta junio de 2023.

Consejo Editorial de Editora Educativa. **Fundamentos de derecho**. Guatemala: Educativa. s/f.



CORRAL TALCIANI, Hernán (2019) **Lecciones de responsabilidad civil extracontractual**. 4ª Ed. Santiago, Chile: Legal Publishing Thomson Reuters.

De Angel Yagues, Ricardo. **Tratado de responsabilidad civil**. España. Editorial Civitas S.A 2018

DE CUPIS, Adriano. **El daño. Teoría general de la responsabilidad civil**. España, Casa Editorial Bosch, 2020.

DE LORENZO, Miguel Federico. **El daño injusto en la responsabilidad civil**. Argentina Editorial Abeledo Perrot. 2020.

DE PINA, Rafael. **Diccionario de derecho**. México: Porrúa S.A. 1970.

DÍAS, David Gustavo. **Reforma sin alianza, discursos transformados, interés electoral, triunfos dudosos: la nueva interpretación histórica de 1940**. 1ª Ed. Costa Rica: Universidad de Costa Rica. 2010.

ECHEVERRÍA MORATAYA. Rolando. **Derecho del trabajo**. Guatemala: D & M. 2004.

EZQUIAGA GANUZAS, Francisco Javier. **La argumentación en la justicia constitucional y otros problemas de aplicación e interpretación del derecho**. México: Mexicana. 2006.

GARCÍA R., Mauricio y Carlos Aguirre. **Derecho constitucional guatemalteco**. Guatemala: Universitaria. 2003.

GARCÍA, M. **Derecho constitucional comparado**. Argentina: Alianza, S.A. 1984.

GARRIGUES Joaquin. **Tratado de seguro terrestre**. España, Imprenta Aguirre, 1985.

GARRIGUES, Joaquin. **Contrato de seguro de terrestre**. 4ª Ed. Madrid: Imprenta Aguirre. 2019.

GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Luis Ricardo. **Manual de derecho del trabajo I. Lección II: ámbito de aplicación del derecho del trabajo II**. Guatemala: Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Rafael Landívar. 2008.

HAIPERIN, Isaac. **Contrato de seguro**. Argentina, Editorial de Palma, 2ª. Ed. 1966.

Hémard, Joseph, "Théorie et Pratique des Assurances Terrestres", Francia, Imprenta Contant-Laguerre 1924.

INTECAP. **Técnico en seguros y fianzas**. Ramo de vida. Unidad Modular Cinco.



LABBE, René. **Curso sobre economía del seguro**. Impresiones Técnicas, Managua 2020.

MEILIJ, Gustavo Raúl. **Manual de eguros**. Argentina, ediciones De Palma, 1998. 3ª. Ed.

MENCOS GUILLÉN, Edwin. **El seguro guatemalteco**. (s.l.i): (s.e), 2004.

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. (2023). https://www.minfin.gob.gt/images/downloads/presupuesto_proyectos/2009/detalle_cuantitativo/egresos_institucion/c013.pdf. Consulta junio de 2023.

MUÑOZ SABATE, Luis. **Técnica probatoria**. Colombia: Temis. 2006.

NÁJERA FARFÁN, Mario Efraín. **Derecho procesal civil**. Guatemala: Eros. 1970.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales**. 28ª Ed. Argentina: Heliasta. 2008.

PACHECO G., Máximo. **Introducción al derecho**. Chile: Jurídica de Chile. 1976.

PAIZ SCWARTZ, Gerardo (2018) **Degradación ambiental y desastres en Guatemala**. 6ª Ed. Guatemala: PAMI.

PALACIOS SÁNCHEZ Fernando. **Seguros temas esenciales**. Colombia Ecoe Ediciones, 2013.

PEREIRA-OROZCO, Alberto y Marcelo Pablo E. Richter. **Derecho constitucional**. 6ª Ed. Guatemala: de Pereira. 2011.

PRADO, Gerardo. **Derecho constitucional**. Guatemala: Estudiantil Praxis. 2007.

QUISBERT HUANCA, Ermo. **Principios constitucionales**. 2006. Bolivia. Recuperado de: www.ermoquisbert.tripod.com/dc/06.pdf. pág. 11. Fecha de consulta: febrero 2019.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. **Diccionario de la lengua española**. 22ª Ed. España: Espasa. 2001.

REBÓN, Jorge Luis. **Problemas jurídicos del transporte público e individual de pasajeros**. Guatemala. 2016.

REYES MENDOZA, Libia. **Derecho laboral**. México: Red Tercer Milenio, S.C. 2012.

RIEGEL, Robert y MILLAR, Jerome, **Seguros generales y principios y prácticas** 2015. Editorial Continental, México.



RIVERA WOLTKE, Víctor Manuel. **Reflexiones en torno al derecho de trabajo y la globalización económica.** Revista del Colegio de Abogados y Notarios de Guatemala. Guatemala. 2005.

RUIZ RUEDA, Luis **El contrato de seguro.** México, D.F, Editorial Porrúa, S.A. Primera Edición, 2018.

SELVA ELIZONDO, Ivania Mercedes. **El seguro de responsabilidad civil.** Tesis de licenciatura en ciencias jurídicas y sociales, Universidad Francisco Marroquín. 1980

TAYLOR DE LEÓN, Salima Yanareth. **Violación de los derechos constitucionales del que es aprehendido después de las quince treinta horas de los días viernes a las ocho horas de los días lunes.** Guatemala: Mayte. 2005.

TORRES MOSS, José Clodoveo. **Introducción al estudio del derecho.** Tomo I. Guatemala: Universidad Mariano Gálvez. 1998.

URIZAR. César. (2019). **Historia del transporte urbano en guatemala.** Historia de la ciudad de Guatemala. Guatemala de ayer. <http://guatemaladeayer.blogspot.com/>. Consulta junio de 2023.

VALVERT MORALES, Víctor y otros. **Colección parlamentaria.** Tomo II. 4ª Ed. Guatemala: LEGIS. 2016.

VILLEGAS LARA. René Arturo **Derecho mercantil guatemalteco,** Tomo III Sexta Edición, 2014.

WALKER LINARES, Francisco. **Tratado de política laboral y social.** 2ª Ed. Guatemala. 1999.

Legislación:

Código de Trabajo. Decreto 1441. Del Congreso de la República Guatemala. 1961.

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

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

Congreso de la República de Guatemala. Ley de Aviación Civil, Decreto 100-97.



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

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

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

Constitución Política de República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente. 1985.

Ley 20667. Regula el contrato de seguro. Ministerio de Hacienda Chile.

Ley 21521. Código de Comercio. Ministerio de Justicia Chile.

Ley de Seguros. Ley N° 17.418. Gobierno de Argentina.

Ley de Servicio Civil del Organismo Legislativo. Decreto número 36-2016.

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

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

Ley de Tránsito. Ley N° 24.449. Gobierno de Argentina.

Ley de Transportes. Congreso de la República de Guatemala. Decreto Número 253.

Ley del Organismo Ejecutivo. Decreto No. 114-97 del Congreso de la República de Guatemala. 10 de diciembre de 1997.

Ley Orgánica Ministerio Público. Decreto 40-94 del Congreso de la República de Guatemala. 1984.

Ley Sobre el Contrato de Seguro de México. Cámara de diputados.

Reglamento de Tránsito. Organismo Ejecutivo. Acuerdo Gubernativo 273-98.

Resolución General 21999 / 1992. Superintendencia de Seguros de la Nación. Gobierno de Argentina.