

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



**NECESIDAD DE IMPLEMENTAR UN SEGURO INTEGRAL PARA
TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA CON SUBSIDIO DEL ESTADO**

SAMUEL ADOLFO TEQUE PÉREZ

GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2024

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

**NECESIDAD DE IMPLEMENTAR UN SEGURO INTEGRAL PARA
TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA CON SUBSIDIO DEL ESTADO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

SAMUEL ADOLFO TEQUE PÉREZ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, septiembre 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.	Wilfredo Eliú Ramos Leonor

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic.	Héctor Javier Pozuelos López
Secretaria:	Lic.	Jorge Eduardo Isaías Aguilar Soto
Vocal:	Lcda.	Lady Johana Calderón López

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Marco Estuardo Odoñez
Secretario:	Lic.	Roberto Bautista
Vocal:	Lic.	Bonifacio Chicoj

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



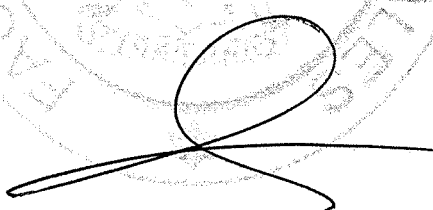
**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
17 de abril de 2023.**

Atentamente pase al (a) Profesional, **ANGEL BONIFACIO IXCAYAU AMBROCIO** para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante **SAMUEL ADOLFO TEQUE PÉREZ**, carné 201612058 intitulado: **NECESIDAD DE IMPLEMENTAR UN SEGURO INTEGRAL PARA TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA CON SUBSIDIO DEL ESTADO.**

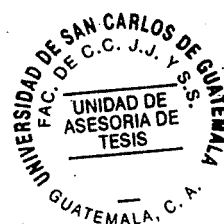
Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

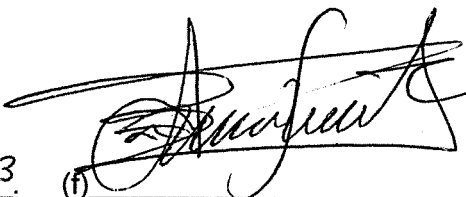

CARLOS EBERTITO HERRERA RECINOS

Jefe (a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



SAQO

Fecha de recepción 06, 06, 2023


(f)

Angel Bonifacio Ixcayau Ambrocio
ABOGADO Y NOTARIO

Asesor(a)
(Firma y sello)



Lic. Angel Bonifacio Ixcayau Ambrocio

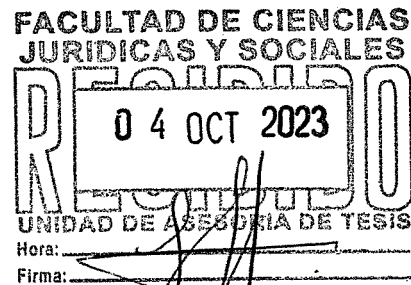
Abogado y Notario

Colegiado 12059



Guatemala, 04 de octubre del año 2023

Dr. Carlos Ebertito Herrera Recinos
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho.



Dr. Herrera Recinos:

De conformidad con el nombramiento de fecha diecisiete de abril del año dos mil veintitrés, como asesor de tesis del estudiante **SAMUEL ADOLFO TEQUE PÉREZ**, de su tema intitulado: **“NECESIDAD DE IMPLEMENTAR UN SEGURO INTEGRAL PARA TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA CON SUBSIDIO DEL ESTADO.”**, me es grato hacer de su conocimiento:

1. La tesis reveló una sólida base técnica y científica, evidenciando una comprensión profunda de la problemática en cuestión. Durante el proceso de asesoramiento, se llevaron a cabo discusiones individuales con el estudiante para abordar puntos específicos del trabajo, lo que permitió realizar ajustes y correcciones necesarios para fortalecer la investigación.
2. Se adoptaron diversos métodos para la elaboración de esta investigación. El método analítico se empleó para desglosar el tema central en subtemas, con el propósito de proporcionar una comprensión más completa de la realidad presente. Por otro lado, el método deductivo partió de premisas generales para derivar conclusiones particulares, mientras que el método sintético integró elementos diversos para desarrollar una teoría coherente. Además, el método inductivo se utilizó para establecer enunciados basados en la experiencia directa. En cuanto a las técnicas, se recurrió a la observación, investigación bibliográfica y consulta documental para recopilar y analizar información relevante.
3. La composición del tema presenta una estructura formal que sigue una secuencia lógica, facilitando al lector la comprensión y el seguimiento del proceso de investigación científica de manera efectiva.
4. La hipótesis planteada fue validada y los objetivos propuestos se lograron alcanzar satisfactoriamente. La conclusión discursiva, muestra una estructura adecuada y completa. Asimismo, la bibliografía y la presentación final cumplen con los estándares requeridos.

Lic. Angel Bonifacio Ixcayau Ambrocio

Abogado y Notario

Colegiado 12059



5. El tema abordado en la tesis posee relevancia tanto para la sociedad guatemalteca en general como para estudiantes y profesionales del derecho. Es importante destacar que no existe parentesco alguno dentro de los grados de ley entre el estudiante y su asesor, lo cual garantiza la imparcialidad y objetividad en el desarrollo de la investigación.

La tesis que se desarrolló por el sustentante efectivamente cumple con los requisitos que establece 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 emito **DICTAMEN FAVORABLE**, para que pueda proceder con el trámite correspondiente, para evaluarse posteriormente por el Tribunal Examinador en el Examen Público de Tesis, previo a optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Deferentemente.

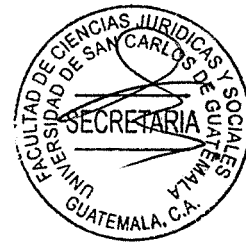

LIC. ANGEL BONIFACIO IXCAYAU AMBROCIO
ASESOR DE TESIS
COLEGIADO 12059

Angel Bonifacio Ixcayau Ambrocio
ABOGADO Y NOTARIO



USAC
TRICENTENARIA

Universidad de San Carlos de Guatemala



Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Ciudad de Guatemala, nueve de agosto de dos mil veinticuatro.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante SAMUEL ADOLFO TEQUE PÉREZ, titulado NECESIDAD DE IMPLEMENTAR UN SEGURO INTEGRAL PARA TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA CON SUBSIDIO DEL ESTADO. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

CEHR/AFCV



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



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



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

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Edificio S-7, Ciudad Universitaria Zona 12 - Guatemala, Guatemala





DEDICATORIA

A DIOS:

Porque siempre me ha indicado qué camino tomar, y hoy ha hecho que una de mis metas se cumpla.

A MIS PADRES:

Julio Teque y Mirna Pérez (Q.E.P.D.) mi ángel en el cielo. Por su cariño, amor, confianza y apoyo, por hacer de mi la persona que soy y por ser la motivación para poder alcanzar tan anhelada meta, los amo.

A MIS HERMANOS:

Julio, Javier, William y Ludwin, gracias por el apoyo recibido.

A MIS MASCOTAS:

Kesha (Q.E.P.D.). Gandalf (Q.E.P.D.). y Dante por ser mi motivación a seguir adelante y ser compañeros de desvelos.

A MIS FAMILIARES:

Con mucho cariño, en especial a mi tía, licenciada Eslia Pérez, por ser un gran apoyo y siempre estar para darme luz en la oscuridad.

A:

Mis amigos y profesionales, Marco Ovando, Elmer Funez, Maxwell Gabriel, Willian Rivera, Andrei Pérez, Alejandra Aldana, Karen Marroquín; gracias por los

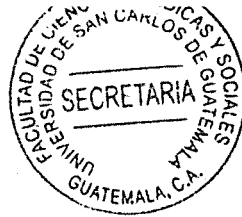


momentos compartidos y la amistad sincera que me han brindado.

A: Mis padrinos de profesión, por sus enseñanzas, compartir su sabiduría sin egoísmo y permitirme tomarlos como inspiración para ser un mejor profesional.

A: La Universidad de San Carlos de Guatemala, gracias por permitirme ser parte ti; espero un día poder devolverle un poco de lo mucho que me ha dado.

A: Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por permitirme formar parte de ella, agradezco sus enseñanzas en cada semestre y las mil vivencias que jamás olvidaré.

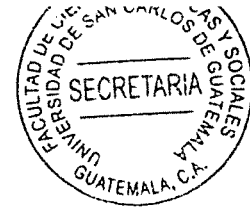


PRESENTACIÓN

Por ser una investigación basada en la necesidad de implementar un seguro integral para transportistas de carga pesada con subsidio del Estado, se realizó una investigación cualitativa, a efecto de conocer los aspectos importantes en la contratación de un seguro de vehículos, y las implicaciones de que el Estado brinde apoyo económico a este sector industrial a través de un subsidio.

Para tal efecto se desarrolló una investigación que corresponde encuadrar en el derecho mercantil por ser el área del derecho donde se estudia lo relativo a los contratos de seguro y la actividad de los transportistas en los procesos de circulación de mercadería. En cuanto a su contexto, la investigación se practicó dentro del municipio y departamento de Guatemala; considerando la información otorgada por autoridades de gobierno, desde el año 2018 al 2024.

Como objeto de la investigación, se consideró la necesidad de que el Estado de Guatemala otorgue un subsidio a los transportistas de carga pesada destinado a la contratación de un seguro integral, tomando como sujeto a los transportistas de carga pesada como beneficiarios del subsidio y al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, por ser la autoridad dentro del Organismo Ejecutivo, encargada de velar por el bienestar y dignificación de los transportistas. Teniendo como principal aporte académico, brindar un panorama más amplio respecto al mercado en la contratación de seguros por parte de los transportistas de carga pesada, así como un análisis de las dificultades que estos pueden atravesar para su obtención.



HIPÓTESIS

Los transportistas constituyen una importante industria en Guatemala; pero, por la naturaleza de sus operaciones están sujetos a muchas eventualidades, tal como: accidentes de tránsito, daños a la carga, robos, entre otros; provocando que estos atraviesen dificultades económicas al intentar solventar por sí mismos tal situación. Por lo anterior es importante que estos adquieran un seguro integral, que cubra gastos médicos contra el propio transportista en caso de accidente, gastos contra terceros y reparación del vehículo en caso de destrucción o pérdida por robo; pero por la naturaleza de este tipo de seguro, tiende a ser muy oneroso para los transportistas su adquisición.

Por lo anterior, se recomienda que mediante la creación de una iniciativa de ley, el Congreso de la República autorice el otorgamiento de un subsidio para transportistas, destinado a la adquisición de un seguro integral; a efecto, mediante el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, como ente rector en cuanto al transporte pesado, se gestione el otorgamiento de este subsidio económico, favoreciendo la economía de los transportistas e incentivando el comercio nacional.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

En el desarrollo del presente trabajo de investigación, se aplicaron los métodos deductivo, analítico y sintético, a través de los cuales, no solo se logró comprobar la hipótesis, sino además se obtuvieron cifras reales en cuanto al costo de una póliza de seguro que cubre los riesgos de un vehículo de carga pesada, lo que evidenció su alto costo y permitió observar una de las razones por la que los transportistas se resisten, a adquirir esta clase de seguro, a pesar de sus múltiples beneficios; en ese sentido se insta a las autoridades de gobierno y a las aseguradoras, a que unan esfuerzos para proteger a los transportistas contra las diversas eventualidades a las que se enfrentan.

ÍNDICE

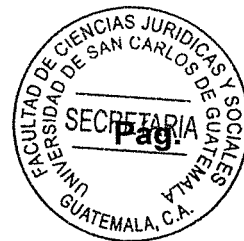
Introducción.....	i
-------------------	---

CAPÍTULO I

1. Derecho mercantil.....	1
1.1. Antecedentes del derecho mercantil.....	2
1.2. Definiciones del derecho mercantil.....	4
1.3. Principios.....	6
1.4. Características.....	8
1.5. Obligaciones mercantiles.....	9
1.6. Características de las obligaciones mercantiles.....	11
1.7. El contrato mercantil.....	13

CAPÍTULO II

2. De los contratos de transporte y seguro de transporte.....	17
2.1. Contratos de transporte.....	18
2.2. Antecedentes con el contrato de transporte.....	19
2.3. Definiciones y características.....	21
2.4. Contrato seguro.....	24
2.5. Antecedentes del contrato seguro.....	25
2.6. Definiciones y características.....	26
2.7. Contrato de seguro de transporte terrestre.....	31



CAPÍTULO III

3. De la participación del Estado en la prestación de servicios de transporte.....	35
3.1. Relación del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda con el servicio de transporte de carga pesada.....	37
3.2. Importancia del transporte de carga pesada en la economía y su impacto en el desarrollo nacional.....	39
3.3. Accidentes y pérdidas en el transporte de carga pesada.....	41
3.4. Países que han implementado programas para la seguridad de los transportistas de carga pesada.....	44
3.5. Subsidios del Estado.....	47

CAPÍTULO IV

4. Necesidad de implementar un seguro integral para transportistas de carga pesada con subsidios del Estado.....	49
4.1. Análisis de los riesgos específicos a los que enfrentan los transportistas de carga pesada.....	51
4.2. Beneficios de la adquisición de un seguro integral para transportistas de carga pesada.....	55
4.3. Análisis comparativo de pólizas de seguro para transportistas de carga pesada.....	58
4.4. De la posibilidad de crear un subsidio estatal en favor de los transportistas de carga pesada.....	62
4.5. Propuesta de implementación de un seguro integral para transportistas de carga pesada con subsidio del Estado.....	64
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	67
BIBLIOGRAFÍA.....	69

INTRODUCCIÓN

Un importante sector de la economía guatemalteca, es el de los transportistas de carga pesada, lastimosamente estos están sujetos a muchas eventualidades, tal como accidentes de tránsito, daños a la carga, robos, entre otros; al surgir alguno de estos incidentes los transportistas pueden sufrir varias dificultades financieras; esto se podría aliviar a través de la contratación de un seguro integral que cubra gastos médicos contra el propio transportista en caso de accidentes, gastos contra terceros y reparación del vehículo en caso de destrucción o pérdida por robo. La contratación de este tipo de seguro resulta ser bastante oneroso para los transportistas, y la mayoría de seguros en el mercado únicamente cubre contra terceros.

Por lo anterior, a través del presente estudio se tuvo como principal objetivo plantear la necesidad de implementar un seguro integral para transportistas de carga pesada con subsidio del Estado; debido a que esto aliviaría parte de la carga financiera para los transportistas, lo que podría permitirles invertir en mejoras en sus vehículos, capacitación o ahorros para el futuro. Aspecto que fue alcanzado, debido a que mediante las cotizaciones realizadas como parte de la presente investigación, se logró tener un panorama real del costo de las primas de seguro, observando que en efecto el costo es bastante elevado.

En cuanto a su contenido, la presente investigación se divide en cuatro capítulos: el primero, sobre derecho mercantil, por ser la ciencia jurídica donde encuadra el desarrollo del contrato de seguro de vehículos y de transporte, además que la actividad de circulación de bienes, es la base fundamental de esta área del derecho; en el segundo, se trataron los contratos mercantiles de transporte y de seguro, desarrollando sus antecedentes, definición y características; en el tercero, se analizó la participación del Estado en el otorgamiento de subsidios como un respaldo económico que se brinda por causas de utilidad nacional, mencionando el papel del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda en cuanto a la protección para los transportistas; finalmente en



Infraestructura y Vivienda en cuanto a la protección para los transportistas; finalmente en el cuarto, se analizó la necesidad de implementar un seguro integral para transportistas de carga pesada con subsidio por parte del Estado, generando para tal efecto una propuesta para su gestión, ejecución y evaluación.

Para el desarrollo de la presente investigación se realizó un análisis jurídico doctrinario que encuadra dentro del derecho mercantil, a efecto de conocer las características del contrato de seguro y la posibilidad de que los transportistas de carga pesada sean beneficiados con un subsidio por parte del Estado, se aplicaron los métodos deductivo, analítico y sintético, extremo que coadyuvó a evidenciar la necesidad de implementar un subsidio por parte del Estado en favor de los transportistas de carga pesada, para la contratación de un seguro integral; para tal efecto se propone la participación del Congreso de la República de Guatemala y el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Por lo anterior, Se recomienda a las autoridades que, a través del Congreso de la República de Guatemala, se fomente la protección al sector transportista de Guatemala, mediante la aprobación de un subsidio destinado a la contratación de un seguro integral, para tal efecto también se requerirá de la participación del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, quien participará en la ejecución de este plan para dignificar a los transportistas en su actividad económica.



CAPÍTULO I

1. Derecho mercantil

El derecho mercantil ha sido un área de la ciencia jurídica que ha estado presente en la sociedad, desde las primeras formas de organización social, su expansión y evolución ha traído diversas controversias, que han tenido que ser resueltas a través de normas jurídicas. Esta materia constituye una fuente de riqueza para muchas personas, y la circulación de bienes permite que la economía de un país sea favorable.

El estudio del derecho mercantil es sumamente importante debido a que en él se desarrollan todos los aspectos relacionados con el contrato de transporte y de seguro, ambos como objeto de análisis en el presente estudio. Por un lado la actividad de los transportistas, permite la circulación de bienes tanto de forma nacional e internacional, esta actividad puede ser ejercida por comerciantes individuales, como sociales; así también el contrato de seguro, es un servicio que prestan entidades financieras constituidas para tal efecto, a través del cual asumen la responsabilidad civil del beneficiario, derivado de los riesgos contemplados en la póliza de seguro, ambos contratos desarrollados en el Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70.

Sin duda el traslado de productos, como actividad comercial, trae consigo una serie de derechos y obligaciones que merecen especial atención; “para proteger a los transportistas en su actividad, y fomentar una economía sana dentro del país, ya que una elevación en

los riesgos que asumen los transportistas, podría generar un alza de precios, lo que puede desequilibrar la economía nacional, por lo que estudiar esta área del derecho, permitirá comprender de mejor manera la problemática que enfrentan los transportistas en su actividad comercial, y la importancia de contratar un seguro integral.

1.1. Antecedentes del derecho mercantil

A lo largo de la historia el Derecho Mercantil, se ha desarrollado en varias etapas, atendiendo a factores políticos, culturales, económicos y sociales; en cada época de la humanidad se marcó acentuadamente un modelo mercantilista, se considera que al inicio de la humanidad, cuando aún no existía un proceso de producción, los seres humanos intercambiaban un bien por otro, a esto se le llama trueque, durante toda la edad antigua y hasta antes del aparecimiento de la moneda como medio para hacer circular los bienes, el trueque era una práctica muy común, pero la falta de concepción del valor de las cosas, trajo consigo algunos problemas, por ejemplo: el injusto intercambio de bienes, falta de divisibilidad del bien, carencia de garantía, entre otras.

Si bien el trueque es un antecedente del área objeto de estudio, hasta este punto no se puede hablar propiamente de la existencia del Derecho Mercantil, como ciencia. "Conforme la organización social fue evolucionando y las necesidades se hicieron más complejas, la actividad económica del hombre sufrió una transformación que habría de inducir el desarrollo de la civilización: la progresiva división del trabajo. Este fenómeno histórico, ampliamente planteado por Federico Engels en su obra El Origen de la Familia, la

Propiedad y el Estado, va a condicionar relaciones sociales que posteriormente hicieron surgir el Derecho Mercantil. Por esa división apareció el ‘mercader’, que, sin tomar parte directa en el proceso de producción, hace circular los objetos producidos llevándolos del productor al consumidor.”¹

La Edad Media, dio paso al sistema feudal, en esta forma de organización social “el titular de un feudo ejercía poder omnímodo en su jurisdicción territorial y todo lo que allí se hacía iba en su propio beneficio, lo que incluía también poder político. Ese poder estaba en conflicto con los intereses de las monarquías. Tradicionalmente la actividad económica de los feudos era de naturaleza agrícola y excluían el tráfico comercial porque lo consideraban deshonoroso. Fuera de los feudos, entonces, se formaron las villas o pueblos, en donde se atrincheró la naciente burguesía comerciante.”² La importancia de esta nueva casta social, modificó abismalmente la estructura y organización de la Edad Media, ya que la riqueza de la burguesía no radicaba en bienes territoriales, sino en riqueza monetaria, lo que incentivaba el tráfico mercantil.

En consecuencia, el estudio del Derecho Mercantil como ciencia, es relativamente antiguo, gracias a la intensidad del tráfico comercial, que se desarrolló debido al surgimiento de la burguesía mercante; lo mercantil tuvo que independizarse del derecho común; gracias a este movimiento social, se comenzó a tratar los principios, características, visión e instituciones del Derecho Mercantil.

¹ Villegas Lara, René Arturo. **Derecho Mercantil Guatemalteco**. Pág. 26.

² **Ibíd.** Pág. 27.

Acontecimientos que marcaron el fin de la Edad Media, tal como el descubrimiento de América, también produjo cambios en el mundo del Derecho Mercantil; la expansión del mercantilismo europeo jamás hubiera alcanzado nuevos horizontes, sin la determinación de los exploradores españoles e ingleses. Gracias a la victoria francesa, sobre España; se legisló lo concerniente al Derecho Mercantil, abriendo paso a su regulación, a través del derecho subjetivo. Tal movimiento codificador dejó plasmado en la ley principios y reglas, que a la fecha continúan formando parte del ordenamiento jurídico guatemalteco.

De ahí en adelante, el Derecho Mercantil se fue alimentando del pensamiento y aportes de grandes juristas, en consecuencia, sus principios y características se formalizaron en ley. Aunque actualmente esta área del derecho enfrente grandes retos, y se desarrolle en un mundo constantemente evolutivo; se ha sabido adaptar de forma integrante y dinámica a la realidad de cada país.

1.2. Definiciones del derecho mercantil

Esta área del derecho se podría definir como el conjunto de principios, doctrinas e instituciones que regula la actividad de los comerciantes individuales y colectivos; las cosas mercantiles, y el derecho de obligaciones en lo mercantil. “Es el sistema de normas jurídicas que determinan su campo de aplicación mediante la calificación de mercantiles dadas a ciertos actos, y regulan éstos y la profesión de quienes se dedican a celebrarlos.”³

³ Mantilla Molina, Roberto L. **Derecho Mercantil**. Pág. 23.

La estrecha relación entre el comercio y el derecho mercantil se justifica porque el comercio, en su acepción económica original, consiste esencialmente en una actividad de mediación o interposición entre productores y consumidores, con propósito de lucro. La conveniente división del trabajo impuso la necesidad de que esa acción mediadora fuera realizada por personas especializadas: los comerciantes. Así, desde el punto de vista económico, es comerciante la persona que profesionalmente y de forma habitual, practica aquella actividad de interposición, de mediación, entre productores y consumidores. El derecho mercantil nació precisamente para regular el comercio o, mejor dicho, los actos y relaciones de los comerciantes propios de la realización de sus actividades mediadoras.”⁴

“El comercio, en su acepción económica, consiste en esencia en una actividad de mediación o interposición entre productores y consumidores con el propósito de lucro. De ello se desprende la necesidad de una persona especialista en esta tarea de comercio a la que se conoce como comerciante y que, económicamente, se define como la persona que practica de manera profesional la actividad de interposición o de mediación entre productores y consumidores. Aquí, la justificación del derecho mercantil consiste en la regularización de los actos y las relaciones de los comerciantes.”⁵ Partiendo de los comerciantes como sujeto de estudio del derecho mercantil, el objeto sería la actividad que estos ejercen y las obligaciones que de esto se desprenden.

Esta área del derecho se desarrolla dentro del derecho privado, debido a que únicamente se ven involucrados particulares, e incluso cuando el Estado forma parte de una

⁴ Pina Vara, Rafael. **Derecho Mercantil**. Pág. 5.

⁵ Quevedo Coronado, Ignacio. **Derecho Mercantil**. Pág. 3.

contratación mercantil, goza de los mismos derechos y obligaciones que cualquier otra persona individual o jurídica. Este marco jurídico, facilita el desarrollo y la operación de las actividades económicas y comerciales, asegurando que estas se realicen dentro de un orden legal, lo cual, contribuye a la estabilidad y previsibilidad en el ámbito comercial.

El derecho mercantil protege los derechos y los intereses de los comerciantes, asegurando que las transacciones comerciales se realicen de manera justa y equitativa, por ello, con relación a los contratos de seguro y de transporte, es tan importante conocer los aspectos que informan a esta área del derecho, a efecto de favorecer el establecimiento de mecanismos para proteger a los involucrados ante cualquier eventualidad.

1.3. Principios

Existe una serie de principios que inspiran al derecho mercantil, estos sirven como inspiración, tanto en el proceso de creación, interpretación y aplicación de la ley; además proporcionan una base sólida para la regulación de las actividades comerciales, asegurando que las transacciones se realicen de manera justa, equitativa y eficiente, estos principios no solo facilitan el comercio, sino que también promueven la confianza y la seguridad jurídica, fundamentales para el desarrollo económico y la estabilidad del mercado.

Principalmente, el derecho mercantil se inspira en los principios de verdad sabida y buena fe guardada. Esto se refiere a que "las partes obligadas conocen en verdad sus derechos

y obligaciones y se vinculan de buena fe en sus intenciones y deseos de negociar, para no darle una interpretación distinta a los contratos, ya que de otra manera se destruiría la seguridad del tráfico comercial.”⁶

Toda prestación se presume onerosa, dentro del derecho mercantil, se descarta cualquier negociación gratuita, ya que su finalidad responde a la intención de lucro, que se considera como otro principio de esta área del derecho. En todo caso, si el comerciante desea celebrar alguna negociación a título gratuito, esta se tendría que regir por las reglas del derecho civil, ya que por su naturaleza los principios del derecho mercantil no tendrían aplicabilidad.

Las normas del derecho mercantil prevalecen sobre las del derecho civil en asuntos específicamente comerciales, este principio reconoce la necesidad de regulaciones especializadas para las actividades comerciales. En ese sentido existen figuras jurídicas que aparecen tanto en el derecho civil, como en el mercantil, pero cada uno responde a su propia naturaleza. Esta serie de principios no solo inspira a los legisladores y juristas, sino que también fija las bases sobre las que se debe desarrollar el estudio del derecho mercantil, inspirando toda forma de contratación que surja en esta materia, dotando de certeza y seguridad jurídica los negocios mercantiles que se desarrollen entre comerciantes.

⁶ Villegas Lara. **Op. Cit.** Pág. 25.

1.4. Características

Existen una serie de elementos que distingue el derecho mercantil de otras áreas del derecho, especialmente del derecho civil, como tronco común de las ciencias jurídicas. Estas características se ven plasmadas en el contenido del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70; en primer lugar, se puede decir que es poco formalista, en ese sentido el artículo 671 de la referida ley, expresa: “Los contratos de comercio, no están sujetos, para su validez, a formalidades especiales. Cualesquiera sean la forma y el idioma en que se celebren, las partes quedarán obligadas de la manera y en los términos que aparezca que quisieron obligarse.” Esta característica permite que la circulación del flujo mercantil sea más fluida, al reducir al mínimo las formalidades, se busca la seguridad jurídica, pero sin que se vea afectada la rapidez.

Como otra característica, se puede mencionar que inspira rapidez y libertad en los medios para traficar, “el poco formalismo comentado se relaciona con la agilidad del tráfico comercial. El comerciante debe negociar en cantidad y en el menor tiempo posible. Al mismo tiempo vive imaginando fórmulas que le permitan resultados empresariales exitosos por medio de novedosas modalidades de contratar. Ello obliga a que el derecho funcione a la par de la realidad que se le presenta.”⁷

En ese sentido, se puede decir que el derecho mercantil también goza de gran adaptabilidad, ya que la realidad donde se desarrolla el comercio cambia constantemente,

⁷ *Ibíd.* Pág. 41.

por lo tanto, las normas jurídicas se deben adecuar a las necesidades emergentes, ejemplo de ello es el comercio electrónico, tendencia que surgió gracias a la expansión de la tecnología y el internet.

Además, el derecho mercantil, tiende a ser internacional, esta característica es muy antigua; ya que, desde el aparecimiento de la figura del mercader, los productos han traspasado fronteras, en busca de nuevos clientes; resulta casi imposible imaginar un comercio eminentemente nacional, ya que se estaría limitando a los habitantes del acceso a satisfactores producidos en otros países que, por su ubicación geográfica, son producidos exclusivamente en otra región.

Las normas que surjan del derecho mercantil deben caracterizarse por posibilitar la seguridad del tráfico jurídico, alimentados por los principios de verdad sabida y buena fe guardada, lo que debe buscar esta área del derecho es mantener un equilibrio, que haga viable la circulación de bienes y servicios, pero dotando de certeza y seguridad jurídica la negociación mercantil.

1.5. Obligaciones mercantiles

Al ser este un término compuesto, cabe en primer lugar, determinar qué es una obligación, en ese orden, "el Derecho de obligaciones es el que regula las relaciones jurídico-privadas y su contenido en sentido amplio, comprende la temática propia de las obligaciones en general, la teoría general del contrato, la regulación de las distintas figuras contractuales,

el estudio de los cuasicontratos y la consideración de la responsabilidad civil. De esa cuenta, el Derecho de obligaciones es aquella rama del derecho que estudia la relación obligatoria, en la que se contienen los principios y normas que regulan la constitución, modificación y extinción de la relación obligatoria.”⁸

Aclarado el punto de qué es una obligación, este deber de dar, hacer o no hacer, se hace parte del derecho mercantil, cuando por lo menos una de las partes actúa en su calidad de comerciante, en este caso, el artículo quinto del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70, señala que “cuando en un negocio jurídico regido por este Código intervengan comerciantes y no comerciantes, se aplicarán las disposiciones del mismo.” Es decir que los principios que inspiran la negociación, siempre y cuando participe un comerciante serán las del derecho mercantil.

“Las obligaciones y contratos mercantiles han constituido una materia básica dentro del Derecho mercantil. En su etapa clásica se consideró que era el núcleo principal del comercio y, por ende, de su legislación. En la función intermediadora de comprar y vender en forma masiva, se creía encontrar la substancia del comercio. En la actualidad, como ya hemos dicho, las relaciones comerciales son más universales y los hechos objetivos van más allá del terreno obligacional y contractual, sin que por eso pierdan importancia como vehículos realizadores del tráfico comercial.”⁹

⁸ Aguilar Guerra, Vladimir. **Derecho de obligaciones**. Pág. 2.

⁹ Villegas Lara. **Op. Cit.** Pág. 24.

En resumen, por derecho de obligaciones, se reconoce que se está frente a un conjunto de actividades, de las cuales se derivan derechos, a través de un acuerdo donde medie la voluntad, una persona se compromete a dar, hacer o no hacer una cosa en favor de la otra parte; y su importancia radica en que, en materia mercantil, la principal fuente de las obligaciones son los contratos, los cuales tienen una amplia gama de características, que la aleja del mundo de lo civil. Para que a un acuerdo de voluntades le aplique los principios del Derecho Mercantil, debe derivarse de un acto o contrato relacionado con el ejercicio de actividades comerciales o empresariales; además por lo menos una de las dos partes contratantes debe tener la calidad de comerciante.

En otras palabras, se puede decir que las obligaciones mercantiles, son los vínculos jurídicos que se derivan de actos objetivos o subjetivos de comercio, se rigen por las disposiciones del Código de Comercio, Decreto 2-70, y demás leyes especiales, ya sea a través de los contratos, como principal fuente de las obligaciones en el mundo mercantil, o cualquier otro tipo de negociación que se dé entre comerciantes; son compromisos o deberes legales que surgen entre partes en el contexto de las transacciones comerciales.

1.6. Características de las obligaciones mercantiles

Esta ligadura entre dos o más personas tiene varias características, que diferencian las obligaciones mercantiles, de cualquiera de otra naturaleza. En primer lugar, se inspira por los principios filosóficos de verdad sabida y buena fe guardada, esto de conformidad con el artículo 669 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70. En ese sentido los

sujetos obligados conocen en verdad sus derechos y obligaciones, vinculándose de buena fe en sus intenciones y deseos de negociar para no darle una interpretación distinta a los contratos, ya que de otra manera se desvanece la seguridad del tráfico comercial.

Otro aspecto es que en el derecho mercantil funciona lo que se denomina representación aparente; y consiste en que una persona se manifiesta como representante de otra, sin necesidad de mostrar un mandato o algún otro documento que acredite su personería, como sería necesario en materia civil. Lo anterior, se ejemplifica en el caso de los auxiliares de los comerciantes como los factores y los dependientes, regulado en los artículos 266 y 274 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70.

En cuanto a la mancomunidad en las obligaciones mercantiles esta se presume como solidaria por disposición legal, de conformidad con el artículo 674 del Código de Comercio, Decreto 2-70; en contraposición de la mancomunidad que se da en lo civil donde la mancomunidad debe ser expresa, no se presume, según lo establecido por el artículo 1353, Código Civil, Decreto Ley 106.

Otra característica que rige en las obligaciones mercantiles es la inmediata exigibilidad de estas, cuando se omite señalar un plazo, esto de conformidad con el artículo 675 del Código de Comercio de Guatemala. Contrario a la forma de operar de las obligaciones civiles, donde en caso de haberse omitido el plazo, se debe acudir ante juez competente a efecto fije el plazo.

En cuanto a la mora mercantil, existe una característica que la doctrina identifica como la automaticidad de la mora, de conformidad con el artículo 677 del Código de Comercio de Guatemala, en las obligaciones y contratos mercantiles, se incurre en mora sin necesidad de requerimiento, desde el día siguiente a aquel en que venzan o sean exigibles. Contrario a civil, donde el requerimiento de pago es un requisito para hacer incurrir en mora al deudor.

En el ámbito tributario, los contratos están sujetos a cargas impositivas por parte del Estado, en civil su omisión puede tener como efecto la nulidad del negocio jurídico o la falta de inscripción del contrato en el registro respectivo; sin embargo, como el tráfico mercantil puede verse afectado en la buena fe comercial, cuando los sujetos omiten tributar con respecto a sus contratos y obligaciones, el Código de Comercio de Guatemala, en el artículo 680 establece que ello no produce la ineficiencia de los actos o contratos mercantiles, como tampoco los libera de pagar los impuestos omitidos. En estos casos, además de pagar la carga tributaria, se responderá de las multas que se imponen como consecuencia de disposiciones del Derecho Tributario.

1.7. El contrato mercantil

“El contrato es la manifestación coincidente de la voluntad para regir las relaciones jurídicas, la ley suprema entre las partes, *pacta sunt servanda*, que refleja una facultad o potestad para crear, transformar, modificar o extinguir relaciones jurídicas entre las partes

(res inter alias acta vel iudicata aliis non nocet), y en algunos casos a favor de terceros.

En el mundo jurídico no hay mayor muestra de la libertad de ejercicio, que los contratos, a través de ellos las personas pueden obligarse, según los términos que ellos dispongan.

Nos encontramos frente a un contrato de carácter mercantil, en contraposición a uno de naturaleza civil, cuando se observa que la relación jurídica en cuestión se desarrolla en el ámbito de las actividades empresariales. Así, la existencia de una empresa es el factor determinante que confiere al contrato su naturaleza mercantil. Este tipo de acuerdo implica un consenso entre dos o más partes, en el que se comprometen a llevar a cabo una determinada actividad, realizar una acción específica, entregar un bien o prestar un servicio. La validez de este contrato se establece en el momento en que ambas partes acuerdan obligarse mutuamente. Las partes que se comprometen mediante un contrato mercantil pueden ser tanto personas físicas como entidades jurídicas.

“Son contratos mercantiles los negocios jurídicos en los que al menos una de las partes es un operador económico (agente económico, comerciante o empresario), o la cosa objeto del mismo es mercantil (acciones, obligaciones, títulos de crédito, buques, empresas, propiedad industrial), o las leyes lo califican como tal (formalmente).”¹¹ El Código de Comercio de Guatemala enlista una serie de contratos mercantiles, no obstante por la libertad de forma y atendiendo al dinamismo del derecho mercantil, también son válidos los contratos atípicos.

¹⁰ León Tovar, Soyla H. **Contratos Mercantiles**. Pág. 61.

¹¹ León Tovar. **Op. Cit.** Pág. 67.

Por su forma los contratos mercantiles no se encuentran sujetos, para su validez, a formalidades especiales. Cualquiera que sea la forma y el idioma en que se celebren, las partes quedan vinculadas en los términos que quisieron obligarse. En el artículo 671 del Código de Comercio, Decreto 2-70, se fundamentan los contratos atípicos mercantiles. Además, el Derecho Mercantil, es tan desprovisto de formalismos, que el artículo 1575 del Código Civil, Decreto Ley 106, establece que si no excede de mil quetzales (Q1,000.00) el contrato mercantil se puede celebrar de forma verbal.

El estudio de las obligaciones mercantiles, y especialmente de los contratos, es de suma importancia con relación a la necesidad de implementar un seguro integral para transportistas de carga pesada con subsidio del Estado, ya que tanto el contrato de seguro, como el de transporte, están regulados en el Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70, y a la vez, desde un punto de vista subjetivo participan comerciantes en esta forma de contratación mercantil. Siendo los transportistas un importante sector económico, es necesario que el Estado como promotor el bien común, promueva políticas de gobierno, a efecto de favorecer la economía y seguridad jurídica de los transportistas que operan en Guatemala.

En esencia el contrato de seguro es un contrato mercantil y es en torno a esta forma de contrato que se busca apoyo de parte del Estado, a través de un subsidio, para que los transportistas no se vean afectados en su patrimonio al momento de tener que contratar un seguro para el ejercicio de sus actividades profesionales, siendo esta una forma de proteger a los comerciantes y la economía nacional.



CAPÍTULO II

2. De los contratos de transporte y seguro de transporte

Estos dos contratos son fundamentales en el mundo del comercio, y van estrechamente relacionados; normalmente los transportistas, no participan en el proceso de producción, ya que se dedican exclusivamente a trasladar bienes o personas de un lugar a otro, no obstante por la naturaleza de su servicio, están sujetos a muchos riesgos, tal como accidentes de tránsito, la pérdida de mercadería, accidentes viales por el mal estado de las carreteras, hechos delictivos, entre otros; por lo tanto, es un deber de los transportistas, así como una necesidad de los mismos, contratar un seguro de transporte, a efecto estos riesgos a los que están sujeto sean cubiertos por una aseguradora y su economía no se vea afectada.

El hecho que los transportistas cuenten con un seguro también protege la economía nacional, ya que al no incurrir en gastos excesivos por eventualidades, no es necesario elevar los precios de los productos que transportan, para compensar el desembolso realizado. En ese sentido, se resalta que el sector económico de servicios de transporte es uno de los más comunes dentro del país, miles de personas se dedican al traslado de mercadería, tanto dentro del territorio nacional, como a nivel internacional, por lo que también es de interés público que los transportistas tengan acceso a un seguro integral, que los proteja por cualquier tipo de eventualidades.

Apoyar a este sector económico, contribuye al desarrollo regional, ya que la prestación de estos servicios es un pilar fundamental para el comercio y el desarrollo industrial; además la contratación de un seguro de transporte aumenta la competitividad de los comerciantes que se dedican a esta actividad, debido a que fortalece la seguridad jurídica del contrato de servicio de transporte.

2.1. Contratos de transporte

El contrato de transporte es fundamental para la economía, ya que facilita el movimiento de bienes y personas, contribuyendo al funcionamiento eficiente de mercados y cadenas de suministro. Un adecuado contrato de transporte permite a las empresas trasladar productos desde los lugares de producción hasta los puntos de consumo, optimizando tiempos y costos, esto mejora la eficiencia de la cadena de suministro y reduce los costos logísticos.

Parte de la circulación de bienes, se logra gracias a aquellos comerciantes cuya actividad principal es el traslado de bienes de un lugar a otro, ya sea por vía terrestre, marítima o aérea. En ese sentido, se podría decir que "el contrato de transportes se celebra entre quién se obliga a transferir mercancías o personas de un lugar a otro, y quien le paga un precio por este servicio. En el contrato de transporte de mercancías intervienen en rigor tres personas: el remitente o cargador, que hace la expedición; el conductor o porteador,

que se encarga de conducirlos o hacerlos conducir; y el destinatario o consignatario, a quien van dirigidas las mercaderías.”¹²

Específicamente en relación con el tema objeto de estudio, el transporte realizado en vehículos de carga pesada requiere un minucioso detalle, en relación con la descripción del producto que se transporta, las condiciones de entrega, y responsabilidades del transportista o transferencias de riesgos en caso de pérdida de la mercadería. Normalmente esta clase de transportistas se especializan en determinado giro de negocios, lo que los vuelve expertos en los cuidados requeridos para ciertos productos, mejorando de esta forma la eficiencia operativa de traslado y entrega; pero esto no los exime de cualquier riesgo o eventualidad.

2.2. Antecedentes con el contrato de transporte

Los registros históricos muestran que las antiguas civilizaciones mesopotámicas y egipcias realizaban envíos de mercancías a través de caravanas y barcos fluviales. Estos envíos requerían acuerdos verbales o escritos sobre el transporte de bienes. En efecto, los egipcios fueron los pioneros en la fabricación de embarcaciones, con el propósito de navegar por el Nilo y facilitar el transporte de materiales de construcción. Mucho antes que los fenicios, los egipcios ya habían desarrollado embarcaciones destinadas al comercio. Sin embargo, fueron los fenicios quienes posteriormente construyeron naves de mayor

¹² Vivante, César. **Derecho Mercantil**. Pág. 251.

envergadura, diseñadas para transportar cargas significativas, tanto en el ámbito pesquero como en el comercial.

Los romanos también desarrollaron el concepto de contratos de transporte en su derecho civil. El *locatio conductio operis* era un contrato de obra que incluía el transporte de mercancías, así también utilizaban contratos de fletamento para el transporte marítimo. “Locatio, recordemos que viene de locare, que significa colocar, confiar, entregar poner a disposición. Un locator es quien entrega, coloca o pone a disposición una cosa como, por ejemplo, el que entrega un esclavo para utilizarlo, o realiza el encargo a un arquitecto para construir una casa. Y conductor, procede de conductio esto es, quien lleva, transporta o construye la casa. Esta doble terminología es lo que define el contrato conocido como locatio-conductio.”¹³

Durante la Edad Media, el comercio marítimo floreció y surgieron códigos marítimos como Los roles de Olerón, establecidos en el siglo XIII y compuestos inicialmente por 24 capítulos que continuarían expandiéndose hasta el siglo XVIII, pueden describirse como un cuerpo normativo que delineaba el régimen jurídico fundamental de las relaciones surgidas entre comerciantes, tripulaciones, pilotos, maestros y propietarios de naves, en el contexto del florecimiento del comercio marítimo durante los siglos medievales y modernos.

Gracias a este código se fueron abandonando las normas consuetudinarias y se abrió la puerta para el desarrollo del derecho mercantil, como área autónoma del derecho.

¹³ Robles Velasco, Luis Mariano. **Sobre locatio conductio operis en su modalidad de suministro de material.** Pág. 3.

Con el fin de la Edad Media, y el descubrimiento de américa, nuevas rutas marítimas se popularizaron, “el 20 de enero de 1503 expidieron las Ordenanzas por virtud de las cuales se erigió la Casa de Contratación de Sevilla, como organismo destinado a asegurar las relaciones comerciales de la Corona con las Indias. Así pues, a partir de 1504 se concedió a algunos españoles, en especial a los castellanos, plena libertad de exportación, a condición de que las mercancías fuesen transportadas en barcos españoles y que no se traficara con esclavos, armas, caballos, oro o plata.”¹⁴

La expansión del comercio internacional y la navegación durante el Renacimiento llevó al desarrollo de contratos más complejos y detallados para el transporte marítimo. Las compañías mercantiles, empleaban contratos de transporte extensivos; la llegada del ferrocarril y la mejora de los barcos de vapor en el siglo XIX transformaron el transporte de mercancías, por lo que los contratos de transporte se estandarizaron y se volvieron más comunes, facilitando el comercio a gran escala.

2.3. Definiciones y características

El contrato de transporte surge cuando una persona denominada transportista se compromete a trasladar bienes o personas de un lugar a otro, a cambio de una compensación económica, ya sea en forma de tarifa, flete o precio convenido. Este contrato tiene como objetivo principal facilitar el movimiento de mercancías o personas de manera segura y eficiente; a pesar de que la mayoría de estos contratos se celebra de forma verbal,

¹⁴ Díaz Bravo, Arturo. **Derecho Mercantil**. Pág. 14.

atendiendo al poco formalismo del derecho mercantil, por los principios de verdad sabida y buena fe guardada, se entiende la responsabilidad del transportista de transportar de forma segura los bienes sobre los que versa el contrato.

“El contrato de transporte de mercancías es aquel por virtud del cual una persona llamada porteador, transportista, transportador u operador, se obliga ante el cargador remitente, expendedor o embarcador, mediante el pago de una suma de dinero denominada flete o porte, a trasladar por tierra, agua, aire, o por dos o más de estos modos, directamente o bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, o en combinación con otros transportistas, mercancías o cualesquiera otros bienes muebles, desde un punto hasta otro pactados, y a entregarlas al propio cargador o embarcador o a la persona designada por este, denominada destinatario o consignatario.”¹⁵

“Los caracteres fundamentales del contrato de transporte son: 1) el porteador asume la obligación de llevar a cabo una tarea determinada, que es el traslado de una cosa o una persona de un lugar a otro. 2) Esta prestación tiene como contrapartida el pago de una determinada cantidad.”¹⁶ Se podría decir que estos son los elementos reales de esta clase de contrato.

Siguiendo con sus características, se puede decir que “es un contrato bilateral, porque ambos contratantes se obligan recíprocamente. Es un contrato consensual, que se perfecciona sin necesidad de ningún documento escrito. Por último, es un contrato real en

¹⁵ León Tovar. **Op. Cit.** Pág. 809.

¹⁶ Díez Estrella, Fernando. **El contrato de transporte.** Pág. 63.

el sentido de que las obligaciones derivadas del transporte, por ejemplo, las de custodia, restituir las mercancías, no pueden surgir sino con la entrega de éstas al conductor o porteador.”¹⁷ En adición la onerosidad es una característica fundamental de todo contrato mercantil, ya que siempre se espera una contraprestación económica, por el servicio prestado. Así mismo se está frente a un contrato conmutativo, porque las prestaciones entre las partes se conocen desde el momento de la celebración del contrato.

Por definición legal, el contrato de transporte se presenta cuando el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario; todo esto de conformidad con el artículo 794 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70; en ese sentido se resalta que el transportista figura como un sujeto ajeno al proceso de producción, para los contratos de transporte de mercadería; por su naturaleza, esta clase de contratos está desprovista de formalidades, por lo que un simple documento privado o cruce de cartas, puede ser suficiente para obligar a las partes.

El Código de Comercio de Guatemala, regula dos clases de contrato, el transporte de personas, regulado en el artículo 800 del Decreto 2-70, señala que es el medio “a través del cual el porteador se obliga, por cierto, precio a conducir de un lugar a otro a alguna persona, denominada pasajero.” Por otro lado, mediante el contrato de transporte de cosas, regulado en el artículo 805, del mismo cuerpo legal, se puede celebrar un contrato

¹⁷ Vivante, César. **Op. Cit.** Pág. 252.

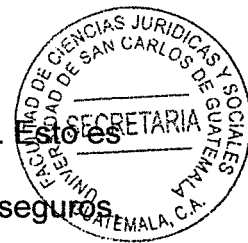
que “permite que una persona, denominada cargador, remitente o consignante encargue al portador la conducción de mercaderías a un lugar determinado.”

Este contrato es fundamental para el comercio y la movilidad de personas, ya que permite la transferencia segura y eficiente de bienes y servicios a través de diferentes medios de transporte. Además, proporciona seguridad jurídica a las partes involucradas al establecer claramente sus derechos y obligaciones durante el proceso de transporte. Mayormente con la introducción de la tecnología y el fenómeno de la globalización, el traslado de productos es una actividad de todos los días, por lo que normas claras en torno al contrato de transporte es una necesidad.

2.4. Contrato seguro

La actividad de los comerciantes está sujeta a diversos riesgos, especialmente la de los transportistas, por lo que gozar de una red de apoyo que incluya atención médica, asesoramiento legal y, reparación de daños a terceros, es una necesidad. Su utilidad económica radica en transferir riesgos financieros a cambio de una prima, lo cual es sumamente útil para los transportistas de carga pesada que están sujetos a una abundancia de eventualidades.

Existe una amplia gama de seguros, por ejemplo: los de vida, salud, contra incendios, de vehículos, entre otros, estos proporcionan una red de seguridad financiera, protegiendo a las personas y sus familias contra pérdidas económicas significativas debido a eventos



inesperados como accidentes, enfermedades, desastres naturales o fallecimiento. Estos de suma utilidad para la sociedad ya que, al transferir el riesgo a una compañía de seguros tanto individuos como empresas pueden planificar con mayor certeza y estabilidad, lo que facilita una mejor toma de decisiones comerciales y económicas.

El contrato de seguro representa una serie de beneficios económicos para los usuarios, desde la protección financiera individual y empresarial hasta la contribución al crecimiento y estabilidad económica general, por lo que es de interés público, que ciertas actividades económicas tengan acceso a un seguro integral. Esta modalidad de contrato actúa como un mecanismo de transferencia y distribución de riesgos, promueve el ahorro e inversión de los comerciantes y facilita la planificación y estabilidad económica a largo plazo.

2.5. Antecedentes del contrato seguro

Desde épocas muy antiguas el ser humano fue consiente que existen ocasiones donde los riesgos no se pueden evitar, de hecho, desde las leyes de Hammurabi se relata en una de las tablas "si una persona ha dado su campo en arrendamiento para cultivo por una renta, la ha percibido y después una tormenta inunda el campo y arrasa la cosecha, el arrendatario sufre la pérdida."¹⁸ Esto se puede tomar como una forma de seguro, ya que ante una eventualidad, como pueden ser las inclemencias del clima, el afectado puede ser perdonado del pago de la renta, en virtud de que el motivo del incumplimiento de la obligación se debe a una causa de fuerza mayor.

¹⁸ Franco, Gabriel. **Las leyes de Hammurabi**. Pág. 339.

Los mercaderes fenicios y griegos practicaban una forma temprana de seguro marítimo; los armadores podían obtener préstamos que no tendrían que devolver si sus barcos se perdían en el mar; en ese sentido surge el préstamo a la gruesa ventura, “la *actio institoria* permitía reclamar del dueño de una negociación mercantil, el cumplimiento de las obligaciones contraídas por la persona que se había encargado de administrarla (institor); la *actio exercitoria* se daba contra el dueño de un buque, para el cumplimiento de las obligaciones contraídas por su capitán; con el nombre de *nauticum foenus* se regulaba el préstamo a la gruesa, es decir, aquel cuya exigibilidad está condicionada por el feliz retorno de un navío y en el que se conviene fuerte rédito.”¹⁹

Como parte de la herencia romana, que recibieron las ciudades comerciales italianas, especialmente en Génova y Venecia, se desarrollaron contratos de seguro marítimo más formales, en ese sentido la idea de transmitir riesgos se fue expandiendo de tal manera que las guildas y corporaciones europeas proporcionaban una forma de seguro mutuo, protegiendo a sus miembros contra pérdidas por incendios, robos, y otros desastres.

2.6. Definiciones y características

La existencia misma de las personas está sujeta a riesgos potenciales que, de llegar a suceder, crean desequilibrio de diversa índole. Acontecimientos como un terremoto, una erupción volcánica, un accidente, la pérdida de la capacidad de trabajo, la muerte, en fin, cualquier siniestro que pudiera ocurrir en el futuro, causa preocupación y hace que el

¹⁹ Mantilla Molina. **Op. Cit.** Pág. 4.

hombre busque las formas más adecuadas a su alcance para prevenirse contra esos riesgos. Una de esas formas es el seguro, que se describe gráficamente como un cinturón de seguridad que protege a las personas, no del riesgo en sí, sino de los efectos que produce un siniestro.

Así mismo, el contrato de seguro se define como un convenio mediante el cual una persona transfiere a una compañía aseguradora un riesgo, es decir, la posibilidad de que un evento, ajeno a su voluntad, pueda o no ocurrir, y que podría ocasionarle perjuicios tanto personales como materiales. Si dicho evento llega a materializarse, la aseguradora asume la obligación, conforme a las condiciones establecidas en el contrato de seguro, conocido también como póliza, de indemnizar, reparar o compensar al asegurado o al beneficiario designado. Es importante destacar que las condiciones generales de dicho seguro deben estar debidamente registradas ante la Superintendencia de Bancos, siendo este un requisito esencial para su validez jurídica.

Este contrato típico mercantil, tiene una gran aplicabilidad en la época contemporánea; hoy día la gama de seguros se ha expandido, de tal modo que actualmente no solo se habla de seguros de vida, contra daños, contra incendios, de transporte y de responsabilidad civil, sino también seguro de ciberseguridad, de drones, de mascotas, entre otros; gracias al dinamismo del Derecho Mercantil, es que este contrato se ha logrado adaptar a las necesidades actuales.

“El nombre del contrato deriva precisamente de la tranquilidad y seguridad económica de que el daño será soportado por otro. Las bases técnicas de todo contrato de seguro son la ley de los grandes números (estadísticas y matemáticas) y el cálculo de probabilidad; sobre ellas se examina la probabilidad de los riesgos, la suma asegurada y el monto de las primas. Los elementos desfavorables del seguro son los riesgos catastróficos (es decir, los que siendo probables no se puede determinar en qué momento ocurrirán, con qué magnitud ni el importe de los daños que puedan causar) y las desviaciones probabilísticas (aquello que escapa de la probabilidad y que, a pesar de ser previsible, no lo está en una especial agravación, por ejemplo, en el caso de epidemias).”²⁰

A través de este contrato, la empresa aseguradora se compromete, a través de una prima, a compensar un perjuicio o a entregar una cantidad de dinero cuando se materializa el suceso anticipado en el contrato. Esto implica que el pago de la prima no sea un requisito indispensable para que la aseguradora asuma su compromiso, sino que basta con la celebración del contrato para que, en caso de que ocurra el evento contemplado, se comprometa a indemnizar, por lo que se puede decir que se está frente a un contrato de tracto sucesivo, consensual, principal, oneroso y aleatorio.

Actualmente, el contrato de seguro enfrenta desafíos significativos en un entorno caracterizado por la complejidad de los riesgos, la evolución tecnológica, los cambios normativos y sociales, así como los impactos del cambio climático. Adaptarse a estos

²⁰ León Tovar. **Op. Cit.** Pág. 876.

desafíos requerirá un enfoque innovador y proactivo por parte de las aseguradoras y otras partes interesadas en la industria del seguro.

“El seguro de daños no puede ser fuente de lucro para el asegurado. Su misión es restablecer a su estado primigenio, tal como se encontraba antes de ocurrido el siniestro, un patrimonio afectado por el siniestro previsto en el contrato; y en el seguro de provecho expresado es indemnizar al asegurado por la privación de una ganancia que legítimamente deba obtener. Por tanto, solo es asegurable el interés económico sobre las cosas, sus frutos o productos, y no se puede exigir a la aseguradora que pague alguna suma que exceda de dicho interés.”²¹

“El interés asegurable es el interés o derecho que tenga el asegurado, el dueño, acreedor, depositario, en que la cosa no sufra un daño o pérdida. En cambio, en el seguro de personas ese interés es indeterminado; el asegurado le determinará el valor. Numerosos contratos de crédito bancario se otorgan con el requisito de que el acreditado contrate un seguro sobre su vida, que permita al acreditante cobrar, en caso de siniestro, el saldo a su favor.”²² Lo mismo sucede con los servicios de transporte de carga pesada, por los riesgos a los que está sujeta esta clase de actividad, muchas empresas no contratan servicios de transporte si el porteador no comprueba haber adquirido un seguro que proteja la mercadería durante el viaje.

²¹ **Ibíd.** Pág. 881.

²² **Ibíd.** Pág. 881.

El derecho a la libertad sindical y a la negociación colectiva es fundamental para permitir a los trabajadores unirse y actuar colectivamente en la mejora de sus condiciones laborales. La libertad sindical garantiza que los trabajadores puedan formar y unirse a sindicatos sin temor a represalias, mientras que la negociación colectiva permite a los sindicatos negociar con los empleadores en nombre de sus miembros para obtener mejores salarios, beneficios y condiciones laborales. Estos derechos son esenciales para equilibrar el poder entre trabajadores y empleadores y asegurar una representación justa en el lugar de trabajo.

La libertad sindical permite a los trabajadores organizarse para defender y promover sus intereses comunes. Este derecho incluye la formación de sindicatos independientes, la afiliación a sindicatos existentes y la participación en actividades sindicales. Los sindicatos juegan un papel crucial en la representación de los trabajadores, proporcionando una voz colectiva en las negociaciones con los empleadores. La libertad sindical también protege a los trabajadores contra la discriminación y las represalias por su participación en actividades sindicales, asegurando que puedan ejercer sus derechos sin temor.

La negociación colectiva es el proceso mediante el cual los sindicatos y los empleadores negocian las condiciones de trabajo. Este proceso permite a los trabajadores influir en las decisiones que afectan su empleo, como los salarios, las horas de trabajo, las condiciones de seguridad y otros beneficios laborales. Los acuerdos alcanzados a través de la negociación colectiva son vinculantes y proporcionan un marco claro y justo para las

relaciones laborales. La negociación colectiva es fundamental para mejorar las condiciones de trabajo y promover la justicia social en el lugar de trabajo.

La protección legal de la libertad sindical y la negociación colectiva es esencial para su efectividad. Las leyes laborales deben garantizar que los trabajadores puedan ejercer estos derechos sin interferencias indebidas por parte de los empleadores o del Estado. Esto incluye el derecho a convocar y participar en huelgas y otras formas de acción colectiva. La protección legal también debe incluir mecanismos de resolución de conflictos para abordar las disputas que puedan surgir durante el proceso de negociación colectiva, asegurando que se resuelvan de manera justa y equitativa.

Asegurar la libertad sindical y la negociación colectiva no solo beneficia a los trabajadores, sino que también aporta ventajas significativas para los empleadores y la sociedad en general. Una negociación colectiva efectiva puede llevar a relaciones laborales más armoniosas y a una mayor estabilidad en el lugar de trabajo. Los acuerdos negociados colectivamente pueden mejorar la productividad y la eficiencia, al mismo tiempo que aseguran condiciones de trabajo justas y equitativas.

2.7. Contrato de seguro de transporte terrestre

Este contrato se formaliza al momento de plasmar la firma en la póliza de seguro; este documento legal, permite establecer los términos y condiciones del contrato de seguro entre el asegurado y la compañía de seguros. Es el instrumento que formaliza la relación

entre ambas partes y detalla los derechos, obligaciones, coberturas, exclusiones y límites de la póliza. Se considera también un ejemplo de los contratos de adhesión, ya que el contrato de seguro normalmente ya está plasmado en formularios.

Una póliza de seguro constituye un contrato formal entre una persona física, un empresario individual o una persona jurídica, en calidad de tomador, y una entidad aseguradora. A través de este acuerdo, ambas partes se vinculan legalmente, quedando claramente delineadas las obligaciones y deberes que cada una asume. En este documento se especifican los términos y condiciones a los que ambas partes están sujetas, incluyendo los alcances y la cobertura del seguro, determinando así el marco dentro del cual se desarrollará la relación contractual. Este documento da certeza y seguridad jurídica en la contratación mercantil.

“El elemento formal del contrato de seguro es la póliza. En nuestro Derecho podemos conceptualizar la póliza como el documento pre-redactado que contiene el contrato de seguro. A este respecto, recordemos de nuevo que si bien la póliza viene a formalizar en definitiva dicho contrato, este se perfecciona antes de que se extienda dicho documento, ya que es un negocio jurídico consensual, que se puede probar por otros medios: la confesión del asegurador de que acepta la proposición de contratar un seguro; o bien por otro medio, siempre que hubiere principio de prueba por escrito.”²³

²³ Villegas Lara. **Op. Cit.** Pág. 231.

Para que un contrato de seguro sea válido, el riesgo asegurable debe cumplir una serie de requisitos que se deben evidenciar en este documento, por ejemplo, se debe prever un riesgo posible, incierto, y futuro. Por lo que además de ser un documento probatorio, su redacción debe ser clara y precisa, un vacío en sus cláusulas puede perjudicar tanto al contratante, como a la aseguradora.

La póliza es un documento pre redactado que, como requisito esencial para su validez, debió ser previamente autorizado por la Superintendencia de Bancos, ya que, por su naturaleza financiera, las aseguradoras están sujetas a su control. No obstante, la existencia de este requisito es posible ampliar las cláusulas de la póliza para abarcar otros aspectos que surjan de la autonomía de la voluntad, es posible adjuntar hojas adicionales para registrar cualquier acuerdo no convencional, este aspecto no está sujeto a la aprobación de la Superintendencia de Bancos, porque ya no se está ante un contrato de adhesión propiamente.

Específicamente el contrato de seguro de transporte es un acuerdo entre un asegurador y un asegurado, generalmente el propietario de la mercancía o el transportista, en el que el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado por los daños o pérdidas sufridos durante el transporte de mercancías de un lugar a otro. Este tipo de seguro cubre los riesgos asociados con el transporte de bienes por tierra, mar o aire, ya sea a nivel nacional o internacional.

El seguro de transporte se clasifica como uno de los contratos de seguro que recaen sobre bienes o "cosas", fundamentado en el principio indemnizatorio. Para comprender de manera más completa los diversos aspectos relacionados con el seguro de transporte de mercancías, es pertinente ofrecer una breve explicación tanto del contrato de transporte como del contrato de seguro. El contrato de transporte, en términos generales, es un acuerdo mediante el cual una parte se compromete, a cambio de un precio determinado, a trasladar de un lugar a otro, ya sea por tierra, canales, lagos o ríos navegables, tanto pasajeros como mercancías pertenecientes a terceros, con la obligación de entregarlas a la persona a la que están destinadas.

"Es el contrato de seguro contra los riesgos del transporte respecto de todos los efectos transportados por los medios propios de locomoción terrestre, aéreo o marítimo. Este seguro puede ser contratado tanto por el dueño de las mercancías transportadas como por cualquier otra persona que tenga interés o responsabilidad en su conservación, como el comisionista, el vendedor o el agente, en cuyo caso deberá expresarse el concepto por el que contrata el seguro."²⁴

En resumen, el contrato de seguro de transporte es fundamental para proteger a los propietarios de la carga y a los transportistas contra los riesgos inherentes al transporte de mercancías.

²⁴ León Tovar. **Op. Cit.** Pág. 894.

CAPÍTULO III

3. De la participación del Estado en la prestación de servicios de transporte

El Estado, como estructura de orden dentro de la sociedad, está involucrado en todos los aspectos del ser humano en sociedad, el actual rol del Estado benefactor, obliga a las autoridades correspondientes a velar por la paz y el bien común de la población a través de la prestación de servicios públicos, no obstante, existen algunos servicios que la administración pública no está en la posibilidad económica, administrativa o técnica, de prestar a la población, cediendo algunas funciones a entidades privadas.

Algunos ejemplos de servicios que se han privatizado por la onerosidad o excesiva utilización de recursos que representa para el Estado, es la telefonía móvil, el transporte aéreo, la salud, vivienda, educación y como tema objeto de estudio, el transporte de mercancías; todos estos son satisfactores, que en un principio eran brindados exclusivamente por el gobierno, no obstante, diversos factores hicieron que se trasladaran ciertas funciones a la iniciativa privada; no siendo esto una razón suficiente para desobligarse el Estado de su papel de ente soberano que debe velar por el bien común; en ese sentido el mismo debe continuar velando por la buena ejecución de las entidades privadas; a efecto esta concesión en la prestación de servicios, no tenga consecuencias negativas en la vida de los particulares.

Actualmente el Estado con relación al servicio de transporte, tiene un papel de mero ordenador, previene accidentes, sanciona acciones imprudentes que ponen en riesgo la seguridad de los ciudadanos, vela por el buen estado de las carreteras, invierte en la construcción y mantenimiento de la infraestructura de transporte, como carreteras, puentes, túneles, entre otros.

No obstante, la función del Estado no se limita en las acciones ya mencionadas, sino además como parte de las garantías constitucionales que dicta el ordenamiento jurídico vigente, se encuentra el deber de brindar seguridad a los habitantes de la República de Guatemala, en relación a los servicios de transporte, este aspecto se puede manifestar a través de la contratación de un seguro integral, que contemple tanto la responsabilidad por daños al propio vehículo, como contra terceros y el conductor.

A pesar de que la contratación de un seguro integral para transportistas es un aspecto del que no cabe duda de su utilidad, no todos los transportistas cuentan con un seguro que los libere de las responsabilidades derivadas de un accidente de tránsito, atravesando muchas veces dificultades económicas ante cualquier eventualidad, aspecto que impide el progreso de este sector económico.

Por lo anterior, y ante la evidente necesidad de que la economía de los transportistas sea protegida a través de un seguro integral, el Estado debe incentivar la adquisición de un seguro integral, y en atención de que muchos transportistas se ven limitados por aspectos económicos; las autoridades de gobierno deben gestionar un subsidio a efecto los

transportistas puedan tener acceso a esta clase de seguro, sin que su economía se vea afectada, aumentando su dignificación como seres humanos, y reconociendo su labor dentro de la economía guatemalteca.

3.1. Relación del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda con el servicio de transporte de carga pesada

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, es una entidad descentralizada del Organismo Ejecutivo, encargada de planificar, desarrollar, coordinar y supervisar políticas y programas relacionados con la infraestructura y la vivienda en un país o región; tiene una estrecha relación con el transporte pesado debido a su responsabilidad en la planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura donde circulan los transportistas, que incluye carreteras, puentes, túneles y otros elementos clave para la movilidad de vehículos de carga pesada; por lo que es parte de sus funciones velar por la seguridad de los conductores en general, pero especialmente de los transportistas de carga pesada, que como parte de su actividad económica incentivan el comercio trasladando mercadería de un lugar a otro.

En ese orden de ideas, se puede mencionar que, de conformidad con el artículo 30 de la Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto 114-97; a este Ministerio le corresponde, “formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país, al uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo; a la obra pública;



a los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología, y la política de vivienda y asentamientos humanos.”

La relación del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, con los transportistas de carga pesada, se debe a varios aspectos, en primer lugar, a través de este Ministerio se debe mantener un sistema vial óptimo, a efecto de reducir al máximo los accidentes de tránsito, constituyendo una forma de proteger y brindarle seguridad a la población guatemalteca en general.

Otra de las funciones principales del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; es la construcción, mantenimiento y mejora de la infraestructura vial del país; esto es fundamental para el transporte de carga pesada, ya que una infraestructura adecuada y en buen estado es esencial para el traslado eficiente y seguro de mercancías, en ese sentido, este aspecto también constituye una política de desarrollo que alienta la economía nacional.

Así también, este Ministerio es el responsable de establecer y hacer cumplir las normas y regulaciones para el transporte de carga pesada. Esto incluye requisitos de seguridad, permisos de operación, condiciones de los vehículos y las rutas permitidas para la circulación de camiones de carga pesada; aunado a esto, también puede disponer sobre ciertas condiciones para su óptima circulación, pudiendo, previa disposición legal, exigir la contratación de un seguro de transporte como requisito para permitir su circulación dentro de las carreteras del país, a efecto de proteger al transportista y a la sociedad en general

de las responsabilidades que se pueden deducir contra su persona, en caso de accidente o algún desastre natural.

Lastimosamente, dependiendo del modelo del vehículo, el costo de la póliza de seguro puede llegar a ser bastante onerosa para el transportista, limitándolo en su contratación, por lo anterior, como parte de las funciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, se puede iniciar una política de protección para los transportistas, donde la contratación del seguro obligatorio para transportistas de carga pesada, cuente con el apoyo económico del Estado, a través de un subsidio otorgado por este Ministerio.

3.2. Importancia del transporte de carga pesada en la economía y su impacto en el desarrollo nacional

El transporte de carga constituye un elemento crucial en el funcionamiento de la economía global. Desde tiempos remotos, el comercio ha dependido de la capacidad para mover bienes y mercancías de manera eficiente. En la actualidad, los servicios de transporte de carga son fundamentales para el adecuado funcionamiento de la cadena de suministro a nivel mundial. Este tipo de transporte resulta indispensable para el comercio internacional, ya que permite trasladar productos desde los centros de producción hasta los mercados de consumo. Sin estos servicios, sería inviable abastecer los comercios y satisfacer las necesidades de los consumidores. Además, el transporte de carga facilita el intercambio

de productos entre naciones, lo que a su vez promueve la diversificación económica y el crecimiento a escala global.

Mayormente en un mundo globalizado, donde la economía gira en torno al comercio electrónico, y las transacciones a nivel internacional están a un click de distancia, los servicios de transporte son sumamente importantes, para cumplir con las entregas en el lugar, tiempo y modo establecidos; en esta clase de actividades, la buena fe mercantil tiene un papel fundamental, especialmente en la etapa de traslado del bien y entrega al destinatario; un comportamiento ético y leal, promueve la confianza mutua y facilita el cumplimiento eficiente y equitativo de las obligaciones contractuales. Sin la buena fe, las relaciones comerciales serían más propensas a conflictos y malentendidos, lo que podría afectar negativamente la eficiencia y efectividad del transporte de mercancías.

Desde este punto de vista, es claro que los servicios de transporte de carga pesada, tienen gran incidencia en la economía nacional e internacional; a nivel interno permite el movimiento de bienes y materias primas entre diferentes regiones del país, lo cual es esencial para el abastecimiento de mercados locales y la operación de industrias; pero a la vez, en el ámbito externo, es vital para la exportación e importación de productos, conectando los puertos y fronteras con los centros de producción y consumo.

Continuando en temas económicos, como pilar fundamental en el derecho mercantil, el transporte de carga pesada es generalmente más eficiente en términos de costo por tonelada-kilómetro en comparación con otros modos de transporte, lo que reduce los

costos logísticos y mejora la competitividad de las empresas; en el mundo mercantil, la intención de lucro debe buscar que el comerciante obtenga la mayor ganancia posible, por lo que ante cualquier oportunidad de ahorro o reducción de costos, se le va a dar privilegio en el proceso de contratación.

El transporte de carga pesada permite una distribución rápida y eficiente de productos, mejorando la gestión de inventarios y reduciendo los tiempos de entrega, lo que es crucial para industrias como la manufacturera y la agrícola. En todo sentido el servicio de los transportistas de carga pesada, constituyen una importante fuente de ingresos para el país, por lo tanto, las autoridades en turno deben procurar, apoyar a este sector económico, a efecto de fortalecer la economía nacional.

3.3. Accidentes y pérdidas en el transporte de carga pesada

En el marco del análisis de los datos recopilados, se utilizó la información proporcionada por el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET), cuyos informes mensuales ofrecen valiosos datos estadísticos sobre incidentes relacionados con el tránsito en Guatemala. Sin embargo, para los propósitos específicos de este estudio, se consideró únicamente la información referente a la cantidad de accidentes involucrando a transportistas de carga pesada, registrada por el departamento de tránsito de la Policía Nacional Civil, correspondiente al período comprendido entre los años 2018 y 2023.

Durante el año 2018, ocurrieron 817 hechos de tránsito donde se vieron implicados camiones, tráiler o cabezales, según datos del departamento de tránsito de la Policía Nacional Civil, constituyendo el ocho por ciento de incidentes de tránsito registrados dentro del país, y teniendo un lamentable saldo de 151 personas fallecidas y 403 lesionados. Los datos presentados en el boletín estadístico representan un importante aporte para medir los factores de riesgo para la seguridad vial de los ciudadanos; tomando los datos mencionados como punto de referencia para los subsiguientes años que serán objeto de análisis en el presente estudio.

Durante el año 2019, se observaron 846 hechos de tránsito, donde se ven involucrados camiones de carga pesada; representando el 11% de incidentes vehiculares dentro del país; para este año hubo una disminución en la cantidad de personas fallecidas, reportándose 97 pérdidas humanas, y 354 lesionados; se debe resaltar que durante este año se vivió la pandemia COVID-19; lo que frenó en gran medida el comercio, además que existieron restricciones para la movilidad de vehículos de carga pesada a nivel nacional e internacional, por tanto, los servicios de transporte se vieron afectados y tuvieron una disminución en sus actividades.

Para el año 2020, se dio una paulatina reapertura económica a nivel internacional, el comercio poco a poco se reactivó y la actividad de los transportistas también, ocurriendo 883 hechos de tránsito donde camiones se vieron involucrados, representando el nueve por ciento del total de accidentes ocurridos a nivel nacional, el saldo de personas fallecidas

por incidentes relacionados con vehículos de carga pesada fue de 108, y personas heridas 279.

Continuando con el año 2021, se nota un marcado aumento de accidentes donde se vieron involucrados camiones, cabezales y tráiler, llegando a la cantidad de 1036 hechos registrados de enero a diciembre; representando un ocho por ciento de los incidentes de tránsito registrados por el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil; derivado de estos percances viales, 147 personas fallecieron y 212 resultaron con lesiones.

Para el año 2022, las cifras continuaron aumentando, ocurrieron 1066 hechos de tránsito, donde están involucrados vehículos de transporte de carga pesada; correspondiendo un nueve por ciento del total de incidentes ocurridos en ese año; dando como resultado que 134 fallecieran derivado del accidente de tránsito y 253 personas sufrieran heridas. En cuestión de cifras, los datos referenciales entre el año 2021 y el 2022 son bastante compatibles, las cifras reportadas son bastante similares.

Finalmente, en el año 2023, ocurrieron 1014 hechos de tránsito, representando el ocho por ciento del total de incidentes registrados por las autoridades; de los cuales 156 personas fallecieron derivado del incidente, y 302 resultaron heridas; estos datos son alarmantes, porque año con año la cantidad de pérdidas humanas va aumentando, por lo anterior, las autoridades correspondientes deben promover políticas que brinden mayor seguridad para los guatemaltecos que transitan por las calles del país.

En ese sentido es importante que las autoridades de gobierno se informen sobre las diversas políticas que han implementado otros países, para reducir los accidentes de tránsito provocados por vehículos de carga pesada, y cómo han logrado que las responsabilidades de los transportistas, ante cualquier eventualidad; sean asumidas de forma íntegra, sin que su impacto sea muy oneroso para los usuarios, ya que tomando en consideración las experiencias de otros gobiernos, es posible plantear una estrategia más eficiente a efecto de beneficiar a este sector económico.

3.4. Países que han implementado programas para la seguridad de los transportistas de carga pesada

Uno de los países pioneros en seguridad vial es Canadá, a través del *Transport Canada* se ha desempeñado una función clave en el establecimiento de un sistema de transporte eficiente y seguro. Con la aprobación de la *Canada Transportation Act* (Ley de Transporte de Canadá) en 1996, el ministerio ha implementado una serie de cambios, entre los cuales se incluyen la comercialización de muchas de sus actividades operativas, la modernización de la política de transporte, la racionalización de los reglamentos, la reducción de los subsidios y la disminución de gastos generales. La nueva función de *Transport Canada* se concentra en la formulación de políticas y legislación de transporte pertinentes y en el mantenimiento de un alto nivel de protección y seguridad.

En ese sentido, Canadá requiere que los transportistas de carga tengan seguro de responsabilidad civil, el gobierno canadiense ofrece programas y subsidios que pueden

ayudar a las empresas de transporte a cubrir los costos del seguro, algunos de ellos son:

“El Policy Group de Transport Canada es responsable de la formulación de políticas relativas al comercio y al transporte ferroviario, marítimo, carretero y aéreo; de la elaboración de las políticas estratégicas del ministerio; de la evaluación del rendimiento en todo el sistema de transporte y sus componentes; y gestionar recursos de apoyo.(...) También el Safety and Security Group. Transport Canada es el centro de coordinación del programa nacional para la promoción de la seguridad pública durante el transporte de mercancías peligrosas.”²⁵

Se destaca que, en Canadá, también existen otras redes de apoyo para transportistas, no obstante, las mencionadas, tienen más estrecha relación con el tema objeto de estudio. Otro país norteamericano que también ha generado diversas políticas de protección para los transportistas de carga pesada es Estados Unidos; por su extensión y creciente comercio, los transportistas constituyen un sector económico que recibe mucho apoyo del gobierno, ya que se consideran un instrumento para incentivar la economía nacional.

Entre los programas implementados por Estados Unidos, se encuentran: “El *Department of Commerce*, promueve la creación de empleo, el crecimiento económico, el desarrollo sustentable y mejores niveles de vida en colaboración con empresas, universidades, comunidades y trabajadores. De manera específica, el *Department of Commerce* facilita la tecnología que se utiliza cotidianamente en los lugares de trabajo y en los hogares; apoya la elaboración, recolección y difusión de la información que es esencial para la

²⁵ **Ibíd.** Pág. 189.

competitividad de las empresas; promueve la diversidad de empresas y mercancías; apoya la salud ambiental y economía de los transportistas.”²⁶

Es importante destacar que en numerosos países de la Unión Europea existen regulaciones estrictas que obligan a los transportistas de carga a contar con un seguro adecuado. Sin embargo, algunos de estos países han implementado subsidios o programas de apoyo con el fin de ayudar a las empresas de transporte a cumplir con estas exigencias legales. Un ejemplo notable es la gestión del Gobierno de España, donde "El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ha aprobado una ampliación de 50 millones de euros, destinados a facilitar la contratación de seguros para vehículos pesados de transporte de pasajeros y mercancías por carretera, con cargo a los fondos nacionales, alcanzando así un total de 450 millones de euros.

Estos son solo algunos ejemplos, la implementación y el apoyo varían según el país y las circunstancias específicas del sector del transporte en cada lugar; en algunos países como España, es más notoria la ayuda que se está recibiendo del gobierno, porque es una forma de mantener una economía circular dentro del país, lo que se traduce en una intensificación del tráfico mercantil e incentiva la inversión extranjera, beneficiando directamente los ciudadanos; por lo anterior se considera que Guatemala debe promover una política que aumente la seguridad de los transportistas, pudiendo ser un subsidio una opción para procurar la contratación de un seguro integral y de esa forma proteger al transportista por la responsabilidad que se pueda deducir contra su persona en caso de un accidente vial.

²⁶ **Ibíd.** Pág. 207.

3.5. Subsidios del Estado

“La etimología de la palabra subsidio proviene del latín *subsidium* que significa ayuda, auxilio, protección, socorro, refuerzo. *Sub* indica debajo y *sidēre* aposentarse (sentarse), venir a sentarse para apuntalar, sostener o socorrer a otro que está por debajo.”²⁷ En ese sentido se entiende que subsidio es una forma de asistencia financiera otorgada por el gobierno a individuos, empresas u organizaciones con el propósito de reducir el costo de bienes o servicios específicos, estimular ciertas actividades económicas, o proporcionar apoyo a grupos vulnerables o sectores estratégicos de la economía.

“Un subsidio puede ser definido como cualquier asistencia o incentivo gubernamental, en efectivo o especie, hacia sectores privados (productores o consumidores), respecto de la cual el gobierno no recibe a cambio compensación equivalente. Esta definición destaca que los subsidios son un beneficio que puede ser entregado en dinero efectivo (términos monetarios) o en especies (cosas), que los subsidios no dan origen a recibir por parte del gobierno una compensación equivalente (contra prestación) y un subsidio es un instrumento para crear incentivos económicos. Estos son aspectos muy relevantes de un subsidio en el sentido económico”²⁸

Aunque se reconoce la existencia de una amplia gama de clases de subsidios, en su mayoría consisten en transferencias de efectivo o pagos directos a los beneficiarios. Estos subsidios pueden destinarse a personas de bajos ingresos, como asistencia alimentaria,

²⁷ Yáñez Henríquez, José. **Subsidios e impuestos**. Pág. 129.

²⁸ **Ibíd.** Pág. 51.



subsidios de vivienda o programas de ayuda social. También pueden dirigirse a empresas como subsidios agrícolas o ayuda a sectores en crisis.

En ese sentido es viable que, a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, se gestione un subsidio que tenga como objeto la adquisición de un seguro integral para transportistas de carga pesada, debido a que responde a las necesidades del país, y por razones económicas es justificable ante la elevada cantidad de accidentes de tránsito que acontecen por año, donde incluso se ven pérdidas humanas. Como una manera de aumentar la certeza y seguridad jurídica que alimentan al derecho mercantil, es bueno que la actividad económica de los transportistas, este protegido por un sistema de seguro integral.

CAPÍTULO IV

4. Necesidad de implementar un seguro integral para transportistas de carga pesada con subsidios del Estado

En Guatemala, los transportistas de carga pesada, constituyen un importante pilar de la economía informal, lastimosamente estos enfrentan muchos riesgos en sus actividades diarias, tal como accidentes de tránsito, daños a la carga, robos, entre otros; al acontecer cualquiera de estas eventualidades, los transportistas enfrentan dificultades económicas que desequilibran la dinámica de sus actividades diarias, llegando a tener consecuencias en la salud física, psicológica, y en ocasiones, hasta en lo familiar; por lo anterior, se considera que es deber del Estado, brindar apoyo a este sector, como parte del cumplimiento de sus deberes de velar por el bien común.

Por ello, a través del presente estudio, se busca promover que, a través de un subsidio gestionado por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, se facilite a los transportistas la contratación de un seguro integral que cubra gastos médicos contra el propio transportista en caso de accidente, gastos contra terceros y reparación del vehículo en caso de destrucción o pérdida por robo.

A efecto de conocer a mayor profundidad esta problemática, se analizaron los elementos importantes del contrato de seguro de vehículos, el cual, por su naturaleza jurídica permite un traslado de la responsabilidad civil, a una entidad financiera, denominada aseguradora;



gracias a la póliza de seguro, el transportista protege su economía, ante cualquier eventualidad; en ese sentido se debe conocer a profundidad los riesgos a los que se puede enfrentar el comerciante que hace del servicio de transporte su principal actividad económica; así también a través de esta investigación se brindará un panorama más amplio a efecto de comprender cuantos seguros operan en Guatemala, cuáles de ellos ofrecen seguros para transportistas de carga pesada y cuales riesgos debe asumir la aseguradora en caso de ocurrir el siniestro previsto en la póliza de seguro.

Si bien, es cierto que los transportistas están sujetos a diversas eventualidades que pueden ser cubiertas por una póliza de seguro; desde un punto de vista social, se puede observar que gran parte de las dificultades que este sector económico atraviesa, se debe a situaciones políticas o económicas, que no pueden ser cubiertas mediante una póliza de seguro, cuestiones como los elevados costos del combustible, peajes, entre otros aspectos, son extremos ante los que el Estado difícilmente puede proteger a los transportistas.

En ese sentido es fundamental que las autoridades de gobierno, a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, y entidades financieras como las aseguradoras; unan esfuerzos en los aspectos donde si es posible brindar apoyo a los transportistas; siendo el otorgamiento de un subsidio, destinado específicamente a la contratación de un seguro integral una efectiva alternativa para incentivar el desarrollo y productividad de los transportistas.

La mencionada estrategia, debe desarrollarse con base en lo preceptuado por la Constitución Política de la República de Guatemala, 1986; específicamente en lo señalado por el Artículo 119, literal "A", donde se expresa que es obligación del Estado: "promover el desarrollo económico de la Nación, estimulando la iniciativa en actividades agrícolas, pecuarias, industriales, turísticas y otra naturaleza." Como un medio necesario para incentivar la economía guatemalteca, y a la vez proteger económicamente a los transportistas de carga pesada se busca que, a través del presente estudio, se muestren argumentos sólidos a efecto se obtenga apoyo por parte del Estado de Guatemala, en las múltiples actividades de los transportistas de carga pesada.

4.1. Análisis de los riesgos específicos a los que enfrentan los transportistas de carga pesada

Toda persona que transita por las carreteras del país está sujeta a diversos riesgos, no obstante, por la extensión de la carga transportada, y las características de los vehículos de carga pesada, quienes hacen de la prestación de este servicio su principal actividad económica tienen mayores riesgos de padecer accidentes, así también los daños que se pueden provocar por estos vehículos son de mayor magnitud, por lo anterior, se analizarán algunos riesgos que enfrentan esta clase de comerciantes, al trasladar mercadería de un lugar a otro, a efecto de justificar la necesidad de contratación de un seguro integral.

Entre los riesgos más significativos que corre el transportista, se puede mencionar, los accidentes vehiculares, entiéndase que un hecho que tiene lugar en la vía pública de

manera súbita e inesperada se caracteriza por estar determinado por condiciones y actos irresponsables que, aunque potencialmente previsibles, son atribuidos a factores humanos, a la intervención de vehículos, principalmente automotores, a las condiciones climatológicas, a la señalización y al estado de las vías. Este tipo de evento provoca la pérdida prematura de vidas humanas, lesiones con posibles secuelas físicas o psicológicas, así como daños materiales y perjuicios a terceros.

Los accidentes vehiculares son eventos imprevistos y no deseados que ocurren en las vías de tránsito, donde uno o más vehículos se ven involucrados, causando daños materiales, lesiones o muertes; tales hechos pueden involucrar diversas clases de automóviles, pero cuando se involucran vehículos de carga pesada, las consecuencias suelen ser más graves, dando como resultado incluso la muerte del conductor o de terceros.

Entre las clases de accidentes más comunes, donde se ven involucrados vehículos de carga pesada, se puede mencionar: "Colisiones: Comprende el choque de uno o más vehículos en movimiento. Atropello: Es la acción en la que uno o varios peatones son arrollados por un vehículo en movimiento. Caída de persona o cosa del vehículo en marcha: Se refiere al caso en que una persona o cosa cae de un vehículo en marcha y esa caída ocasiona daños personales o a la propiedad. Accidentes de tránsito fatales: Es todo aquel en el cual una o más personas resultan muertas."²⁹

²⁹ *Ibíd.* Pág. 23.

Si bien todas las manifestaciones de los accidentes de tránsito, son posibles y probables en las actividades ordinarias de los transportistas de carga pesada, los mismos deben ser evitados a toda costa por los transportistas, cuidando de tener la debida diligencia en su movilización; pero estadísticamente la posibilidad de que surjan estos hechos es alta; por lo tanto es de gran beneficio para los mismos contar con un seguro que cubra la responsabilidad civil del conductor en caso de accidentes de tránsito.

La inseguridad constituye un factor que impacta de manera significativa al sector de los transportistas de carga pesada. El crimen organizado es, en gran medida, el principal responsable de las adversidades que enfrentan estos transportistas. Los costos asociados a los vehículos de carga pesada son considerablemente elevados, con un valor estimado que oscila entre Q.150,000.00 y Q.300,000.00 o incluso más, según el modelo, marca, calidad del motor, tonelaje, entre otros aspectos; en tal sentido la delincuencia es un mal que puede generar un impacto bastante significativo en los transportistas, por lo que, la adquisición de un seguro es de suma utilidad en este ámbito.

No obstante, el elevado precio de estos vehículos, es un aspecto a considerar para las aseguradoras, en tal sentido, el valor de la prima de seguro tiende a elevarse considerablemente según el modelo del vehículo, como más adelante se observará en la información solicitada a distintas aseguradoras, el costo del seguro varía según el modelo de vehículo, pero aun así continúa siendo bastante elevado, esto se justifica por el valor del automotor; siendo este uno de los factores que limita a los transportistas en la

contratación de un seguro, optando por asumir el riesgo de perder su patrimonio, por falta de recursos económicos para contratar un seguro vehicular.

Una circunstancia que agrava este aspecto, es que normalmente, cuando los pilotos de camiones de carga pesada son víctimas de un asalto, también se ejerce violencia contra su persona, resultando con lesiones físicas o por arma de fuego, por lo anterior, los seguros contratados por los transportistas también deben incluir gastos médicos para el piloto; además se debe tener en cuenta que la mayoría de personas que se dedican a esta actividad económica, laboran de forma independiente, por lo que no tienen acceso al seguro social; poniendo en riesgo incluso la vida de los conductores por carecer de una atención médica adecuada y gratuita.

Un aspecto que difícilmente es considerado por las aseguradoras es que, derivado de hechos delictivos, también se corre el riesgo de perder la mercadería que se transporta, por lo que los seguros contratados por los transportistas deben asegurar la protección de la mercadería en caso de robo, por lo menos en un porcentaje, para que los comerciantes que contratan este servicio no se vean afectados ante tal situación.

Otro riesgo que enfrentan los transportistas de carga pesada, son los problemas mecánicos del vehículo; entre los más comunes se puede mencionar, el desgaste de las pastillas y discos del freno, problemas con la presión de los neumáticos o desgaste irregular de los mismos, desgaste de amortiguadores, sobrecalentamiento del motor, entre otros; por lo anterior contar con una red de asistencia ante estos percances puede ayudar a mejorar el

servicio de transporte, evitando que el transportista incurra en gastos excesivos, y a la vez previniendo demoras en la entrega de los productos, aspecto que debe ser mayormente considerado si se trata de productos perecederos; en ese sentido la contratación de esta clase de seguros no solo protege a los transportistas, sino también a los comerciantes que hacen uso de estos servicios para expandir su mercado.

4.2. Beneficios de la adquisición de un seguro integral para transportistas de carga pesada

Expuestos con la mayor precisión posible, los riesgos a los que están sujetos los comerciantes en su actividad ordinaria, se pueden mencionar los beneficios de la adquisición de un seguro integral para transportistas de carga pesada; al comprender todos los riesgos que corre el transportista de carga pesada, se puede observar que las afectaciones superan la esfera de lo patrimonial, llegando a la salud física y emocional del transportista; afectando en algunas ocasiones a particulares e incluso a los comerciantes que han depositado su confianza en los transportistas.

Entre los beneficios para el transportista se puede mencionar, la protección financiera en distintos sentidos, al ocurrir un hecho de tránsito, la responsabilidad civil por los daños ocasionados se transfiere a la aseguradora; esto beneficia a la población en general, ya que no dependen de la fortuna del comerciante para cubrir sus gastos médicos y reparación a los vehículos involucrados.

Igualmente, en el ámbito patrimonial del transportista, la contratación de una póliza de seguro permite que el propietario del vehículo de carga pesada pueda recuperar el valor de su transporte, en caso de robo o pérdida total; esto alivia en gran medida la carga de los propietarios, debido a que, para muchos transportistas, su vehículo es su patrimonio más valioso, e incluso es la herencia para su descendencia. El beneficio de la contratación de un seguro contra robo se debe a que minimiza las pérdidas financieras para el propietario, asegurando que no se absorban costos inesperados y elevados.

La asistencia en carreteras también es un gran beneficio para los transportistas de carga pesada, debido a que, en su trayecto, pueden ocurrir diversas eventualidades, ante las que el transportista puede requerir apoyo de grúa, reparación de neumáticos, suministro de combustible o cualquier otro tipo de apoyo, el cual, es difícil requerir si no se cuenta con un técnico especialista en esta clase de vehículos, con disponibilidad para movilizarse a donde se encuentre el transportista.

Así también el poder contar con un respaldo técnico y económico ante las diversas eventualidades a que está sujeto el transportista, permite que el mismo pueda darle continuidad a sus actividades de comercio, ya que la posibilidad de retraso se reduce al mínimo al contar con esta clase de apoyo, permitiendo la continuidad de sus negocios, conservando la confianza de sus clientes, evitando que los mismos incurran retrasos u otro tipo de responsabilidades por la falta de entrega de la mercadería en el plazo pactado.

La asistencia jurídica, también es un beneficio para los transportistas que contratan un seguro vehicular, esto puede ayudar al piloto a evitar consecuencias legales con casos de accidentes, multas, juicios, pérdida de licencias de conducir y posibles condenas de prisión. Hoy día se puede observar que algunas aseguradoras incluso acceden a asesoramiento legal telefónico a efecto de brindar apoyo a la brevedad posible; esto les ayuda a conocer sus derechos y obligaciones ante situaciones complejas que se pueden derivar de cualquier hecho de tránsito.

Desde un punto de vista social, la contratación de un seguro de vehículo, también beneficia al transportista, ya que este aspecto mejora la reputación del mismo entre sus clientes, brindándoles mayor seguridad al momento de la contratación, pudiendo ser un aspecto clave que se tome en consideración al momento de elegir la mejor oferta para la prestación de este servicio; en ese sentido los propietarios del vehículo, demuestran un mayor compromiso con la seguridad de la mercadería y la responsabilidad que deviene del traslado de las mismas.

Estar protegido contra los riesgos enunciados, da tranquilidad al transportista, lo que promueve su bienestar emocional, al evitar situaciones desagradables que pueden ocasionar estrés postraumático, ansiedad y otros problemas psicológicos para los involucrados y sus familias; la paz mental que proporciona tener un seguro vehicular contribuye a una mejor calidad de vida y bienestar emocional a largo plazo.

La adquisición de un vehículo de esta naturaleza es una inversión significativa, por lo que para el propietario conlleva una carga emocional, afrontar gastos relacionados con este medio de transporte, cuando no se tiene ningún respaldo económico; en ese sentido la utilidad de un seguro integral para transportistas de carga pesada, supera los beneficios para el asegurado, no limitándose al ámbito patrimonial, sino que también le favorece en lo social, físico y emocional.

La contemplación de un seguro integral, también incluye la cobertura para la vida y salud del conductor, esto se considera un beneficio adicional que normalmente no está incluido en el seguro de transporte, pero que debe ser contemplado como un aspecto relevante cuando se trata de vehículos de carga pesada, ya que la mayoría de comerciantes que se dedican a la prestación de servicios de transporte, lo hacen de forma independiente; por lo tanto no pueden optar a gozar de los servicios prestados por el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social; por lo que al momento de sufrir una enfermedad o accidente, deben tratarse por sus propios medios.

4.3. Análisis comparativo de pólizas de seguro para transportistas de carga pesada

Como parte de la presente investigación se realizaron algunas cotizaciones de seguros de vehículos, para tal efecto se cotizo sobre dos vehículos de distintos modelos, el primero, un camión tipo furgón, modelo 1995, marca freightliner, valorado en Q160,000.00; y el segundo un camión tipo furgón, modelo 2008, marca freightliner, valorado en Q200,000.00.

En cuanto a las cotizaciones, se consultó a tres aseguradoras, ya que no todas prestan este servicio; a pesar de que el mercado asegurador de Guatemala se encuentra conformado por 28 empresas: 18 aseguradoras generales y de vida, y 10 afianzadoras, únicamente tres de ellas ofrecieron el servicio de seguro para vehículos de carga pesada. Es aquí donde se evidencia la primera dificultad para la contratación de esta clase de seguros, por su onerosidad, pocas aseguradoras están dispuestas a cubrir este riesgo, y las que lo asumen, lo hacen a un precio bastante elevado para el transportista.

Para el camión modelo 1995, valorado en Q160,000.00; de las tres aseguradoras consultadas, únicamente dos brindaron una propuesta de seguro completo, siendo estas: G&T Seguros y Aseguradora General, la tercera aseguradora que ofrece este servicio para vehículos de carga pesada es Seguros el Roble; pero en esta ocasión por el modelo del vehículo se excusaron argumentando que únicamente aseguran vehículos de un máximo de 20 años de antigüedad.

La propuesta de G&T Seguros, para este vehículo se desarrolla de la siguiente manera: Coberturas básicas: incluye daños propios, y robo total, cubriendo hasta la cantidad máxima de Q.160,000.00; responsabilidad civil ante terceros, cubriendo hasta Q.750,000.00; lesiones a los ocupantes del vehículo, hasta Q.10,000.00 por persona. El valor de la prima de seguro, al contado es de Q.13,945.65 al año, con posibilidad de fraccionamiento de tres, seis y diez cuotas.

Entre los beneficios adicionales, esta aseguradora ofrece: grúa por desperfectos mecánicos, maniobras de extracción con grúa, asesoría legal sin límite con abogados de la aseguradora, asistencia en el camino, rotura de cristales hasta Q.30,000.00, por muerte accidental del piloto Q.250,000.00, anticipo funerario por muerte del piloto Q.15,000.00, pago inmediato a tercero en el lugar del accidente hasta Q.10,000.00, y acceso a red de 18 talleres.

Por otro lado, la propuesta de Aseguradora General se desarrolla de la siguiente manera: Coberturas básicas: incluye daños propios, y robo total, cubriendo hasta la cantidad máxima de Q.160,000.00; responsabilidad civil ante terceros, cubriendo hasta Q.300,000.00; lesiones a los ocupantes del vehículo, hasta Q.30,000.00 por persona. El valor de la prima de seguro, al contado es de Q19,277.29 al año, con posibilidad de fraccionamiento de tres, seis y diez cuotas.

Entre los beneficios adicionales, Aseguradora General ofrece: grúa por desperfectos mecánicos, asesoría legal sin límite con abogados de la aseguradora, asistencia en el camino, rotura de cristales hasta Q.10,000.00, por muerte accidental del piloto Q.200,000.00, anticipo funerario por muerte del piloto Q.20,000.00, daños en predios judiciales hasta Q.10,000.00, y acceso a red de 16 talleres.

Cada uno de los seguros presentados tiene sus pros y contra; al ser un vehículo de cierta antigüedad, el valor de la prima es relativamente bajo, en comparación con otros modelos más recientes, no obstante para la economía guatemalteca, y mayormente para los

transportistas, una prima de más de Q.15,000.00 al año tiene un fuerte impacto económico, lo que ocasiona que muchos transportistas desistan de la contratación de este tipo de seguro, quedando a la deriva en caso de acontecer algún siniestro.

Para fortalecer el panorama que gira en torno al contrato de seguro, también se cotizó sobre un segundo camión, con similares características, pero de un modelo más reciente, correspondiendo al año 2008, valorado en Q.200,000.00; para el efecto se obtuvo información de G&T Seguros, Aseguradora General y Seguros el Roble.

La propuesta de G&T Seguros, para este vehículo se desarrolla de la siguiente manera: Coberturas básicas: incluye daños propios, y robo total, cubriendo hasta la cantidad máxima de Q.200,000.00; responsabilidad civil ante terceros, cubriendo hasta Q.750,000.00; lesiones a los ocupantes del vehículo, hasta Q.10,000.00 por persona. El valor de la prima de seguro, al contado es de Q.17,431.25 al año, con posibilidad de fraccionamiento de tres, seis y diez cuotas. Entre los beneficios adicionales, esta aseguradora ofrece exactamente los mismos beneficios que para el vehículo anterior.

Por otro lado, la propuesta de Aseguradora General, sobre este segundo vehículo, de modelo más reciente, se desarrolla de la siguiente manera: Coberturas básicas: incluye daños propios, y robo total, cubriendo hasta la cantidad máxima de Q.200,000.00; responsabilidad civil ante terceros, cubriendo hasta Q.300,000.00; lesiones a los ocupantes del vehículo, hasta Q.30,000.00 por persona. El valor de la prima de seguro, al contado es de Q.24,096.20 al año, con posibilidad de fraccionamiento de tres, seis y diez cuotas. Entre

los beneficios adicionales, ofrece los mismos que los mencionados para el vehículo anterior.

Por ser un modelo más reciente, Seguros el Roble, si brindó la cotización respectiva, ofreciendo este servicio bajo las siguientes condiciones a) Coberturas básicas: incluye daños propios, y robo total, cubriendo hasta la cantidad máxima de Q.200,000.00; responsabilidad civil ante terceros, cubriendo hasta Q.100,000.00; lesiones a los ocupantes del vehículo, hasta Q.20,000.00 por persona. El valor de la prima de seguro, al contado es de Q.22,599.87 al año, con posibilidad de fraccionamiento de tres, seis y diez cuotas.

Entre los beneficios adicionales, que ofrece Seguros el Roble se puede mencionar: grúa por accidentes, hasta Q.10,000.00, no ofrece maniobra por extracción, asesoría legal hasta Q.3,000.00, asistencia en camino, por ruptura de cristal hasta Q.30,000.00, por muerte accidental del piloto Q.200,000.00, anticipo funerario Q.30,000.00, se debe mencionar que no cubre por daños en predios judiciales, lo que se puede considerar una desventaja para esta aseguradora.

4.4. De la posibilidad de crear un subsidio estatal en favor de los transportistas de carga pesada

La creación de un subsidio estatal en favor de los transportistas de carga pesada puede ser analizada desde la perspectiva económica y social; tomando en consideración, tanto los beneficios potenciales como los posibles desafíos e implicaciones a corto, mediano y

largo plazo. En ese sentido se deben definir con precisión las fuentes de financiamiento del subsidio, la cobertura, evaluación de mecanismos para monitorear su funcionalidad, condiciones para acceder al mismo, entre otras cuestiones.

Entre los principales beneficios de un subsidio para transportistas de carga pesada, destinado a la adquisición de un seguro integral, se puede mencionar el apoyo económico a los transportistas, ya que como se observó, el costo de las primas de seguro es bastante oneroso, por tal motivo, un subsidio podría aliviar la carga financiera de los transportistas, permitiendo al propietario del vehículo, invertir en costos operativos significativos como el combustible, y mantenimiento.

Como todo en el mundo del comercio es una cadena, al reducir los gastos por la adquisición de un seguro y al contar con la certeza que sus riesgos están asegurados, los transportistas pueden ofrecer tarifas más competitivas, beneficiando al comercio local e internacional, trasladándose este beneficio económico hasta el bolsillo de los guatemaltecos, por lo que esta clase de beneficios para un sector específico de la población debe ser considerado de utilidad nacional.

Por otro lado, este tipo de políticas, trae consigo una serie de desafíos y consideraciones financieras; tomando en cuenta que según datos del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, al año 2022, se contabilizaban 180 mil 550 vehículos activos entre camiones, cabezales y transporte de carga pesada, dentro del país; esta cifra se debe considerar al momento de otorgar un subsidio; ya que definitivamente se tendría que

apartar una importante porción del presupuesto de ingresos y egresos del Estado, para atender a este fin; por lo anterior es esencial asegurar que los fondos sean sostenibles y no generen un déficit significativo en el fisco del Estado.

Así también existe el riesgo de que los transportistas se vuelvan dependientes de los subsidios, lo que podría desincentivar la eficiencia y la innovación; no obstante, este subsidio debe otorgarse bajo la condición de la contratación del seguro vehicular, caso contrario, los fondos podrían ser utilizados para otros fines; por ese motivo es crucial establecer mecanismos de control y supervisión eficaces para garantizar que los subsidios se utilicen adecuadamente y lleguen a los destinatarios previstos.

4.5. Propuesta de implementación de un seguro integral para transportistas de carga pesada con subsidio del Estado

El sector de transporte de carga pesada es fundamental para la economía de un país, facilitando el comercio y el suministro de bienes. Sin embargo, los transportistas de carga pesada enfrentan altos costos operativos y riesgos significativos en sus operaciones, en ese sentido, la creación de un subsidio estatal en favor de los transportistas de carga pesada puede ofrecer numerosos beneficios, desde el apoyo económico y la mejora de la competitividad hasta la modernización de la flota y la mejora de la seguridad vial. Sin embargo, también presenta desafíos significativos, como el impacto fiscal y la necesidad de una gestión eficiente y transparente.

Un diseño cuidadoso y una implementación estratégica, con mecanismos adecuados de supervisión y evaluación, son esenciales para asegurar que los beneficios superen los costos y que los objetivos del subsidio se cumplan de manera sostenible y efectiva.

Con base en lo expuesto respecto a los costos de los seguros, las limitadas opciones de contratación para el servicio de seguro de transporte, y la evidente utilidad para la economía guatemalteca, se propone que, a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, se realicen los exámenes técnicos y económicos del impacto a nivel nacional de la implementación de un subsidio en favor de los transportistas de carga pesada, destinado a la contratación de un seguro integral.

Todo esto, se realizaría con el objetivo de facilitar el acceso de los transportistas de carga pesada a seguros vehiculares; mejorar la seguridad vial y reducir el número de accidentes; proteger los intereses económicos de los transportistas; promover el cumplimiento de las normativas de seguro obligatorias; y contribuir al desarrollo sostenible del sector transporte.

Esta clase de políticas debe sostenerse en una base legal, para tal efecto se insta al Congreso de la República a aprobar una ley donde se conceda el otorgamiento de un subsidio a los transportistas de carga pesada, destinado a la contratación de un seguro integral. Derivado de este aspecto y con base en el principio de legalidad, es necesario que el Organismo Ejecutivo, a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, realice las gestiones necesarias para el cumplimiento de la ley en atención al otorgamiento de un subsidio en beneficio de los transportistas de carga pesada.

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, deberá asumir el reto de armar un plan estratégico, para el otorgamiento de este tipo de subsidios, y a la vez, deberá considerar los mecanismos de evaluación y control, para que la ejecución de esta política se desarrolle de manera ordenada; todo esto es necesario porque implementar un subsidio para la contratación de un seguro integral para vehículos de carga pesada, proporcionará un alivio económico para esta industria.

CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La actividad económica que ejercen los transportistas de carga pesada constituye un importante pilar para el comercio guatemalteco, ya que estos se encargan de transportar mercadería de un lugar a otro; no obstante, los transportistas en su actividad económica están sujetos a muchas eventualidades que pueden vulnerar su economía. Ante lo expuesto, y con base en el Artículo 119, de la Constitución Política de la República de Guatemala, 1986, que establece: “Son obligaciones fundamentales del Estado: a) promover el desarrollo económico de la Nación, estimulando la iniciativa en actividades agrícolas, pecuarias, industriales, turísticas y de otra naturaleza.” Se propone que se le otorgue a los transportistas de carga pesada, un subsidio destinado a la contratación de un seguro integral.

Para tal efecto se insta al Congreso de la República a crear una ley donde se autorice el otorgamiento de un subsidio en favor de los transportistas de carga pesada, ordenando para tal efecto, que el Organismo Ejecutivo, a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, realice las gestiones necesarias, como estudios técnicos, planes operativos y procesos de evaluación; para la buena ejecución de este subsidio. Todo esto con el fin de coadyuvar en el bienestar y dignificación de los transportistas en Guatemala, siendo la adquisición de un subsidio integral, un beneficio no solo económico para los transportistas, sino además de utilidad social, porque brinda tranquilidad a los guatemaltecos que, ante algún percance vial ocasionado por un vehículo de carga pesada, existe una aseguradora encargada de asumir la responsabilidad civil.



BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR GUERRA, Vladimir. **Derechos de obligaciones**. 4ª ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Astrea, 2019.

DÍAZ BRAVO, Arturo. **Contratos Mercantiles**. 3ª ed. Ciudad de México, México: Ed. Porrúa, 2020.

FRANCO, Gabriel. **Las Leyes de Hammurabi, versión esapañola, introducción y anotaciones**. 7ª ed. Madrid, España: Ed. Civitas, 2020.

GARCÍA HERRERA, Pablo Gabriel. **El Transporte de América del Norte en Cifras** . 6ª ed. Montevideo, Uruguay: Ed. B de F, 2018.

LEÓN TOVAR, Soyla H. **Contratos Mercantiles** . 2ª ed. Lima, Perú: Ed. Grijley, 2019.

MANTILLA MOLINA, Roberto L. **Derecho Mercantil**. 3ª ed. Ciudad de México, México: Ed. Porrúa, 2020.

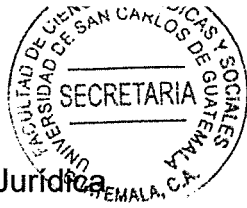
PINA VARA, Rafael. **Derecho Mercantil**. ed. Ciudad de México, México: Ed. Porrúa, 2021.

QUEVEDO CORONADO, Ignacio. **Derecho Mercantil**. 3ª ed. Bogotá, Colombia: Ed. Legis, 2019.

ROBLES VELASCO, Luis Mariano. **Sobre locatio conductio operis en su modalidad de suministro de material**. 4ª ed. Caracas, Venezuela: Ed. Jurídica Venezolana, 2020.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho Mercantil Guatemalteco**. 10ª ed. Ciudad de Guatemala, Guatemala: Ed. Esger, 2020.

VIVANTE, César. **Derecho Mercantil**. 3ª ed. Ciudad de México, México: Ed. Porrúa, 2020.



YÁÑEZ HENRÍQUEZ, José. **Subsidios e impuestos**. 5ª ed. Santiago, Chile: Ed. Jurídica de Chile, 2021.

Legislación

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

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

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