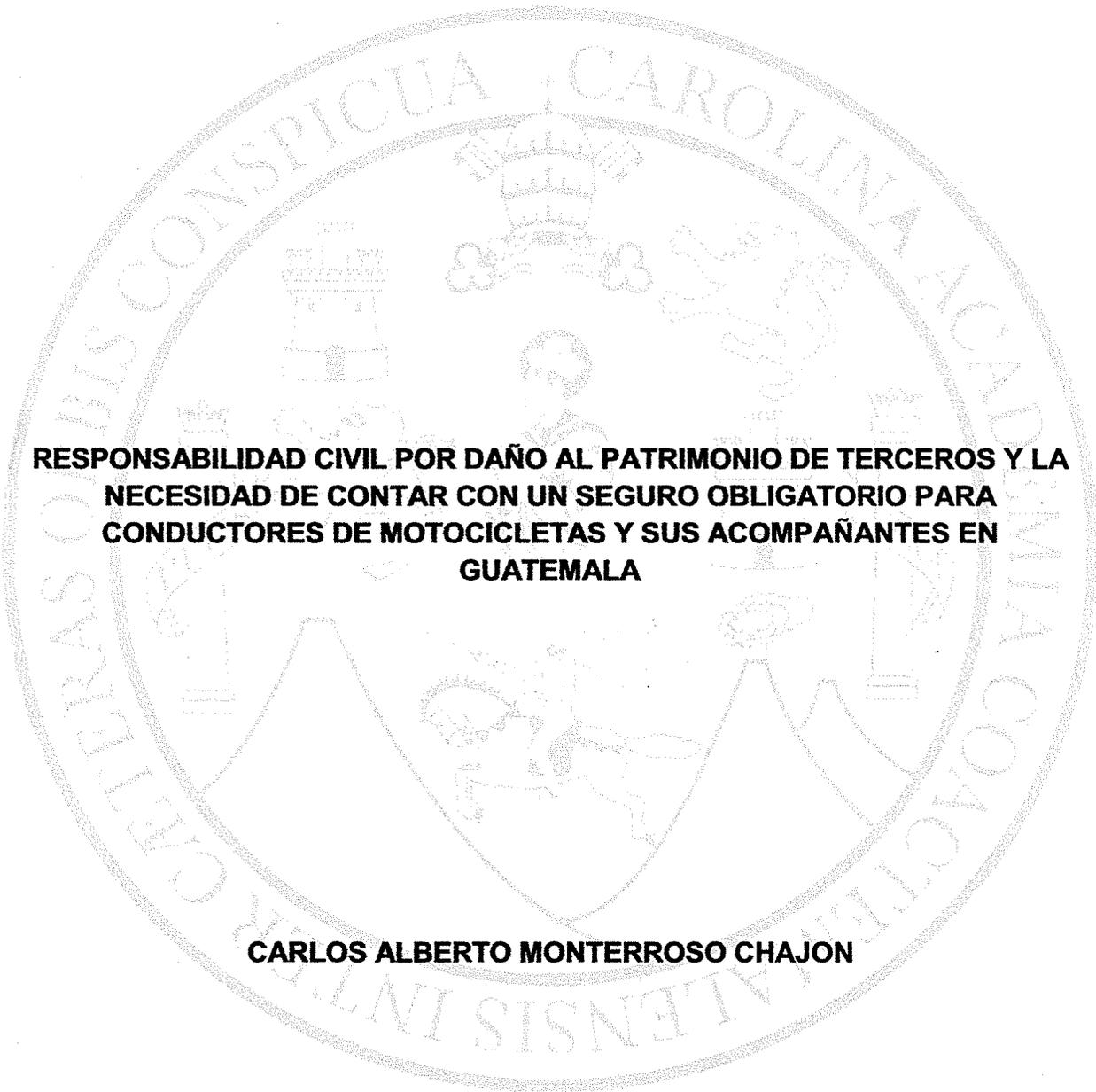


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑO AL PATRIMONIO DE TERCEROS Y LA
NECESIDAD DE CONTAR CON UN SEGURO OBLIGATORIO PARA
CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS Y SUS ACOMPAÑANTES EN
GUATEMALA**

CARLOS ALBERTO MONTERROSO CHAJON

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2024

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

**RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑO AL PATRIMONIO DE TERCEROS Y LA
NECESIDAD DE CONTAR CON UN SEGURO OBLIGATORIO PARA
CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS Y SUS ACOMPAÑANTES EN
GUATEMALA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva de la Facultad de Ciencias

Jurídicas y Sociales

Por

CARLOS ALBERTO MONTERROSO CHAJON

Previo a Conferírsele el Grado Académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y Los Títulos Profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, noviembre 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 Oroxon Aguilar
SECRETARIO:	Lic.	Wilfredo Eliú Ramos Leonor

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN TECNICO PROFECIONAL

Primera fase:

Presidente :	Lic.	Héctor Javier Pozuelos López
Vocal:	Lcda.	Doris Anabela Gil Solís
Secretario:	Lcda.	Rosalicia Ixmucane López Guerra

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Sergio Medina Vielman
Vocal:	Lic.	Carlos Enrique López Chávez
Secretario:	Lic.	Renato Sánchez Castañeda

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



REPOSICIÓN

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala, 17 de octubre de 2022.

Atentamente pase al (a) Profesional. HELMER ROLANDO REYES GARCÍA
_____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
CARLOS ALBERTO MONTERROSO CHAJÓN, con carné 200511128,
intitulado RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑO AL PATRIMONIO DE TERCEROS Y
NECESIDAD DE CONTAR CON UN SEGURO DE CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS Y SUS
ACOMPAÑANTES EN GUATEMALA

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

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

Fecha de recepción 25 / 07 / 2023 f)

Asesor (a)
(Firma y Sello)



HELMER ROLANDO REYES GARCÍA

Licenciado en Ciencias jurídicas y sociales

Abogado y notario

Colegiado 20813



Guatemala, 25 de septiembre de 2023

Doctor

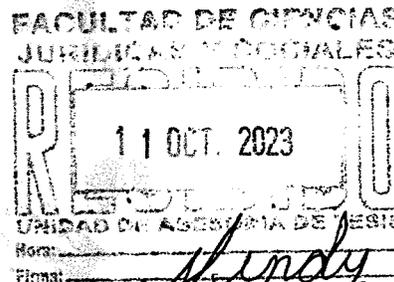
Carlos Herrera

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala

Su Despacho

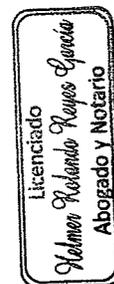


Respetable Doctor Herrera:

Respetuosamente, tengo el agrado de dirigirme a usted por medio del presente, con relación a la resolución de fecha 17 de octubre de 2022, en la cual, se me nombra como Asesor de Tesis del bachiller Carlos Alberto Monterroso Chajón, en la realización de la investigación intitulada "RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑO AL PATRIMONIO DE TERCEROS Y NECESIDAD DE CONTAR CON UN SEGURO OBLIGATORIO PARA CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS Y SU ACOMPAÑANTES EN GUATEMALA".

En tal sentido, en cumplimiento de dicho nombramiento y de acuerdo con lo establecido en el artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, me permito opinar lo siguiente:

- I) La investigación realizada por el bachiller Monterroso Chajón, contiene un análisis jurídico desde un punto de vista administrativo y mercantil, acerca de la problemática de la necesidad de que los conductores de motocicletas cuenten con un seguro obligatorio para responsabilizarse en caso de daño al patrimonio de terceros, basándose en la interpretación de la normativa aplicable al caso y en la doctrina del tema en cuestión, lo cual hace de la investigación, un trabajo científico minucioso y sobre todo fundamentado legal y teóricamente.
- II) Los métodos analítico-sintético, inductivo-deductivo se observan en la presentación del informe final, los cuales permitieron realizar una investigación de carácter concluyente. Asimismo, la redacción utilizada por el bachiller es la adecuada y denota manejo de terminología jurídica acorde para un trabajo de esta naturaleza.



8ª. Avenida 22-86 zona 11, Colonia Mariscal, Guatemala

Guatemala, C. A.

Tel.: 3017-7874

Correo: helmerreyes.g@gmail.com

HELMER ROLANDO REYES GARCÍA

Licenciado en Ciencias jurídicas y sociales
Abogado y notario
Colegiado 20813

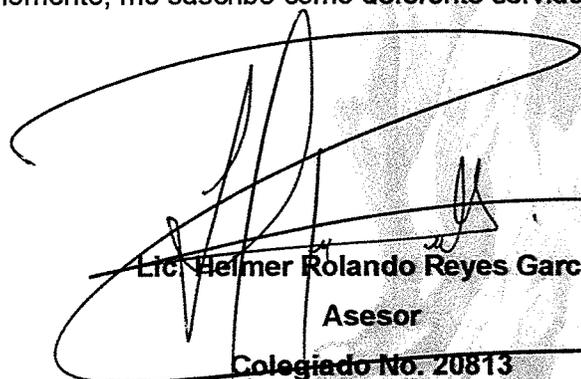


- III) La investigación realizada por el bachiller Monterroso Chajón, contribuye científicamente, en el desarrollo de los temas de actualidad e interés jurídico y social, puesto que la misma, se basa en la problemática que el ciudadano común posee respecto a situaciones que se presentan cotidianamente pero que, al no encontrarse de alguna manera especificadas en un cuerpo normativo, ocasiona detrimento en su patrimonio. En ese orden de ideas, constituye un aporte valioso en la discusión de temas de relevancia para el derecho administrativo, mercantil y civil inclusive.
- IV) Durante el desarrollo de la investigación, se asesoró y sugirió al estudiante, la utilización de una bibliografía mínima relacionada con el tema, así como la recolección, revisión y análisis de jurisprudencia al respecto en caso de ser necesario. Lo anterior implica, que se trata de un trabajo detallado, serio y ordenado, lo que permitió al bachiller Monterroso Chajón, arribar a conclusiones congruentes, pertinentes y precisas, y sugerir las recomendaciones que permitan a los diferentes órganos estatales, realizar cambios efectivos y eficaces en la legislación aplicable al caso.

Con base en lo anterior, el trabajo del Bachiller Monterroso Chajón cumple a cabalidad con lo exigido en el normativo respectivo, por lo que me permito emitir DICTAMEN FAVORABLE, a la investigación realizada, aprobándola en su totalidad.

Sin más por el momento, me suscribo como deferente servidor.

Atentamente,


Lic. Helmer Rolando Reyes García
Asesor
Colegiado No. 20813



8ª. Avenida 22-86 zona 11, Colonia Mariscal, Guatemala
Guatemala, C. A.
Tel.: 3017-7874
Correo: helmerreyes.g@gmail.com



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



D.ORD. 792-2024

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

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante, **CARLOS ALBERTO MONTERROSO CHAJON**, TITULADO **REPOSABILIDAD CIVIL POR DAÑO AL PATRIMONIO DE TERCEROS Y LA NECESIDAD DE CONTAR CON UN SEGURO OBLIGATORIO PARA CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS Y SUS ACOMPAÑANTES EN GUATEMALA**. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.



HMAC/JIMR

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

[Handwritten signature]
 FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
 Universidad de San Carlos de Guatemala
 DECANO
 GUATEMALA, C. A.

[Handwritten signature]
 FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 SECRETARIA
 GUATEMALA, C. A.



DEDICATORIA



- A DIOS:** Fuente de inspiración y fuerza en mi vida, por darme la capacidad de seguir adelante ante todas las decisiones y retos a superar.
- A MI ESPOSA:** Rita María, gracias por ser ese apoyo total e incondicional, por motivarme a seguir siempre adelante sin desmayar.
- A MIS HIJOS:** Carlos Manuel y Gabriel Aaron por ser el motor necesario para poder continuar y ser ejemplo a seguir para ellos.
- A MI FAMILIA:** Por estar siempre conmigo y tener siempre las palabras justas para ver y alentarme a seguir adelante.
- A MIS AMIGOS:** Por todos los momentos compartidos, y las experiencias creadas como equipo estudiantil, a valorar el compañerismo y la unión.
- A:** La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, por ser mi casa de estudios.
- A:** La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por instruirme para formarme como profesional en el área del derecho.



PRESENTACIÓN

El tipo de investigación utilizada en la elaboración de esta tesis es cualitativa; los medios que se utilizaron fueron: técnicas de observación directa e indirecta, análisis de datos, grupos de discusión, observación participante; estos medios fueron enfocados en determinar la necesidad de la creación de un reglamento *Ad Hoc* para regular la obligatoriedad de contar con un seguro de responsabilidad por daños a terceros para los conductores de motocicletas y sus acompañantes en Guatemala. Misma investigación que ha conllevado desde el mes de septiembre del año 2022 hasta julio del año 2023.

La rama cognoscitiva del derecho que trata la presente investigación, es un tema eminentemente de Derecho Administrativo. En cuanto al tema sincrónico se basó en la necesidad de combatir el impacto y los efectos negativos que ha producido el crecimiento de motocicletas desde el año 2019 en el tránsito de la ciudad de Guatemala, poniendo como alternativa la entrada en vigencia de un reglamento, como herramienta legal, que sirva para dar cumplimiento a la obligatoriedad de contar con un seguro de responsabilidad civil.

El objeto de estudio, se enfocó en la movilidad y tránsito de vehículos en la ciudad de Guatemala con énfasis en los conductores de motocicletas. El sujeto del estudio es la normativa vigente relacionada con la contratación del seguro obligatorio para todo propietario y/o conductor de vehículo. El aporte académico de este trabajo es, demostrar el impacto de las motocicletas en el tránsito y el riesgo, derivado del incumplimiento de la norma impositiva de la contratación del seguro, y ayudar a disminuir los efectos de esta problemática, a través de la creación de un reglamento adecuado para conductores de motocicletas, lo que hasta hoy sigue siendo una tarea pendiente hasta el día de hoy.



HIPÓTESIS

Se encuentra sustentada en el sujeto de estudio que surge, de la circulación de motocicletas en la ciudad de Guatemala. En la terminología legal se establece que la responsabilidad civil se conceptualiza por daño al patrimonio de terceros y la necesidad de contar con un seguro obligatorio para conductores de motocicletas y sus acompañantes en Guatemala.

Es preciso que, en el territorio de Guatemala, se establezca dentro de la legislación, relacionada con el tránsito, la entrada en vigencia de un reglamento exclusivo para solucionar el impacto negativo, producto del crecimiento de motocicletas circulando. Sí, es necesario a efecto que se cumplan sus normas y se alcancen los fines propuestos, así como contar con un seguro *Ad Hoc* y obligatorio para conductores de motocicletas y sus acompañantes en Guatemala.

COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS



El método de comprobación de la hipótesis utilizado en la presente investigación es, el de prueba de un extremo, toda vez que las variables en las cuales se ha basado el estudio tienen una división de dos regiones: una región de rechazo y una región de aceptación.

La manera específica de determinar la responsabilidad civil por daño al patrimonio de terceros y la necesidad de contar con un seguro obligatorio para conductores de motocicletas y sus acompañantes, permite que se proteja a los afectados, en el momento de que exista un hecho de tránsito que involucren a terceros y del cual surjan responsabilidades, siendo necesario cumplir con las obligaciones que surjan del hecho ocurrido en el contexto de la ley nacional.

La hipótesis de la investigación, fue válida, ya que, como resultado del estudio realizado, se concluyó que es factible, la implementación de un seguro *Ad hoc*, para los conductores de motocicletas y sus acompañantes, en virtud de lo estipulado en el Artículo 193 del Acuerdo Gubernativo 273-98 Reglamento de Tránsito.

ÍNDICE



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

CAPÍTULO I

1. Responsabilidad civil.....	1
1.1. Responsabilidad	1
1.2. Responsabilidad contractual y ex contractual.....	2
1.2.1. Antecedentes históricos de la responsabilidad civil	7
1.2.2. La <i>lex aquila</i>	8
1.3. La responsabilidad civil en el ordenamiento jurídico guatemalteco	8
1.3.1. Definición de daño.....	9
1.3.2. Tipos de daño	10
1.3.3. Daños materiales	10
1.3.4. Daños morales.....	10
1.4. Perjuicio	11
1.5. Clases de responsabilidad civil.....	12
1.5.1. La responsabilidad civil contractual.....	12
1.5.2. Responsabilidad civil por lesiones corporales.....	13
1.5.3. Responsabilidad civil por daños a los bienes.....	14
1.5.4. Responsabilidad civil sin contrato	14
1.6. Elementos de la responsabilidad civil	14
1.6.1. Personas.....	15



1.6.2. Lesiones.....	16
1.6.3. Relación de causalidad	16
1.7. Obligación de reparar el daño causado	16
1.7.1. Condiciones que evitan que concurra la responsabilidad civil	16
1.7.2. Legítima defensa.....	17
1.7.3. Consentimiento del perjudicado	18
1.7.4. Caso fortuito.....	18
1.8. Prescripción de la obligación reparadora.....	19

CAPÍTULO II

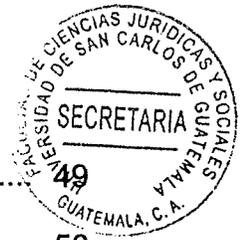
Del tránsito.....	21
2.1. Historia del tránsito y sus derivaciones en Guatemala	22
2.1.1. Vía publica	23
2.1.2. Reglamentación del uso de la vía publica	24
2.2. Ente rector del tránsito en Guatemala	24
2.3. Estructura del departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional civil.....	26
2.4. Facultades del departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional civil.....	26
2.5. El tránsito y su incidencia en las municipalidades	27
2.5.1. Traslado de funciones a las municipalidades.....	27
2.5.2. Creación de las policías municipales de tránsito.....	28
2.5.3. Organización de las policías municipales de tránsito.....	29



2.6. Normativa legal y su aplicación en cuanto al tránsito de motocicletas
Guatemala.....

CAPÍTULO III

3. De los vehículos y la obligación de contar como mínimo con un seguro de responsabilidad civil.....	35
3.1. Los vehículos sus usos y requisitos según la ley.....	35
3.2. Historia de los vehículos motorizados en Guatemala.....	36
3.2.1. Las motocicletas como fenómeno económico y social en Guatemala.....	37
3.2.2. Impacto de la movilidad de las motocicletas en el tránsito en la ciudad de Guatemala.....	38
3.3. Las políticas de movilidad urbana.....	39
3.4. Motocicletas como medio de transporte y los factores que inciden en su adquisición.....	41
3.5. La siniestralidad en motocicletas según la OMS.....	41
3.5.1. Estadísticas nacionales sobre siniestros viales.....	42
3.5.2. Acciones de control y normas de seguridad vial con respecto a la conducción de motocicleta.....	44
3.5.3. Normativa legal para la regulación del tránsito de motocicletas en Guatemala.....	45
3.6. Definición de seguro.....	45
3.6.1. De la póliza.....	47
3.6.2. La eventualidad en los hechos de tránsito.....	48



3.7. Clasificación de los seguros	50
3.7.1. Características jurídicas	50
3.7.2. Consideraciones preliminares	51
3.8. El seguro en el caso de motorista en Guatemala	52
3.8.1. El daño a terceros, la necesidad del seguro y el hecho de tránsito en motocicleta.....	55

CAPÍTULO IV

4. Responsabilidad civil por daño al patrimonio de terceros y la necesidad de contar con un seguro obligatorio para conductores de motocicleta y su acompañante en Guatemala	59
4.1. De la obligatoriedad del seguro	62
4.2. Tercer considerando del Decreto número 132-96 Ley de Tránsito.....	63
4.3. Antecedentes legales ante esta problemática	66
4.4. Normativa exclusiva al tránsito de motocicletas en la ciudad de Guatemala.....	68
4.5. Necesidad de contar con un reglamento <i>ad hoc</i>	73
4.6. Reglamentación del seguro	74
4.7. La ausencia del poder coercitivo de las autoridades para verificar el debido cumplimiento del Artículo 29 de la Ley de Tránsito.....	77
CONCLUSION DISCURSIVA.....	81
BIBLIOGRAFÍA.....	83



INTRODUCCIÓN

Es conocido dentro del territorio nacional, el elevado grado de siniestralidad que lleva aparejada la circulación de motocicletas, y de cuyas nefastas consecuencias para la vida e integridad física de los conductores y ocupantes dejan como resultado daños hacia terceros debido al alto índice en hechos de tránsito. Pero, al mismo tiempo, a nadie se le oculta la importancia que tiene la circulación vial en el desarrollo económico de un país, al hacer posible el transporte rápido y económico de personas y de mercancías.

El objeto de esta investigación, es determinar el motivo por el cual los conductores de motocicleta y sus acompañantes en Guatemala, no son obligados a adquirir un seguro que cubra la responsabilidad civil por daño al patrimonio de terceros. Es preciso que dentro de Guatemala, se establezca una manera específica de determinar la responsabilidad civil por daño al patrimonio de terceros y necesidad de contar con un seguro obligatorio para conductores de motocicleta y su acompañante.

En cuanto a, la elaboración de la hipótesis, de la investigación, se determinó que, fue válida, ya que, como resultado del estudio realizado, se concluyó, que es factible, la implementación de un seguro *ad hoc*, para los conductores de motocicletas y sus acompañantes, en virtud de lo estipulado en el Artículo 193 del Acuerdo Gubernativo 273-98 Reglamento de Tránsito.

El trabajo está conformado por, el capítulo I, en donde se desarrolla lo relacionado con la responsabilidad civil, sus principios teorías, doctrina y aspectos generales de la



obligación de reparar todo daño causado; El capítulo II, desarrolla las realidades del tránsito, su regulación en la ley de tránsito en Guatemala, el ente rector encargado del tránsito, la creación de las policías municipales de tránsito ; En el capítulo III, se analiza lo relativo a la regulación de los seguros en Guatemala, los seguros, y el análisis de la norma imperativa de su contratación según la ley de la materia; En el capítulo IV, se aborda como el impacto de la movilidad de motocicletas y los hechos causados por este fenómeno afecta negativamente, la falta de operatividad de las leyes desarrolladas para su solución, así como la necesidad de contar con un seguro obligatorio para conductores de motocicletas.

Para la elaboración de este trabajo se utilizó, los métodos deductivo e inductivo, para elaborar cada uno de los capítulos, en una forma ordenada y científica, el tipo de técnica utilizada en la elaboración de esta tesis es cualitativa; los medios que se utilizaron fueron técnicas de observación directa e indirecta, análisis de datos, grupos de discusión, observación participante. La rama cognoscitiva del derecho que trata la presente investigación, es un tema eminentemente de derecho administrativo.

Como parte medular de este trabajo investigativo, el capítulo IV, es un aporte a un problema exige una solución, esperando que resulte de utilidad, para los estudiantes, profesionales del derecho y en general para todas las personas que tengan interés en el tema que motivo esta investigación.



CAPÍTULO I

1. Responsabilidad civil

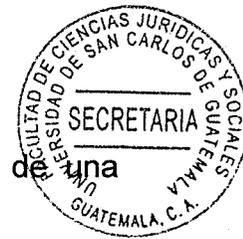
La responsabilidad en el ámbito de las relaciones jurídicas es el vocablo que “Importa la atribución de un deber jurídico en cabeza de una persona quien, porque el ordenamiento así lo dispone, debe en sentido amplio, dar respuesta, mediante la realización de una conducta que le es impuesta.”¹

Por lo que, se puede determinar que la responsabilidad en el ámbito jurídico trata sobre el cumplimiento de una conducta impuesta de manera legal, por lo tanto, al ente obligado no le es permitido dejar de cumplir tal conducta. En este sentido la persona responsable juega un papel importante en virtud que debe cumplir un deber jurídico ante la sociedad.

1.1. Responsabilidad

Responsabilidad, etimológicamente “deriva del latín tardío responderé, el cual presupone que se ha roto un equilibrio; un orden; expresando así la idea de respuesta que repara una ruptura. La responsabilidad para este autor es imputación, descansa en un determinado título de imputación, el daño resarcible; lo que hace que un sujeto sea señalado como responsable del daño sufrido por otra persona, es en el enfoque que se menciona que la responsabilidad no es un concepto vago o abstracto, sino que erige sobre una base de imputación concreta, en esencia, la responsabilidad se traduce en la

¹ Ossola, Federico Alejandro. **Responsabilidad civil**. Pág. 3



designación de un sujeto como aquel que debe asumir las consecuencias de una situación que ha ocasionado a otro.”²

1.2. Responsabilidad contractual y extracontractual

Se considera importante definir tanto la responsabilidad contractual como la extracontractual. La primera tiene su fundamento en vulnerar un deber, que tiene su origen en un contrato. Al respecto de la responsabilidad contractual: “se ha entendido la obligación de indemnizar que tiene la persona que le causa daños a otra con el incumplimiento o cumplimiento parcial o tardío de un contrato, convenio o convención celebrado entre el causante y el perjudicado.”³

Así, si el contrato es un acuerdo de voluntades que crea, modifica o extingue una relación jurídica, la responsabilidad se generará por transgredir aquello a lo que las partes se han obligado, y la exigencia de responsabilidad se regulará en primer lugar por lo que las partes del contrato hayan pactado. La responsabilidad extracontractual supone la vulneración de un deber que tiene su origen y fundamento en la obligación que toda persona tiene de no lesionar los derechos e intereses de los demás, por lo tanto, frente a la responsabilidad contractual que exige una relación previa entre la persona causante del daño y la persona que sufre el daño, en este caso no existe relación previa de ningún tipo y surge la obligación por el hecho de transgredir un deber genérico de conducta.

² Espinoza, Juan. **Derecho de la responsabilidad civil**. Pág. 39

³ Martínez Rave, Gilberto. **Responsabilidad civil extracontractual**. Pág. 16

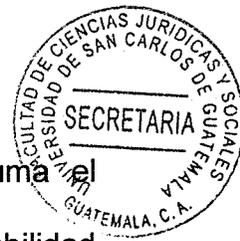


En la legislación de Guatemala, la responsabilidad extracontractual tiene su origen en la idea de la existencia de la culpa. Por parte de quien produce el daño, en este sentido, el Artículo 1424 del Código Civil establece: “el que por acción u omisión causa daño a otro, por ignorancia, impericia o negligencia, pero sin propósito de dañar”, está obligado a reparar el daño causado. Contractual: es cuando se presenta la obligación de pagar los daños y perjuicios ocasionados por la falta de cumplimiento de un contrato en cuanto al fondo o la forma. “Cuando la norma jurídica transgredida es una obligación establecida en una declaración de voluntad particular contrato, oferta unilateral, etc., hablamos, entonces de responsabilidad contractual.”⁴ (sic)

Este tipo de responsabilidad proviene de un contrato y consiste en la obligación de indemnizar el incumplimiento o cumplimiento imperfecto o tardío de una obligación que de él emana; por lo tanto, para que exista responsabilidad contractual se necesita la presencia de un acreedor y de un deudor de una obligación contractual y el incumplimiento por parte del deudor de dicha obligación. Aunque dos personas se encuentren ligadas por un contrato, si el daño que una causa a la otra no proviene de la violación de una obligación contractual, se está en presencia de una responsabilidad extracontractual y no de responsabilidad contractual.

Existen dos teorías respecto a la responsabilidad extracontractual: “la basada en la culpa o responsabilidad subjetiva y la responsabilidad objetiva.”

⁴ Sáenz Monzón, Flor. **Necesidad de regular la responsabilidad precontractual en la legislación guatemalteca.** Pág. 11



La primera, por la cual siempre existirá un culpable que será quien asuma el daño extracontractual: “la basada en la culpa o responsabilidad subjetiva y la responsabilidad objetiva. La primera, por la cual siempre existirá un culpable que será quien asuma el daño; por lo tanto, si la víctima es culpable, asumirá el daño ella misma.”⁵

Extracontractual: “la basada en la culpa o responsabilidad subjetiva y la responsabilidad objetiva. La primera, por la cual siempre existirá un culpable que será quien asuma el daño; por lo tanto, si la víctima es culpable, asumirá el daño ella misma. La segunda, por la cual se deja de lado la culpa y se basa en el nexo causal y el daño, es decir, quien crea un riesgo debe soportar las consecuencias del riesgo creado.”⁶

Sin embargo, para el mismo autor, existen tres situaciones en las cuales no hay responsabilidad extracontractual y ocurren cuando se actúa en el ejercicio regular de un derecho; cuando se actúa en legítima defensa; o cuando la actuación ocurre en un estado de necesidad.”⁷

“Cuando la norma jurídica violada es una ley, en sentido amplio, se hace mención de responsabilidad extracontractual; la cual, a su vez, puede ser delictual o penal, si el daño causado fue debido a una acción tipificada como delito, o cuasi-delictual o no dolosa, si el perjuicio se originó en una falta involuntaria.”⁸

⁵ De Trazegnies Granda, Fernando. *Tratado de responsabilidad civil contractual y extracontractual*. Pág. 14

⁶ *Ibíd* Pág. 14

⁷ Taboada Córdova, Lizardo. *Comentarios a las normas dedicadas por el código civil peruano a la responsabilidad civil extracontractual y contractual*. Pág. 120

⁸ Sáenz. *Op. Cit.* Pág. 11

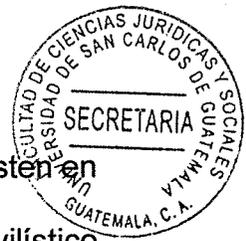


Surge cuando el daño o perjuicio causado no tiene su origen en una relación contractual, sino en cualquier otro tipo de actividad. Para que la responsabilidad extracontractual se produzca, basta que una persona cometa un hecho ilícito que cause daño a otra sin que sean necesarias ninguna obligación o relación previa entre ambas.

La responsabilidad civil, se entiende como la obligación de una persona de indemnizar o compensar y resarcir el daño causado a otra, por hechos propios. Tiene estrecha relación con un aspecto eminentemente económico, que afecta los bienes del responsable como consecuencia de un cargo moral proveniente de una posible equivocación, cometida por negligencia, ignorancia o descuido.

La responsabilidad civil, se da cuando la persona que ha causado el daño tiene la obligación de repararlo, en naturaleza o por un equivalente monetario normalmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios. Los problemas contemporáneos de la responsabilidad civil parten del distanciamiento que es posible verificar entre la noción de culpa y el daño.

En tal sentido se puede determinar que es común en el territorio nacional que todo daño debe de ser reparado en el territorio nacional, en tal sentido se debe establecer que cualquier asunto que lleve como consecuencia alguna responsabilidad en el territorio nacional debe de ser reparado, debido a que este derecho está garantizado por la ley.



Aplicando al tema del presente estudio, en la actualidad, se puede afirmar que existen en el territorio nacional un amplio número de motocicletas dentro del parque automovilístico del país, por lo que se puede determinar que puede haber muchas posibilidades de que exista un daño al patrimonio de terceros en el caso de conductores de motocicleta debido a que muchos de estos motoristas manejan sin la prudencia.

Además, de llevar más de un pasajero lo que conlleva que se pueda provocar algún accidente dentro del territorio nacional, en virtud de lo anterior, es preciso que dentro de Guatemala, se establezca una manera específica de determinar la responsabilidad civil por daño al patrimonio de terceros y necesidad de contar con un seguro obligatorio para conductores de motocicleta y su acompañante, de tal manera que se proteja no únicamente la seguridad vial en el país, sino que en el momento de que exista un hecho de tránsito que involucren a terceros y del cual surjan responsabilidades, puedan cumplir con su obligación en el contexto de la ley nacional.

En la terminología legal se establece que la responsabilidad civil se conceptualiza por daño al patrimonio de terceros y la necesidad de contar con un seguro obligatorio para conductores de motocicleta y su acompañante en Guatemala.

La reparación de los daños en las personas derivados de la muerte, secuelas y lesiones temporales ha pasado de un sistema que pretendía la supuesta reparación integral mediante amplias dosis de arbitrio judicial. Una vez establecida la relación de causalidad



entre la conducta del agente y el daño, se ha de determinar cuál es el fundamento que permite atribuir responsabilidad al autor del daño.

Si el fundamento consiste en el juicio de reproche que merece la conducta del autor, bien por su actuación intencionada, es decir, dolo o bien, por su actuación negligente, se está en presencia de la llamada responsabilidad subjetiva. Cuando se hace al autor responsable del daño causalmente imputable a él con independencia del juicio de reproche que merezca de alguna forma su conducta, se está en presencia de la llamada responsabilidad objetiva.

1.2.1. Antecedentes históricos de la responsabilidad civil

Como antecedente es importante citar el derecho civil en la historia de Francia especialmente en el Código Civil donde se mencionaba lo relativo a la responsabilidad, el enfoque es relacionado a que la responsabilidad se origina como consecuencias del incumplimiento contractual. Por lo tanto, el Código Civil francés se consagró "un régimen diferente para la responsabilidad emanada del incumplimiento contractual; de aquella por los daños producidos fuera de dicho ámbito. El influjo del derecho francés fue notable, ~VÉLEZ, siguiendo a ABRY y RAU, consagró el sistema dual."⁹

⁹ Ossola. *Op. Cit.* Pág.5



1.2. 2. La *Lex aquila*

Lex aquila, es una locución latina que refiere a ley de la roma antigua, que trata sobre la normativa que regulaba el resarcimiento por daño causado al patrimonio de otro.

Es el primer nombre que se le otorga a la ley que regulaba lo relativo a la responsabilidad civil en la antigua roma. Esta ley fue promulgada en el Siglo III antes de Cristo, además, se encuentra en el digesto de Justiniano, en donde se refiere a los daños causados como *damnum iniuria datum*, que significa; daños causados ilegalmente, una especie de acto ilícito o delito, ya que dichos daños se atribuían a que fueron cometidos como consecuencia de una conducta ilegal, inadecuada o por negligencia.

1.3. La responsabilidad civil en el ordenamiento jurídico guatemalteco

En el Código Civil de Guatemala, Decreto 106, no aparece regulada de manera directa y con epígrafe lo relacionado a la responsabilidad civil, sino que, únicamente aparece de manera referencial en el título séptimo se encuentra lo relativo a las obligaciones que proceden de hechos y actos ilícitos, por lo que se establece lo relativo a la responsabilidad que se le atribuye a una persona en relación a un daño o perjuicio intencionalmente, sea



por descuido o imprudencia está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Así mismo, se encuentra regulado, en la norma citada, en el Artículo 1645, Decreto Ley 106, Código Civil establece: “El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños o perjuicios que le haya causado.”

1.3.1. Definición de daño

Es el daño o perjuicio causado a una persona que se traduce en la disminución o menoscabo del patrimonio del particular en sus bienes, derechos o persona. Es el elemento esencial de la responsabilidad patrimonial, ya que sin daño o perjuicio no existiría algo que reparar.

Se define como “el detrimento, perjuicio o menoscabo que por acción de otro se recibe en la persona o en los bienes.”¹⁰

Asimismo, se define como el “efecto de dañar, delito consistente en causar daños de manera deliberada en la propiedad ajena.”¹¹

¹⁰ Cabanellas, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág. 89

¹¹ <https://www.rae.es/drae2001/da%C3%B1ar/da%C3%B1o> (Consultado: 22 de abril 2023)



1.3.2. Tipos de daño

Se clasifica generalmente en daño material, cuando se causa en el patrimonio o bienes de una persona, incluidos los daños físicos a la misma, o daño moral, como sufrimiento o perjuicio de difícil valoración económica causado en el ánimo de una persona.

1.3.3. Daños materiales

El daño se clasifica como material cuando provoca deterioro, menoscabo, o pérdida de bienes tangibles del sujeto pasivo, por lo tanto, estos bienes si se puede tasar o preciar para poder determinar el valor de los mismos daños en los bienes son deterioros en la estructura o sustancia de una cosa pudiendo tratarse de un bien mueble o inmueble

1.3.4. Daños morales

El daño se puede clasificar como daño moral cuando se afecta derechos inmateriales, espirituales de una persona, provocando perturbación en el estado de ánimo o dignidad. daño moral se entiende la afectación que una persona sufre en sus sentimientos, afectos creencias, decoro, honor, reputación, vida privada, configuración y aspecto físico, o bien en la consideración que de sí misma tienen los demás.



1.4. Perjuicio

El perjuicio es diferente del daño, ya que, en el ámbito del derecho, se trata de la ganancia lícita que se deja de percibir, o bien el deterioro de un bien o el detrimento de una reputación que se debe a la acción u omisión por dolo ó culpa de otra persona.

Se define el perjuicio como el menoscabo, pérdida o detrimento devenidos de una acción contraria al ordenamiento jurídico sancionatorio, y que son susceptibles de indemnización.”¹²

Existe dos tipos de perjuicio: Perjuicio material, que está ligado a los bienes o a las ganancias que la persona dejó de percibir. Perjuicio moral, que afecta a la reputación, el honor o la dignidad de una persona. Se encuentra materializado en la norma jurídica en el delito de injuria y calumnia.

Por lo tanto, en el caso que una persona provoca un daño o un perjuicio a otra, la víctima tendrá derecho a reclamar ante la justicia una compensación reparadora económica que debe pagar la persona culpable dicha compensación tiene el nombre de indemnización por daños y perjuicios.

El perjuicio es la ganancia lícita que una persona deja de obtener o los gastos que le ocasiona un acto u omisión de otra que contraviene una norma jurídica. El perjuicio da

¹² <https://dpej.rae.es/lema/menoscabo> (Consultado: 23 de abril 2023)



lugar a una indemnización, pero se debe probar o reconocer, y además debe existir un nexo causal entre la acción u omisión y el perjuicio.

1.5. Clases de responsabilidad civil

-Responsabilidad civil se clasifica de la siguiente manera:

-Responsabilidad civil contractual

-Responsabilidad civil por lesiones corporales

-Responsabilidad civil por daños a bienes

-Responsabilidad civil sin contrato

1.5.1. Responsabilidad civil contractual

La responsabilidad contractual se origina por el incumplimiento de alguna obligación, derivada de un contrato establecido entre dos o más partes, por lo tanto, la responsabilidad contractual se constituye por no haberse cumplido con las acciones o acuerdos pactados entre las partes de un contrato, y esto inicia la obligación de reparar el daño causado.

En el ordenamiento jurídico vigente se encuentra la siguiente normativa relacionada a este tipo de responsabilidad civil, se encuentra regulada de manera referencial en el Artículo 1584 del Código Civil de Guatemala, Decreto 106 el cual establece lo siguiente:



“En la rescisión por mutuo consentimiento ninguna de las partes podrá reclamar daños y perjuicios, frutos ni intereses, si no lo hubieren convenido expresamente.”

Por lo tanto, establece que únicamente si se conviniere en el contrato el reclamo de daños y perjuicios, si se pudiera denominar como responsabilidad civil entre las partes.

1.5.2. Responsabilidad civil por lesiones corporales

En Guatemala se encuentra regulado en el Artículo 1655, del Decreto Ley Numero 106, Código Civil, lo relativo a la indemnización por lesiones corporales, especialmente, en el cual indica que: “si el daño consiste en lesiones corporales, la víctima tiene derecho al reembolso de los gastos de curación y al pago de los daños o perjuicios que resulten de su incapacidad corporal, parcial o total para el trabajo; fijado por el juez en atención a las siguientes circunstancias: 1. Edad, estado civil, oficio o profesión de la persona que hubiere sido afectada; 2. Obligación de la víctima de alimentar a las personas que tengan derecho conforme a la ley; y 3. Posibilidad y capacidad de pago de la parte obligada”.

En caso de muerte, los herederos de la víctima, o las personas que tenían derecho a ser alimentadas por ella, podrán reclamar la indemnización que será fijada de conformidad con las disposiciones anteriores.



1.5.3. Responsabilidad civil por daños a bienes

Es el pago correspondiente al valor del detrimento en el valor de los bienes, como consecuencia de la acción u omisión que pudo provocar un daño sobre los bienes de una persona ya sea esta individual o jurídica.

En este caso se debe pactar un valor pecuniario sobre el bien dañado o la reposición del mismo si su naturaleza así lo permite.

1.5.4. Responsabilidad civil sin contrato

Es el tipo de responsabilidad civil que también es llamada extracontractual la cual es la obligación de compensar y resarcir los daños que se han ocasionado a terceras personas en la realización de cualquier actividad, sin que exista un contrato de manera previa.

1.6. Elementos de la responsabilidad civil

Para que se pueda determinar que en una situación las consecuencias serán subsanadas por responsabilidad civil deben existir tres elementos: las personas, lesiones provocadas y la más importante relación de causalidad.



1.6.1. Personas

Es necesario que existan dos partes la cual puede ser una el sujeto o sujetos activos que provocan un daño o perjuicio a otro u otros sujetos pasivos, por lo tanto, el sujeto o sujetos culpables son los responsables de indemnizar, restituir y reparar el daño o perjuicio causado al sujeto afectado.

Sujeto o sujetos activos: quienes cometen la lesión en contra de un tercero o terceros.

Sujeto o sujetos pasivos: quienes cometen la lesión en contra de un tercero o terceros.

1.6.2. Lesiones

Para determinar que hay responsabilidad civil en una situación es necesario que se haya producido una lesión en forma de daño o perjuicio ya sea o no por incumplimiento de contrato, y esto afecta de manera directa al sujeto pasivo como a su patrimonio.

1.6.3. Relación de causalidad

Debe haber relación de causalidad para determinar si hay o no responsabilidad civil entre dos o más personas, en consecuencia, es importante que para determinar la responsabilidad civil que se confirme que, si hay relación causal, considerando que debe acreditarse un nexo causal entre la acción u omisión de quien provoca el daño y por la propia lesión producida.



1.7. Obligación de reparar el daño causado

La obligación de reparar el daño causado es catalogada como un efecto de la responsabilidad civil, ya que es una consecuencia que debe resarcir el sujeto activo de la responsabilidad civil. El incumplimiento de esta obligación si puede generar inicio de procesos extrajudiciales o judiciales para que el sujeto pasivo quien sufrió el daño o perjuicio sea reivindicado. Así pues, lo estipulado el Artículo 1645 del Decreto 106 engloba tanto las atribuciones y deberes que surgen de las relaciones jurídicas entre las personas, sea de manera contractual o ex contractual.

1.7.1. Condiciones que evitan que concurra la responsabilidad civil

En el ámbito de la responsabilidad civil, es imperativo reconocer la existencia de una serie de condiciones que, en ciertos aspectos, pueden actuar como barreras para la atribución de cada agente involucrado, dando como consecuencia una serie de condiciones que se convierten en impedimento para que concurra dicha responsabilidad civil y estas se detallan a continuación:



1.7.2. Legítima defensa

En el ordenamiento jurídico guatemalteco, se encuentra regulado lo relativo a la legítima defensa en el Decreto 17-73, especialmente en el Artículo 24 inciso "1º. Quien obra en defensa de su persona, bienes o derechos, o en defensa de la persona, bienes o derechos de otra, siempre que concurren las circunstancias siguientes:

- a) Agresión ilegítima.
- b) Necesidad racional del medio empleado para impedir la o repelerla.
- c) Falta de provocación suficiente por parte del defensor."

Por lo tanto, en lo relativo a la responsabilidad civil, se puede determinar que se queda absuelto el sujeto activo de una lesión si se llegaran a dar estos presupuestos en la relación causal.

En el ordenamiento jurídico guatemalteco, se encuentra regulado lo relativo a la legítima defensa en el Decreto 17-73, especialmente en el Artículo 24 inciso "2º. Quien haya cometido un hecho obligado por la necesidad de salvarse o de salvar a otros de un peligro, no causado por él voluntariamente, ni evitable de otra manera, siempre que el hecho sea en proporción al peligro. Esta exención se extiende al que causare daño en el patrimonio ajeno, si concurrieren las condiciones siguientes:

- a) Realidad del mal que se trate de evitar;



- b) Que el mal sea mayor que el que se cause para evitarlo;
- c) Que no haya otro medio practicable y menos perjudicial para impedirlo.

No puede alegar estado de necesidad, quien tenía el deber legal de afrontar el peligro o sacrificarse.”

Por lo tanto, en lo relativo a la responsabilidad civil, se puede determinar que se queda absuelto el sujeto activo de una lesión si se llegaran a dar estos presupuestos de estado de necesidad en las circunstancias evaluadas para establecer la relación causal

1.7.3 Consentimiento del perjudicado

Toda vez la persona perjudicada estima que no tuvo daños o perjuicios y por lo tanto no puede determinar un monto a resarcir, se da consentimiento de éste. Lo que sucede en los casos en los cuales no hubo daños y perjuicios materiales.

1.7.4 Caso fortuito

Esta condición se da cuando una situación imprevista o inevitable en la que no exista ni culpa ni negligencia. Por ejemplo, en el caso de un derrumbe o deslave, que son acontecimientos que se dan sin la intervención de una o más personas.

Aunque para determinar este tipo de condición que evita que se concorra a una responsabilidad civil, se debe realizar una investigación de manera previa.



1.8. Prescripción de la obligación reparatora

En el ordenamiento jurídico guatemalteco en el Decreto ley 106 si se contempla lo relativo a la prescripción de la obligación reparatora en virtud que establece lo siguiente en el Artículo 1513: "Prescribe en un año la responsabilidad civil proveniente de delito o falta y la que nace de los daños o perjuicios causados en las personas."

La prescripción corre desde el día en que recaiga sentencia firme condenatoria, o desde aquél en que se causó el daño. Por lo tanto, las obligaciones generadas por responsabilidad civil deberían ser reclamadas por el plazo de un año después de haberse suscitado el daño o perjuicio.





CAPÍTULO II

2. Del tránsito

El tránsito vehicular o tránsito automovilístico también llamado tráfico vehicular o, simplemente tráfico, es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista.

El Artículo 1 del Decreto 132-96 del Congreso de la Republica Ley de Tránsito cita: "Para efectos de lo dispuesto por la presente ley por transito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de, la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías, publicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas. Las disposiciones de esta ley se aplican a toda persona y vehículo que se encuentre en territorio nacional; solo se exceptúa lo establecido en convenios y tratados internacionales ratificados por el Estado de Guatemala".

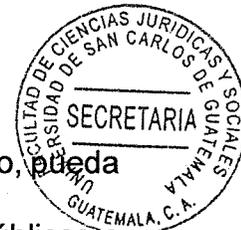
El aspecto más importante del artículo anterior, sería que la Ley de Tránsito es un instrumento legal con la facultad de regular, controlar, ordenar y administrar lo relacionado con la circulación de personas y vehículos, los distintos verbos enmarcados en este artículo dimensionan la importancia de que la ley sea cumplida en cada uno de sus artículos.



2.1. Historia del tránsito y sus derivaciones en Guatemala

El control de tránsito en la república de Guatemala estuvo a cargo del Organismo Ejecutivo a través del Ministerio de Gobernación. Por medio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. El Departamento de Tránsito era el encargado de la emisión de las licencias de conducir, la señalización y semaforización de las vías públicas y el departamento motorizado y la policía de tránsito se encargarán del control de vehículos y pilotos en toda la república. Las cuatro últimas regulaciones de tránsito en Guatemala datan del cuatro de junio de 1927, cuando se creó el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional, para dar paso a la del 20 de noviembre de 1952, cuando se creó el reglamento denominado Tránsito Penal y Reglamento de Tránsito, cuyos reglamentos fueron suficientes para el control vehicular que en esta época era muy bajo. Fue hasta el año de 1972, cuando el Congreso de la República de Guatemala se vio en la necesidad de crear una ley que regulara de manera más formal todo lo relacionado al tránsito y así fue como entró en vigencia el Decreto Ley 66-72, Ley de Tránsito.

El Decreto 66-72 tuvo vigencia 24 años mantuvo la particularidad de que durante el tiempo que estuvo en vigencia nunca se emitió el reglamento correspondiente y fue hasta el año 1996, durante el Gobierno del Presidente Álvaro Arzú Irigoyen, que luego de muchas iniciativas de ley, se logró un consenso entre las diferentes bancadas y se emitió el Decreto Legislativo 132-96, que contiene la Ley de Tránsito actual, que derogó el referido decreto, la actual Ley de Tránsito tiene la particularidad de que en su Artículo 7,



faculta al Ministerio de Gobernación para que a través de un acuerdo gubernativo, pueda trasladar funciones que competen al Departamento de Tránsito, a entidades públicas o privadas.

2.1.1. Vía pública

La idea de vía pública, de este modo, se emplea para nombrar a los lugares por donde circula la gente, ya sea a pie o en algún tipo de vehículo. Los caminos, las calles, los senderos, las avenidas y las carreteras que se encuentran abiertas a la comunidad forman parte de la vía pública.

El estado se encarga de regular el funcionamiento de la vía pública. A través de diversas leyes y normativas, busca organizar el uso de estos espacios y minimizar el riesgo de accidentes de tránsito. Las autoridades, en este sentido, determinan qué vehículos pueden circular por la vía, bajo qué condiciones, etc. Artículo 2 del Decreto 132-96, del Congreso de la de la República de Guatemala, Ley de Tránsito determina; "La vía publica se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas, áreas de derecho de vía aceras, puentes, pasarelas, los ríos y lagos navegables, mar territorial, demás vías acuáticas, cuyo destino obvio, y natural sea la circulación de personas y vehículos, y que conforme las normas civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común."



2.1.2. Reglamentación del uso de la vía pública

La Ley de Tránsito en el Título VI regula lo relativo a la vía pública la cual se utilizará únicamente para el tránsito y circulación de personas y vehículos, por lo que queda prohibido obstaculizar de cualquier forma la vía pública, colocar elementos que limiten o alteren las señales de tránsito, alterar, destruir las señales de tránsito y colocar en las señales de tránsito anuncios o propaganda que pueda limitar su indicación, pues en todo caso la autoridad del tránsito podrá retirar de la vía pública todo aquello que limite la libre circulación de personas o vehículos y cuando se haga necesario realizar trabajos en la vía pública quien los realice deberá obtener permiso y colocar las señales que sean lo suficientemente visibles para evitar lesiones a las personas o daños a los vehículos so pena de ser considerados responsables directos de las lesiones a las personas o daños a los vehículos:

2.2 Ente rector del tránsito en Guatemala

Artículo 4 del Decreto número 132-96, del Congreso de la Republica, "Competencia: Corresponde al Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, de conformidad con esta ley, salvo lo dispuesto en los Artículos 8 y 9".



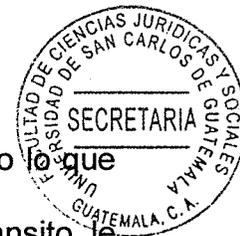
Históricamente ejecutó sus funciones como ente rector de la coordinación y regulación del tránsito en todo el territorio nacional, como un departamento de la antigua Dirección General de la Policía Nacional, dentro de la cual operaba la Policía Nacional de Tránsito.

Posteriormente se emite el Decreto número 132-96, del Congreso de la República de fecha 18 de diciembre de 1996, que crea la Ley de Tránsito que especifica en el Artículo 4, que compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública y, por ende, le asigna las funciones establecidas en el artículo 5; y el Acuerdo Gubernativo 273-98 Reglamento de Tránsito, emitido el 22 de mayo de 1998.

El Departamento de Tránsito, en la actualidad depende estructuralmente de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil Decreto 11-97, de fecha cuatro de febrero de 1997, del Congreso de la República.

El Jefe y Subjefe del Departamento de Tránsito, de conformidad con la ley de la materia es nombrado por el Ministro de Gobernación, y éstos a su vez realizan las funciones establecidas en el Artículo 5 del Decreto 132-96 del Congreso de la República.

Es una institución eminentemente de carácter civil, regida por los principios de jerarquía y subordinación, desempeñando sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y las leyes relacionadas con la seguridad pública; todo esto a



través de las unidades que la conforman, ejerciendo dirección y control en todo lo que respecta. Realiza funciones especializadas, como agentes de la autoridad de tránsito. le corresponde dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito; cuyo fin es lograr que en Guatemala se tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la labor profesional; la comprensión y educación vial de cada uno de los habitantes.

2.3. Estructura del Departamento de tránsito de la dirección general de la policía Nacional civil

El Artículo 6º. De la Orden General No. 75-14 de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, establece la estructura organizativa del Departamento de Tránsito, el cual tiene funciones de tránsito en la jurisdicción de los municipios que no cuenten con Policía Municipal de Tránsito emitiendo boletas de remisiones a los conductores que infrinjan la Ley de tránsito. El Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, inició con la campaña motorista segura en Villa Nueva, Guatemala, con el objetivo de capacitar y evaluar de forma gratuita a mujeres interesadas en adquirir su primera licencia de conducir tipo M, dicho programa lo ha extendido a otros municipios del país.

2.4. Facultades del departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional civil

Los agentes de la policía velan porque los conductores cumplan con las normas de seguridad al conducir un vehículo, como colocarse el cinturón de seguridad, no hablar



por teléfono, llevar a los niños pequeños con cinturones o en sillas para bebés, además, inspeccionan llantas, luces, frenos, velocidad; y para los motoristas que cumplan con los reglamentos de usar casco y su chaleco bien identificado, también realizan pruebas de alcoholemia cuando se sospeche que los pilotos han ingerido licor. Se debe mencionar la existencia de la gran variedad de seguros sobre un mismo riesgo, lo cual es visto con recelo cuando tales seguros suponen en total una cobertura superior al valor real del objeto o bien asegurado o de los daños sufridos, el asegurado percibirá en todo caso una cantidad sobre la pérdida real.

2.5. El tránsito y su incidencia en las municipalidades

En los 41 municipios donde se tiene policías municipales de tránsito; son ellos los responsables de la seguridad y de la viabilidad del tránsito. Esto con el fin de reducir el índice de accidentes. De enero a noviembre de 2022, se registraron un total de 7,170 hechos de tránsito, 1,975 fallecidos y 7,774 lesionados, en comparación al 2021 hubo un aumento del dos por ciento en las muertes y del cuatro por ciento en los lesionados.

2.5.1 Traslado de funciones a las municipalidades

Para que el Organismo Ejecutivo pueda delegar la competencia de tránsito a una municipalidad, es necesario que ésta lo solicite por escrito y manifieste que cuenta con los recursos necesarios para desempeñar dicha función, debiendo crear un departamento específico de policía municipal de tránsito, si careciere del mismo.



El Artículo 5 del Reglamento número 273-98, señala los requisitos necesarios para autorizar el traslado de la delegación del ejercicio de la autoridad de tránsito, a las municipalidades que lo soliciten: "a) Solicitud escrita del alcalde municipal; b) Documento que comprueba la creación del juzgado de asuntos municipales de tránsito. c) Documentos que comprueben la creación de la policía municipal de tránsito; d) Documentos fehacientes que comprueben que la municipalidad solicitante cuenta con recursos necesarios, proyectos, planes programas de tránsito y obras de infraestructura vial ejecutadas o en proceso de ejecución." Cumplidos los requisitos anteriores, deberá recabarse el dictamen favorable del departamento de tránsito y la resolución del ministerio de gobernación que lo apruebe.

2.5.2 Creación de las policías municipales de tránsito

La Policía Municipal de Tránsito es una institución formalmente de carácter civil, regida por los principios de jerarquía y subordinación, desempeñando sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y las leyes relacionadas con la seguridad pública; todo esto a través de las unidades que la conforman, ejerciendo dirección y control en todo lo que respecta. Realiza funciones especializadas, como agentes de la autoridad de tránsito, dentro del distrito municipal de Guatemala y en consecuencia le corresponde dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito, con el fin de lograr que en el municipio de Guatemala se tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la labor profesional de la Policía Municipal de Tránsito y la contribución y educación vial de cada uno de los habitantes.



2.5.3 Organización de las policías municipales de tránsito

El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, es una dependencia del Ministerio de Gobernación, el según disposición de la Ley de Tránsito Decreto 132-96, Artículo 4, es el responsable del ejercicio de la autoridad de tránsito vehicular en la vía pública, a excepción que el Ministerio de Gobernación le delegue a alguna municipalidad la administración del tránsito dentro de su jurisdicción territorial, en dicho caso la Policía Nacional Civil, se limitará a prestar solamente auxilio a la Policía Municipal de Tránsito; cuando ésta lo requiera o el hecho de tránsito vehicular por su gravedad se constituya como delito.

La Policía Municipal de Tránsito de cada municipio del departamento de Guatemala cuenta con la siguiente estructura: Comandante, director, subdirector, oficial, sub-oficial, secretaria y digitador.

2.6. Normativa legal y su aplicación en cuanto al tránsito de motocicletas en Guatemala

La regulación de tránsito se rige por la siguiente legislación: Constitución Política de la República de Guatemala, Ley de Tránsito; Decreto número 132-96 del Congreso de la República, Reglamento de Tránsito; Acuerdo Gubernativo 273-98 de la Presidencia de la Republica; Código Municipal; Decreto número 12-2002 del Congreso de la República; Ley del Organismo Judicial; Decreto número 2-89 del Congreso de la Republica, Ley del Organismo Ejecutivo; Decreto número 114-97 del Congreso de la República, Ley de lo



Contencioso Administrativo; Decreto número 119-96 del Congreso de la República, Código Penal; Decreto número 17-73 del Congreso de la República, Código Procesal Penal; Decreto número 51-92 del Congreso de la República.

El reglamento para la circulación de motocicletas de los prestadores de servicios de entrega a domicilio en el municipio de Guatemala, se fundamenta en el Acuerdo com-010-09 publicación; 27-may-2009, vigencia: 04-jun-2009; reforma Corte de Constitucionalidad: 12-oct-2010 13-oct-2010

El constante cambio de la vida urbana y el crecimiento del parque vehicular hizo surgir la necesidad de reformar el Reglamento de Tránsito, de esa cuenta el 15 de agosto del 2013 en el Diario Oficial se publicó el Decreto número 289-2013 que reforma la Ley de Tránsito de motocicletas; el cual establece nuevas disposiciones para la circulación de vehículos con el objetivo de modernizar el tránsito; siendo las reformas las siguientes:

Artículo 1. "Se adiciona el Artículo 5 Bis el cual queda así: Artículo 5 Bis. Supervisión. El Ministerio de Gobernación por conducto del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, controlará periódicamente el funcionamiento de la delegación del tránsito otorgada a las municipalidades; con el fin de corroborar que las mismas ejerzan de manera eficiente la función que les fue trasladada y cumplan las normas contenidas en la Ley de Tránsito y este Reglamento, en caso de incumplimiento o incapacidad o por motivos de seguridad nacional, el Ministerio de Gobernación podrá dar por terminada la delegación de la competencia de tránsito por medio de un Acuerdo Gubernativo."



Artículo 2. "Se reforma el Artículo 46, el cual queda así: Número máximo de personas a transportar. El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas autorizadas en la tarjeta de circulación."

Las municipalidades a las cuales se les haya delegado la competencia de la administración de tránsito, están obligadas a dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo en sus respectivas jurisdicciones, en caso de incumplimiento podrán darse por terminadas las funciones de delegación.

Artículo 3. "Se reforma el Artículo 48 Bis, el cual queda así: Cuando la autoridad del tránsito sea ejercida por las municipalidades por conducto de la Policía Municipal de Tránsito, éstas deben auxiliarse de las fuerzas de seguridad en los casos que los hechos de tránsito puedan ser constitutivos de delitos o faltas, así mismo en operativos de control, las Policías Municipales de Tránsito podrán auxiliarse de las fuerzas de seguridad."

Artículo 4. "Se reforma el Artículo 48 Ter, el cual queda así: Artículo 48 Ter. Equipo que deben usar los conductores de motocicletas y moto bicicletas y sus acompañantes. Los conductores de motocicletas y moto bicicletas y sus acompañantes, deben cumplir con lo siguiente:

a) Usar chaleco color anaranjado con las siguientes características: En la parte frontal deberá tener dos franjas verticales y dos horizontales de cinco centímetros de ancho, de color gris plateado y de material retroreflectivo. En la parte dorsal deberá tener dos



frangas verticales y dos horizontales de cinco centímetros de ancho, de color gris plateado y de material retroreflectivo y tener impreso el número de identificación de la placa de circulación de la motocicleta o moto bicicleta con el cual se encuentra registrado dicho vehículo, mismo que deberá ubicarse a diez centímetros abajo del cuello y a diez centímetros de las líneas verticales y horizontales.

Los números y letras deberán ser de tipo arrial, de ocho centímetros de alto y cuatro de ancho. El número de identificación en el chaleco debe ser visible a una distancia mínima de cinco metros. El conductor y acompañantes están obligados a no llevar ningún objeto que obstaculice la visibilidad del número de identificación.

b) Casco protector: Al casco se le deberá adherir el número de identificación de la placa de circulación de la motocicleta o moto bicicleta, con el cual se encuentra registrado dicho vehículo, mismo que deberá ser de material retroreflectivo color blanco con fondo negro. Los números y letras deben ser de tipo arrial, de dos puntos cinco centímetros de ancho y cuatro de alto. El número de identificación en el casco protector debe ser visible a una distancia mínima de cinco centímetros. El conductor y acompañantes están obligados a no llevar ningún objeto que obstaculice la visibilidad del número de identificación.”

Artículo 5. “Se reforma el Artículo 100, el cual queda así: Artículo 100. Circulación por la derecha. Especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, los



vehículos circularán en todas las vías públicas por la derecha y lo más cerca posible del borde derecho. Esto se aplica a vehículos pesados.

Los vehículos de tracción animal, vehículos especiales con peso bruto autorizado inferior a 3.5 toneladas métricas, bicicletas, carretillas y similares, y el vehículo que rebase a otro vehículo, deberán circular por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia.”

Deberán transitar por las vías públicas ocupando un carril, sea este izquierdo o derecho, o en el carril del centro, tanto a las motocicletas, como a las moto bicicletas les esta prohibido circular entre carriles y hacer paradas entre carriles.

Artículo 4, del Acuerdo Gubernativo Número 395-2013, Se reforma el Artículo 184, el cual queda así: “Se aplicará multa de quinientos quetzales en los casos siguientes:

10. Cuando los conductores de motocicletas o moto bicicletas y sus acompañantes no cumplan con la obligación de portar el casco protector y el chaleco, que se refiere al

Artículo 48 TER de este reglamento.

11. A los conductores de motocicletas y moto bicicletas que transitan en las aceras o banquetas, pasos peatonales, ciclo vías, exclusivas para transporte colectivo u otras señaladas por la ley y el presente reglamento.



12. A los conductores de motocicletas y moto bicicletas que circulen entre carriles o hagan paradas entre carriles y zigzaguar en la vía pública.”

Esta serie de reformas, produjeron muchas inconformidades por parte de los motociclistas que presentaron acciones de inconstitucionalidad sobre las mismas; argumentando que se estaba transgrediendo el derecho a la libre locomoción que poseen; sin embargo, las reformas cobraron vigencia a pesar de la inconformidad del sector que se oponía a su aprobación, aunque muchas de esas normas hasta el día de hoy, aunque fueron aprobadas carecen de ejecución de parte de las autoridades.



CAPÍTULO III

3. De los vehículos y la obligación de contar como mínimo con un seguro de responsabilidad civil

De conformidad con el ordenamiento jurídico de Guatemala, existe la norma imperativa de contar con un seguro como mínimo, siendo este un parámetro para los propietarios de uno o más vehículos.

3.1. Los vehículos sus usos y requisitos según la ley

Por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales y para el efecto deben reunir los requisitos siguientes:

- a. Contar con tarjeta y placa de circulación vigentes; o permiso vigente extendido por autoridad competente.
- b. Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos.



c. Estar provisto de los dispositivos necesarios para no producir humo negro ni ningún otro tipo de contaminación ambiental, conforme las leyes y reglamentos de la materia.

d. Los vehículos usados por personas discapacitadas deberán estar debidamente adaptados y equipados para ser conducidos bajo estrictas condiciones de seguridad.

Todo vehículo está sujeto a las verificaciones periódicas que fijen las autoridades de tránsito.

Según el Artículo 18 del Decreto 132-96, del Congreso de la Republica, Ley de Tránsito de Guatemala.

Se enfatiza el observar que según el artículo anterior la ley encuadra distintos usos y requisitos para cada vehículo en particular:

-terrestre o acuático lo relativo al tráfico de aeronaves en Guatemala está regulado en el Decreto Numero 93-2000

-que circule permanente u ocasionalmente

-que transporte personas o carga o destinados a actividades especiales.

3.2. Historia de los vehículos motorizados en Guatemala

El tránsito en la ciudad de Guatemala ha sufrido de diversos cambios desde sus inicios, especialmente en diciembre de 1905 se da la llegada del primer automóvil movido por una fuerza mecánica. Debía aclararse dado que la conducción era a través de carretas o a caballo.



Desde que llegó el primer automóvil a Guatemala, las autoridades vieron la necesidad de regular el manejo por las calles.

Estos cambios implicaron reestructurar y crear nuevos departamentos para la modernización del país. Así, en 1909 se publicó el primer reglamento de tránsito el periódico oficial. En él se desglosaron diferentes artículos explicativos de lo que puede y no puede hacer un conductor. El reglamento de Tránsito de Guatemala contaba con 12 artículos regulatorios.

En el año de 1907 en Guatemala ya se contaban como mínimo diez automóviles y seis motocicletas.

3.2.1. Las motocicletas como fenómeno económico y social en Guatemala

Existen varias razones para que se produzca el fenómeno económico y social ocasionado por las motocicletas en el país;

1. Crecimiento acelerado de la población, principalmente en los municipios conurbados que se movilizan de la periferia al centro de la ciudad, especialmente a las zonas uno, cuatro, ocho, nueve, diez, trece y quince.
2. El parque vehicular aumentó en la última década en un 68.96%.



3. El parque de motocicletas creció 439% en los últimos diez años.

4. 325,000 motocicletas transitan diariamente en la ciudad.

5. Atraso en la infraestructura vial. Según se puede afirmar que en los últimos 10 años o más, no se han construido nuevas vías que permitan la movilidad en la ciudad de Guatemala, con excepción de la Vía Alternativa del Sur de capital privado que conecta la CA-9 a inmediaciones de delta Bárcenas con la calzada Atanasio Tzul, por lo que es indispensable retomar la construcción de nuevas vías como el anillo metropolitano.”¹³

3.2.2. Impacto de la movilidad de las motocicletas en el tránsito en la ciudad de Guatemala

Con base en los datos de la Superintendencia de Administración Tributaria al de diciembre de 2023, en Guatemala hay un total de 1, 737,063 de motocicletas que equivale a un 42.2% del parque vehicular.

Así mismo, según reportes de la Superintendencia de Administración Tributaria de los últimos 12 años, el auge de las motocicletas se empezó a notar del 2008 al 2009. Dicha cifra va en aumento, derivado de la necesidad de movilidad en el país.

¹³ Valiente Bautista, Henry Estuardo. **La responsabilidad solidaria de los padres con sus hijos menores por los daños que puedan ocasionarse al conducir vehículos automotores, y su aplicación en los delitos por hecho de tránsito.** Pág. 31



Es un hecho que las personas buscan una alternativa para moverse desde municipios dormitorio, hacia los lugares de trabajo y viceversa. Y ante la falta de un transporte digno, eficiente buscan alternativas.

Motocicletas desplazándose entre carriles el famoso carril para motos, que generan problemas con los automóviles ya que esto hace más difícil moverse entre carriles, además que pasan golpeando retrovisores o raspando las áreas laterales de los automóviles.

Por otro lado, a diario se escuchan noticias acerca de los asaltos, y es que la mayoría de asaltantes en las horas pico se conducen por medio de motocicletas.

Es muy importante tomar en cuenta el incremento en el tránsito si todas esas personas que se movilizan en motocicleta ocuparan el lugar de un automóvil, esto generaría un caos espectacular en la ciudad de Guatemala. Además, hay que tener en cuenta que las motocicletas tienen un impacto ambiental menos al de un automóvil.

3.3. Las políticas de movilidad urbana

Acuerdo Gubernativo Número 273-98, Reglamento de Tránsito. Título II De los vehículos.

Capítulo I. Clasificación de los vehículos: "Artículo 9. Clasificación por peso. Los vehículos se clasifican por su peso en: a) Ligeros, de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo. Bicycletas. Moto bicycletas Motocicletas."



Para poder conducir la motocicleta como medio de transporte, el reglamento de tránsito norma, lo siguiente:

Artículo 13: equipamiento básico de moto bicicletas y motocicletas. "La moto bicicleta y motocicletas que transiten en las vías públicas del territorio nacional deberá contar con por lo menos el siguiente equipo de alumbrado: a) Luz alta y baja adelante b) Luz de posición atrás, c) Luces direccionales adelante y atrás, d) Luz de freno con su reflejante; y e) Silenciador."

El Artículo 100 del Acuerdo Gubernativo 273-98, en su tercer párrafo, dispone la siguiente obligación. "Las Motocicletas y moto bicicletas deberán transitar igual que los demás vehículos en las vías públicas ocupando un carril, sea este derecho, izquierdo o en el carril del centro. Queda prohibido circular entre carriles, hacer paradas entre carriles y zigzaguar. Estos vehículos en ningún caso podrán sujetarse o engancharse a otro vehículo."

Observando de manera atenta las normas relativas a la movilidad, se hace evidente como la manera temeraria y negligente la forma de conducir de algunos conductores de motocicletas.



3.4. Motocicletas como medio de transporte y factores que inciden en su adquisición

Las motocicletas se han convertido en el transporte ideal para los ciudadanos, derivado de la inexistencia de un transporte público óptimo, seguro, limpio y eficaz que debería llegar a todas las zonas de la ciudad.

Lo anterior, es imposible que se convierta en una realidad ni a corto ni mediano plazo. A pesar de que la municipalidad de Guatemala adjudicó la implementación del teleférico urbano, aerómetro, aún debe seguir su proceso para llegar a la concesión. Sin embargo, el incremento en el tránsito sería mayor, si las motocicletas ocuparan el lugar de un automóvil, lo cual generaría un caos tremendo en la ciudad de Guatemala. Además, hay que tener en cuenta que las motocicletas tienen un impacto ambiental menor al de un automóvil. Por lo que los habitantes se deben acostumbrar tanto al uso de motocicletas como al de automóviles.

3.5. La siniestralidad en motocicletas y según La OMS

Según el informe de la OMS publicado en 2018, El 11% de las muertes por accidentes de tráfico en el mundo suceden en la región de las Américas, con casi 155,000 muertes por año. Esta región tiene la segunda tasa más baja de mortalidad en el tráfico entre las regiones de la OMS, con una tasa de 15,6 por cada 100.000 personas. Los ocupantes de automóviles representan el 34% de las muertes por accidentes de tránsito en la región, y los motociclistas representan el 23%. Esto representa un aumento del 3% con respecto

a lo reportado en el informe global anterior. Los peatones representan el 22% de las muertes, mientras que los ciclistas representan el 3%. Otro 18% de las muertes son de otras categorías o no están especificadas.”¹⁴

3.5.1 Estadísticas nacionales sobre siniestros viales

Para la división de publicidad e información de la USAC, las motocicletas son el principal vehículo involucrado en los accidentes. En 2020 la cifra ascendía a 4466 y en 2021, a 5584. Después están los automóviles, con un total de 2094 en 2020 y 2713 en 2021. En tercer lugar, están los pick-ups, con 1099 durante 2020 y 1321 en 2021. Asimismo, la incidencia porcentual de vehículos involucrados en hechos de tránsito hasta el 2021, ascendía a un 43.83%, cifra que ha ido en aumento en el caso de las motocicletas. Además, el porcentaje de vehículos sancionados eleva al 25% a los conductores de motos.

El Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, de acuerdo con el titular de dicho departamento, Licenciado Chaicoj, en los últimos, tres años, los accidentes de motocicletas ha incrementado en un 30, 40 y 48 % respectivamente. Destaca que la falta de casco o el uso inadecuado del mismo ha tenido graves consecuencias.

¹⁴ <https://www.paho.org/es/noticias/7-12-2018-nuevo-informe-oms-destaca-que-progresos-han-sido-insuficientes-abordar-falta> (Consultado: 2 de mayo 2023)



Los accidentes de tránsito son provocados por la alta velocidad. También influyen otros factores como la ingesta de alcohol y sustancias adictivas que producen pérdida del control emocional y mental de los pilotos.

Como resultado, las personas sufren fracturas y golpes, como trauma de tórax, abdomen o pélvico. Estos pacientes a veces son ingresados a las áreas de cuidado intensivo de los hospitales nacionales.

Para evitar accidentes de tránsito, las autoridades recuerdan:

- respetar al peatón y los límites de velocidad
- evitar conducir al tomar alcohol
- evitar la sobrecarga en la motocicleta
- llevar consigo un botiquín de primeros auxilios y un estuche de herramientas

Según datos del Ministerio de Salud, las temporadas en las que se incrementan los accidentes de tránsito son los asuetos largos o eventos específicos. El Observatorio Nacional de Seguridad de Tránsito, indicó que, en 2022, el parque vehicular en el país fue de cuatro millones 741 mil 370. De esta cantidad, el 45.02 % se encuentra conformado por motocicletas, es decir, dos millones 134 mil 490. Asimismo, la información refleja que la segunda causa de muerte en Guatemala es por hechos de tránsito, de los cuales el cuarenta y 45.47% involucran a los vehículos de dos ruedas.



3.5.2 Acciones de control y normas de seguridad vial con respecto a la conducción de motocicleta

Las acciones de control y normas de seguridad vial están dispuestas en el Reglamento De Tránsito Acuerdo Gubernativo Número 499-97. Artículo 1: Objeto. “El presente reglamento tiene por objeto lo relativo a los vehículos terrestres, sus requisitos de circulación y conducción, licencias de conducir, registros. Estacionamientos, infracciones, seguros, sanciones y multas conforme a lo contenido en la ley de Tránsito.”

La Ley de Tránsito regula lo relativo a la responsabilidad tanto de los conductores como de las personas, no importando si son peatones, nadadores o pasajeros, en el sentido que deben cumplir con las normas que en materia de tránsito establece el ordenamiento jurídico ordinario y reglamentario, haciendo ver que las sanciones que se apliquen a los vehículos también serán solidarias los propietarios de los mismos y del conductor, según el Decreto Número 132-96.

Además, el Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala. En el Título I hace referencia a las Disposiciones Generales que contiene tres Artículos que definen lo siguiente: Se regula lo relativo a la Ley que indica las actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, conductores, pasajeros, estacionamientos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial, actividades de policía las cuales se aplican a toda persona y vehículo que se encuentre en territorio nacional, exceptuando lo establecido en tratados y convenios firmados y ratificados por Guatemala.



3.5.3. Normativa legal para la regulación del tránsito de motocicletas en Guatemala

El Acuerdo Gubernativo 273-98, Reglamento de Tránsito, fue creado a efecto de regular las disposiciones relativas a la circulación de vehículos y sus ocupantes y con ello, coadyuvar a disminuir el índice de accidentes, sin embargo, tomando en consideración que se ha denunciado por parte de la población, una constante y sistemática utilización de moto bicicletas y motocicletas de dos ruedas, como medio de transporte con él. Aumento de accidentes debido a que no se respetan dichas normas es importante que se cumpla dicha normativa

3.6. Definición de seguro

De acuerdo al Artículo 3 literal b) del Decreto Número 25-2010 Ley de la Actividad Aseguradora: "Seguro de daños: son aquellos que, de conformidad con las condiciones pactadas, obligan a la aseguradora al pago de una indemnización por eventos inciertos que causen daños o pérdidas y los que tienen por objeto proporcionar cobertura al asegurado contra los daños o perjuicios que pudiera causar a un tercero."

De acuerdo con lo estipulado en el Decreto 2-70 del Congreso de la República, Código de Comercio, se entiende por seguro: Artículo 874. "Contrato de seguro. Por el contrato de seguro, el asegurador se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al



realizarse la eventualidad prevista en el contrato y el asegurado o tomador del seguro, obliga a pagarla prima correspondiente.”

- a) Asegurado: es la persona que estará protegida por el seguro, pudiendo ser o no la misma que lo contrata.
- b) Tomador: es la persona física o jurídica que suscribe el contrato, sea o no asegurado y que asume la obligación de pago de la prima y demás obligaciones que legal y contractualmente le corresponden.
- c) Asegurador: es la compañía que protegerá al asegurado y se hará cargo del riesgo asociado al incidente o causa.
- d) Beneficiario: es la persona física o jurídica designada por el asegurado para el cobro de la indemnización derivada del siniestro.

Básicamente, se puede decir que lo que realmente se asegura a través de este contrato es el riesgo de que ocurra una eventualidad, la que debe estar previamente establecida en la póliza. Y esto viene a ser el fundamento esencial del contrato de seguro.



3.6.1. De la póliza

Una póliza de seguro es un contrato entre una persona física, un empresario individual o una persona jurídica, tomador y una entidad aseguradora, que se vinculan en virtud del mismo y en el cual se especifican las obligaciones y deberes de cada una de las partes, los términos y las condiciones a que están sujetas ambas partes como los ámbitos y la cobertura del seguro.

Las pólizas estándares específicamente excluyen responsabilidad civil que surja de una cantidad de actividades o situaciones. Dichas exclusiones limitan la variedad de riesgos cubiertos en una póliza estándar, permitiendo al asegurado proporcionar la protección que más se necesita normalmente, a un costo razonable. La cobertura de la póliza para estos riesgos excluidos, generalmente se puede agregar, mediante un endoso y el pago de una prima adicional o la compra de una póliza separada.

Este tipo de póliza cubre al asegurado los riesgos previstos en el contrato, es decir la posibilidad de que se produzca el evento dañoso y por el que queda cubierto para no tener que afrontar un gasto elevado en un momento determinado. Todo esto se produce a cambio de una prima, que se abona normalmente en una periodicidad anual.



3.6.2. La eventualidad en los hechos de tránsito

Es importante mencionar que la eventualidad es el hecho generador de la necesidad de contar con un seguro para motociclistas y sus acompañantes, y no, el hecho de tránsito, como tal, sea culposo o fortuito un percance vial siempre será una posibilidad a la hora de conducir un vehículo. Por esa razón, es de suma importancia la necesidad de un seguro obligatorio.

El libro IV, del Código de Comercio, en su Capítulo X, regula lo relativo a los contratos en general; derivado de ello, se describe en el Artículo 986: "Seguro contra responsabilidad civil. El seguro contra responsabilidad civil, el asegurador se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a terceros a consecuencia de un hecho no doloso que cause a estos un daño previsto en el contrato de seguro. El seguro de responsabilidad civil atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario desde el momento del siniestro."

Se entiende que el objeto principal del seguro de responsabilidad civil contra terceros es la indemnización, ante un hecho o una eventualidad que haya causado daño al patrimonio de un tercero. Se define como: "aquel contrato de seguro por el que el asegurador, a cambio de una prima única o periódica, se obliga a satisfacer al suscriptor de la póliza, o a la persona que él designe, un capital o una renta cuando fallezca o llegue a determinada edad la persona asegurada."¹⁵

¹⁵ Ghersi, Carlos Alberto. **Accidentes de tránsito: derecho y reparación de daños**. Pág. 39



El seguro es un contrato firmado por el asegurado: persona física sobre cuya vida se hace el seguro, de manera que su muerte o supervivencia, en un momento contractualmente fijado, obliga al asegurador a satisfacer el capital o renta asegurados.

La Ley de Contratos de Seguros prohíbe el seguro para el caso de muerte de menores de 14 años o de incapaces. Si el asegurado tiene más de 14 años y menos de 18 años, en los seguros de fallecimiento y en todo caso en los de supervivencia, será necesaria la autorización por escrito de los representantes legales.

3.7. Clasificación de seguros

Por lo general, se clasifican en: Seguros para casos de muerte: en estos la obligación del asegurador está subordinada a la muerte del asegurado. A su vez pueden ser:

- a) Seguro de vida entera: el asegurador se obliga a satisfacer al fallecimiento del asegurado en cualquier época.
- b) Seguro temporal: la obligación de pagar la indemnización por el asegurador solo surge cuando el asegurado fallece dentro de un determinado período.
- c) Seguros para caso de vida o supervivencia: la obligación del asegurador está subordinada a la supervivencia del asegurado a una determinada edad o fecha.



A su vez pueden ser:

- a) Seguro de capital diferido: cuando el asegurador se obliga, sencillamente a pagar determinada suma si el asegurado está vivo en una cierta fecha.
- b) Seguro de renta: cuando, el asegurador se obliga a pagar una renta en vez de un capital.

Seguros mixtos: combinan los seguros para caso de muerte o para caso de supervivencia, a su vez pueden ser:

- a) Seguro mixto ordinario: el asegurador se obliga a pagar tanto si muere el asegurado o sobrevive a una determinada fecha.
- b) Seguro a término fijo: el asegurador se obliga a pagar un capital a una fecha determinada, sea al propio asegurado, si entonces viviera, sea al beneficiario designado, pero cesando la obligación de pagar la prima si el asegurado falleciera antes de ese término.

3.7.1. Características jurídicas

El Decreto 17-73 del Congreso de la República, en el Artículo 157, regula las responsabilidades: "Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años: 1) Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes. 2) Quien condujere un vehículo de motor con temeridad



o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.”

Debido a que es innegable que los vehículos terrestres pueden causar daño. Las lesiones y defunciones provocadas por la circulación de vehículos constituyen uno de los problemas más graves de salud pública; ello ha dado lugar a múltiples esfuerzos en materia de prevención, mejora en la asistencia a las víctimas, gestación de proyectos y legislación.

Desafortunadamente, el número de accidentes generados por el tránsito vehicular es cada día mayor, con alta morbimortalidad: estos accidentes representan la causa más importante de secuelas traumáticas. Las colisiones de vehículos entre sí y de éstos con peatones pueden generar responsabilidad civil, penal y administrativa. La responsabilidad civil se configura con la concurrencia de una serie de elementos, como el daño en la persona de alguien o en las cosas de su dominio o posesión causado por la acción u omisión intencional o negligente de una persona física o los dependientes de una persona jurídica. Probado el nexo causal, la obligación indemnizatoria se extiende al conductor y al propietario del vehículo en forma solidaria.

3.7.2. Consideraciones preliminares

El riesgo de responsabilidad civil legal es un hecho de la vida moderna. Es quizás el riesgo financiero más grande que enfrentan las personas. Incidentes normales, como un



accidente automovilístico. Sin seguro de responsabilidad civil, la mayoría de personas y familias podrían estar enfrentando un desastre financiero.

Las leyes estatales requieran seguro de responsabilidad civil. Las normas obligatorias de seguro de responsabilidad civil, requiriendo que los propietarios de automóviles mantengan un seguro de responsabilidad civil para automóviles como condición para la licencia o uso en carreteras públicas.

3.8. El seguro en el caso de motoristas en Guatemala

La mayoría de los países de la región contemplan un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que generan daños, como es el caso de Guatemala. Sin embargo, en Ecuador, El Salvador, Guatemala y Nicaragua no ha sido posible encontrar datos sobre la vigencia efectiva de los seguros obligatorios.

El riesgo generador de responsabilidad civil es susceptible de ser asegurado, no así la responsabilidad penal. Dentro de la teoría general de la responsabilidad civil, el automotor es considerado un objeto riesgoso y, en consecuencia, quien crea el riesgo debe soportar el costo o responder por las consecuencias del riesgo creado. Una forma de liberarse del riesgo o de la incertidumbre de causar un daño es traspasarlo a otro a cambio del pago de una suma de dinero por medio de lo que se denomina contrato de seguro. Dicho seguro puede ser obligatorio, cuando es exigido por las autoridades como una condición para poder circular, o voluntario cuando es contratado sin que medie exigencia legal.



El seguro tiene por fin que la víctima reciba una compensación a través del desplazamiento del costo de los daños del causante asegurado a una compañía de seguros hasta el límite de lo que hubieran pactado en el contrato de seguro de responsabilidad civil voluntario o hasta el límite fijado por las normas en el caso del seguro obligatorio. La importancia social del seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que producen daños es indudable.

“En principio, soluciona el problema de la insolvencia o solvencia limitada de gran parte de los causantes potenciales de daños para compensar integralmente a las víctimas. Además, tal insolvencia afecta la economía de los servicios de salud que tienen que brindar atención a los lesionados que no cuentan con seguro médico.”¹⁶

Todos los seguros garantizan un mínimo de riesgo cubierto, pero, pese a lo que las normas prescriben, el funcionamiento de los seguros no es siempre eficiente ni cubren todas las necesidades preparatorias de las víctimas potenciales cuando se consideran las particularidades del tránsito terrestre en la región.

El problema fundamental es el bajo índice de automotores asegurados, la circulación de vehículos con pólizas vencidas y la situación de las víctimas abandonadas por conductores que no es posible identificar.

¹⁶ Bautista. **Op. Cit.** Pág. 31



El principio general de estos seguros de daños, consiste en que el seguro no puede situar al asegurado en mejor posición que la que tiene en el momento inmediatamente anterior al acontecimiento del siniestro. Daño, “en sentido amplio, toda suerte de mal material o moral. Más el detrimento, perjuicio o menoscabo que por acción de otro se recibe en la persona o en los bienes. El daño puede provenir de dolo, de culpa o de caso fortuito, según el grado de malicia, negligencia o casualidad entre el autor y el efecto. En principio, el daño doloso obliga al resarcimiento. Y acarrea una sanción penal; el culposo suele llevar consigo tan solo indemnización; y el fortuito exime en la generalidad de los casos, dentro de la complejidad de esta materia.”¹⁷

Con respecto a dicho tópico indica que: “Daño: según la academia, que remite la definición de sustantivo al verbo respectivo, detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor, molestia. Maltrato de una cosa.”¹⁸

La responsabilidad civil por los daños puede surgir aun cuando el responsable no haya tenido ninguna intervención directa ni indirecta, como sucede en los casos de responsabilidad objetiva y en aquellos otros en que se responde por los hechos de terceras personas. Según el tipo de bienes que se está protegiendo y/o de que es lo que se desea asegurar puede ser: de tipo personal o de tipo patrimonial. Variando la situación y contexto en el que se presenten los acontecimientos.”¹⁹

¹⁷ Cabanellas, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág. 4

¹⁸ **Ibíd.** Pág. 101

¹⁹ Castellanos, Milton. **Falta de positividad en la ley de tránsito con respecto al seguro de daños contra terceros**. Pág. 5

3.8.1. El daño a terceros, la necesidad de contar con un seguro y el hecho de tránsito en motocicleta

Hasta este punto y habiendo analizado los tipos de daño sus incidencias y causas en el ordenamiento jurídico y en la sociedad como tal. “El que resulta de manera inmediata de la acción u omisión culposa o dolosa. En la doctrina y en la jurisprudencia, el concepto se complica de acuerdo con el rigor o las restricciones en la cadena causadora, cuando haya habido una sucesión de perjuicios, más o menos emparentados con el inicial.”²⁰

Durante una conferencia de prensa, la Asociación Guatemalteca de Instituciones de Seguros **AGIS** refiere que actualmente solo el 9% del parque vehicular está asegurado y de ese 9%; el 36% corresponde a carros tipo automóvil, el 21% son camionetas, 14% pick-ups, el 10% son camiones, el 9% motocicletas, el 3% cabezales, 2% vehículos tipo panel, 1% son microbuses, 1% corresponde a buses y el 3% de otro tipo de vehículos.

De acuerdo con los informes de la Superintendencia de Administración Tributaria a junio del 2022 se registran cuatro millones seiscientos mil vehículos en el país. El mayor parque vehicular lo conforman las motocicletas, que suman dos millones 103 mil 676 las que circulan en el territorio nacional, mientras que son 854 mil 703 los automóviles registrados por la entidad recaudadora.²¹

²⁰ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 254

²¹ <https://www.soy502.com/articulo/solo-9-parque-vehicular-tiene-cobertura-accidentes-101476>. (Consultado: el 18 de mayo 2023)



En derecho civil el daño es el primer elemento constitutivo de la responsabilidad civil y de la consecuente obligación de repararlo. El daño se interpretará como toda desventaja en los bienes jurídicos de una persona y, debe ser cierto al menos con una certeza relativa, no eventual.

“También se reconocen los llamados daños morales, que son los que lesionan los derechos derivados de la personalidad y entre los que destacan aquellos que afectan a la salud, la libertad, al derecho al honor, la intimidad personal y familiar y la propia imagen.”²²

Provocado el daño que se le causo en su integridad física como en su patrimonio; por tercero.

En Guatemala se entiende que es la persona ajena a la cual se le causa un detrimento en su propiedad al recaer sobre él patrimonio y/o su persona misma persona, el desenlace de un accidente de tránsito, que es el tema central del presente trabajo, en donde se ve afectado por dicho evento.

El Acuerdo Gubernativo 273-98 hecho de tránsito en motocicleta Artículo 175, retención y consignación de la licencia de conducir. La autoridad deberá retener y consignar la licencia de conducir en los casos siguientes:

²² Ventura Pivaral, Ana. **Análisis jurídico y doctrinario del daño moral como consecuencia del hecho ilícito y su tratamiento en la legislación guatemalteca.** Pág. 39



c) Al conductor implicado en un hecho de tránsito en el cual resulten lesionados o fallecidos

d) Al conductor implicado en un hecho de tránsito en el cual se ocasionen daños a la propiedad ajena, salvo que mediante acuerdo ofrezca la reparación inmediata. En todo caso este acuerdo deberá celebrarse ante notario.

La idea de hechos de tránsito se vincula a la contingencia que se produce en la vía pública y que involucra a uno o más vehículos. Según el Artículo 177 del mencionado del mismo Acuerdo Gubernativo 273-98, en caso de lesionados o fallecidos se deberá consignar al conductor y pondrá en disposición de la Policía Nacional al conductor y sus documentos.

En tal sentido el seguro tiene por fin que la víctima reciba una compensación a través del desplazamiento del costo de los daños del causante asegurado a una compañía de seguros hasta el límite de lo que hubieran pactado en el contrato de seguro de responsabilidad civil voluntario o hasta el límite fijado por las normas en el caso del seguro obligatorio, como ha sido mencionado.





CAPÍTULO IV

4. Responsabilidad civil por daño al patrimonio de terceros y la necesidad de contar con un seguro obligatorio para conductores de motocicleta y su acompañante en Guatemala

El contrato de seguro de daños se basa en un contrato de indemnización por daños ocasionados al bien material y su función es pura y necesariamente reparadora y/o indemnizatoria.²³ Tal y como está estipulado en nuestro ordenamiento jurídico en el Decreto 2-70 del Congreso de la República, Código de Comercio en el Artículo 885: “El seguro no es lucrativo.”

“Respecto al asegurado, los seguros de daños son contratos de simple indemnización y en ningún caso pueden constituir para él fuente de enriquecimiento. Ya que de producirse esto, se incurre en, enriquecimiento ilícito, fundamentado en la ley civil y penal guatemalteca, produciendo un deterioro en las coberturas y en determinados casos la negación del pago de la indemnización a la que estuviera obligada la aseguradora.”²⁴

El Artículo 29 de la Ley de Tránsito, indica textualmente: “Todo propietario de un vehículo deberá contar como mínimo, con un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de esta ley.”

²³ Ixcot Maribel, Roxanda. **Función y garantías del contrato de seguro.** Pág. 3

²⁴ Castellanos. **Op. Cit.** Pág. 13



El Ministerio de Gobernación podrá acordar la obligatoriedad de cualquier otro seguro para los conductores o los vehículos; así como para los conductores o los vehículos...

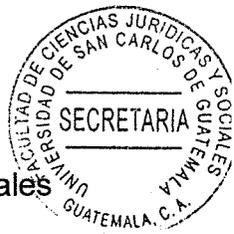
Todo vehículo debe estar vinculado a un seguro que cubra los daños ocasionados a un tercero en un siniestro. De esta forma, los implicados obtienen la indemnización correspondiente, sin importar la solvencia del responsable.

¿Por qué es obligatorio el seguro de responsabilidad civil para conductores de motocicletas y sus acompañantes? ¿En el pasado, existía obligatoriedad de contratar un seguro de responsabilidad civil para motos?

De hecho, en caso de siniestro, el responsable debía hacer frente a la indemnización con su propio patrimonio. Sin embargo, cuando este se declaraba insolvente, las víctimas quedaban sin ninguna compensación económica. A través del seguro de responsabilidad civil para motos, este problema debería quedar resuelto.

“Las motocicletas se han convertido en uno de los medios de transporte más importantes en Guatemala, por eso Seguros El Roble ha creado una serie de productos para brindar cobertura a motocicletas, ajustándose a las necesidades y presupuestos de cada individuo.

El asegurado tiene la opción de elegir entre las siguientes coberturas: - Seguro completo y responsabilidad civil de Q100,000.00 - Seguro completo y responsabilidad civil de



Q50,000.00 - Seguro robo y responsabilidad civil de Q50,000.00 - Seguro pérdidas totales y responsabilidad civil de Q50,000.00

Beneficios: Coberturas por daños propios y robo. Responsabilidad civil. Lesiones a ocupantes. Asistencia legal. Rehabilitación de suma asegurada. Muerte accidental del piloto.”²⁵

El anterior párrafo representa un ejemplo de una de las opciones sobre seguros que el mercado financiero ofrece en Guatemala, aunque es limitada la oferta es de resaltar que ya existen opciones para aquellos conductores de motocicleta que quieran contar con el beneficio de estar asegurados.

Dentro del ordenamiento jurídico está enmarcada la obtención de un seguro de daños contra terceros y ocupantes, dicha ley se toma como letra muerta, o sea de aplicación nula, porque actualmente no hay ninguna autoridad que se haya preocupado por que dicho artículo sea cumplido por todos y cada uno de los propietarios y/o conductores de vehículos automotores que circulan dentro del territorio guatemalteco.

²⁵ <https://www.corporacionbi.com/gt/bancoindustrial/seguro-de-motocicleta/> (Consultado: 7 de junio 2023)



4.1. De la obligatoriedad del seguro

El tema medular de este trabajo es el producto de la observación que hoy representa la circulación de motocicletas, fenómeno que va en aumento de manera exponencial, este crecimiento de número de motocicletas en circulación en la ciudad de Guatemala y en todos los departamentos del territorio de la república.

Representa una solución para los conductores de motocicletas y sus acompañantes quienes encuentran solución a su necesidad de transporte, la crisis del tránsito en la ciudad de Guatemala y en general en todas las cabeceras departamentales, la inseguridad al utilizar el transporte público, el irrespeto por parte de los conductores y ayudantes de las camionetas, etcétera.

Ante estos problemas y ante la ausencia de propuestas a esta problemática por parte de las autoridades encargadas del tema. Con la solución que ha representado la motocicleta para muchos ciudadanos, se ha observado de igual forma el crecimiento de un problema que urge una solución.

Los accidentes viales dentro de la ciudad de Guatemala, ya que según los boletines que mensualmente emite el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito del Departamento de Transito de la Policía Nacional Civil, en la ciudad de Guatemala siguen siendo las motocicletas los vehículos con mayor incidencia de involucramiento en accidentes de tránsito.



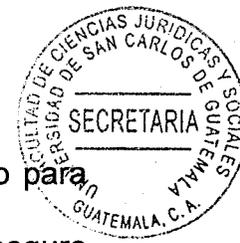
Se presentan día a día hechos de tránsito en donde se ve involucrado a algún conductor de motocicleta, la temeridad y el irrespeto con el que algunos conductores se movilizan por la ciudad de Guatemala, poniendo en riesgo su propia integridad y la de sus acompañantes, y ese riesgo también se traslada a los terceros en la vía pública, riesgo en su patrimonio, su propiedad y hasta su integridad física.

Ante estos riesgos las autoridades encargadas de la seguridad vial en la ciudad de Guatemala está facultada en ley para que ante la exposición de ser afectado por un hecho de tránsito que involucre a un conductor de motocicleta, seamos resarcidos a la hora vernos afectados en nuestro patrimonio y nuestra propiedad.

Es por eso que la Obligatoriedad de que los conductores de motocicletas cuenten con un seguro que garantice el cumplimiento de la obligación de responsabilizarse ante un hecho de tránsito se convierte en una necesidad imperante, y un reto pendiente para las autoridades involucradas en velar por la seguridad en las vías públicas de la ciudad de Guatemala.

4.2. Tercer considerando del Decreto número 132-96 Ley de Tránsito

"Que el crecimiento de la población y el número de vehículos, su concentración en áreas urbanas, el uso excesivo y descontrolado de la vía pública tanto por personas y vehículos como por otras personas y actividades que dándoles un destino diferente, contrario al uso común definido por la legislación ordinaria, atenta contra el interés social y el bien



común; por lo que se hace necesario modernizar la legislación de tránsito, tanto para hacer frente a las necesidades actuales como para proveer y proyectar un tránsito seguro y ordenado para el futuro.”

En segundo lugar, el citado considerando refiere que el problema del tránsito en la ciudad de Guatemala se prevé como; un atentado contra el interés social y el bien común.

En ese orden de ideas es necesario inferir la imperiosa necesidad de que la regulación normativa del tránsito deba ser un tema de sumo interés para las autoridades encargadas en la búsqueda de soluciones al referido problema. De lo anterior plasmado en el tercer considerando del Decreto 132-96 Ley de Tránsito, se puede apreciar una realidad que observaron los legisladores en relación al problema que representa el tránsito en la actualidad de la ciudad de Guatemala.

Como ya fue tratado con amplitud en su oportunidad en este trabajo de tesis, es evidente tanto el crecimiento poblacional como el aumento de vehículos; acumulándose en las áreas urbanas, este trabajo hace referencia a la ciudad de Guatemala:

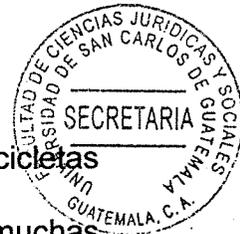
A este respecto se define mediante la Constitución Política de la República de Guatemala, en su Artículo 1: “Protección a la persona. El estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común.”



La Constitución Política de la República Guatemala estipula en su Artículo primero que el Estado de Guatemala protege a la persona.... Pero añade inmediatamente que su fin supremo es la realización del bien común, por lo que las leyes.... pueden evaluarse tomando en cuenta que los legisladores están legitimados para dictar medidas, que dentro de su concepción ideológica y sin infringir preceptos constitucionales, tiendan a la consecución del bien común. Al respecto conviene tener presente que la fuerza debe perseguir objetivos generales y permanentes, nunca fines particulares.”

De lo anterior es importante observar el fin supremo del Estado que es la persecución del bien común. Pero ante el problema que ha representado aumento de circulación de motocicletas en la ciudad de Guatemala se ha observado cómo el orden que debe imperar en un país donde prevalece un estado de derecho y el principio de legalidad, se va deteriorando de manera paulatina ante la inoperancia tanto de las normas, como la indiferencia de las distintas autoridades involucradas.

Al circular tanto por las calles como avenidas de las diferentes zonas de la ciudad de Guatemala es fácil observar las diferentes infracciones a la ley de tránsito por parte de los conductores de motocicletas; circulación entre carriles, más de los ocupantes autorizados en la tarjeta de circulación, falta de uso de los distintivos refractivos, no portan en la mayoría de casos casco protector o solamente uno de los acompañantes lo porta, no llevan placas, rebasan por la derecha, no utilizan de manera responsable las señales de luces, como luz de cortesía o pide vías, conducen zigzagueando entre carriles, conducen en las aceras o las banquetas, etcétera.



El problema que el irrespeto de parte de los señores conductores de motocicletas representa, hace que la convivencia pacífica sea puesta en riesgo ya que en muchas ocasiones el irrespeto y la temeridad con la que se los ve conduciendo por las vías públicas, ya que no solamente ponen en riesgo su propia vida, sino también la de sus acompañantes, la de los peatones y en muchos casos los hechos de tránsito que ocasionan representan pérdidas y daños al patrimonio de terceros.

De esa cuenta es importante que el estado intervenga aportando toda clase de medidas necesarias, con la finalidad de cumplir con ese mandato que le impone la constitución a fin de hacer prevalecer la ley, en miras al bien común.

4.3. Antecedentes legales ante esta problemática

El Artículo 29 de la Ley de Tránsito establece: "Todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública. Deberá contratar, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y sus ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de esta ley.

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



El Artículo 29 de la Ley de Tránsito, regula lo relativo a la obligación que tiene todo propietario de un vehículo de contratar un seguro. La connotación de la palabra; contratar, entendida que todo propietario de vehículo en Guatemala debe contratar como mínimo un seguro, la contratación del seguro es un tema que se ha tratado de manera amplia en el tercer capítulo de esta tesis cabe mencionar que el contrato contractual es aquel en el cual ninguna parte puede alegar ignorancia sobre lo pactado pues se tiene por sentado que las partes enteradas y consentes del contenido de la obligación.

Es conocido dentro del territorio nacional, el elevado grado de siniestralidad que lleva aparejada la circulación de motocicletas de cuyas nefastas consecuencias para la vida e integridad física de los conductores y ocupantes dejan como resultado daños hacia terceros debido a la manera en la cual estos hechos de tránsito se llevan a cabo. Pero, al mismo tiempo, a nadie se le oculta la importancia que tiene la circulación viaria en el desarrollo económico de un país al hacer posible el transporte rápido y seguro de personas y de mercancías.

En la actualidad, se puede afirmar que existen en el territorio nacional un amplio número de motocicletas dentro del parque automovilístico del país, por lo que se puede determinar que pueden haber muchas posibilidades de que exista un daño al patrimonio de terceros en el caso de conductores de motocicleta debido a que muchos de estos motoristas manejan sin la prudencia necesaria además de llevar más de un pasajero lo que conlleva que se pueda provocar algún accidente dentro del territorio nacional, en virtud de lo anterior, es preciso que dentro de Guatemala.



Para que se establezca una manera específica de determinar la responsabilidad civil por daño al patrimonio de terceros y necesidad de contar con un seguro obligatorio para conductores de motocicleta y su acompañante, de tal manera que se garantice, no únicamente la seguridad vial en el país, sino que en el momento de que exista un hecho de tránsito que involucren a terceros y del cual surjan responsabilidades; puedan cumplir con su obligación en el contexto de la ley nacional.

4.4. Normativa exclusiva al tránsito de motocicletas en la ciudad de Guatemala

El Acuerdo COM 010-2009 del Concejo Municipal de Guatemala decreta lo siguiente en el Artículo 7: "Unidades de servicio. Para que una motocicleta preste servicio a domicilio deberá cumplir, con los siguientes requisitos: a) contar con dispositivos refractivos o de iluminación en el frente y en la parte trasera. b) Contar con rotulación que caracteriza al servicio de acuerdo con el manual de rotulación de EMETRA. c) Contar únicamente con dos ruedas. d) Seguro vigente de responsabilidad civil por daños propios y contra terceros que utilicen la vía pública. e) Placa tipo m. f) Cumplir con el equipamiento básico establecido en la ley y reglamento de tránsito."

De conformidad con el Acuerdo 010-2009 del Consejo Municipal de la Ciudad de Guatemala, en su Artículo 7, en su inciso d) establece que: toda persona individual o jurídica a quien EMETRA autorice para la entrega de servicio a domicilio. Deberá contar con seguro vigente de responsabilidad civil por daños propios y contra terceros que utilicen la vía pública.



El Consejo Municipal de Guatemala al hacer referencia al Artículo 29 de la ley de tránsito, va un poco más haya lo que en derecho es entendido en una sentencia como ultrapetit, no solo que el propósito de lo regulado el dicho Artículo 29 del Decreto 132-96, sino que regula responsabilidad personalísima al castigar la participación de los propios causantes del hecho de tránsito.

En el Artículo 29 del Decreto número 132-96 Ley de Transito establece la obligación de contar; como mínimo con un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes.

Cuando el precepto legal regula un mínimo nos indica el límite más bajo en el cálculo aproximado de una cantidad, especialmente cuando se considera que se trata de una cantidad elevada. Indica un hecho o una circunstancia que constituyen el mínimo que se espera, desea o acepta; generalmente.

Al hacer un análisis de este artículo se puede llegar a la conclusión que la cobertura del seguro debe ser para terceros y ocupantes; de esa manera se entiende que queda cubierto ante un hecho de tránsito no solamente la integridad física, económica, patrimonial y moral de un tercero sino también, del acompañante del conductor de la motocicleta, ante un hecho de tránsito.



Al analizar el Artículo 7 del acuerdo COM-010-09 se evidencia que el Consejo Municipal de la ciudad de Guatemala, decretó la necesidad de que los conductores de motocicletas encargados de la entrega de comida a domicilio contaran con un seguro, como lo ordena el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, sin embargo, en dicho decreto se puede observar cómo los señores del Consejo Municipal de la ciudad de Guatemala, hacen énfasis en la necesidad de que en dicho seguro no solamente sea contra terceros y ocupantes, sino que agrega, que el seguro debe cubrir los daños; propios, causados en un hecho de tránsito cuando la obligación corresponde al piloto de motocicleta.

Es conocido dentro del territorio nacional, el elevado grado de siniestralidad que lleva aparejada la circulación de motocicletas de cuyas nefastas consecuencias para la vida e integridad física de los conductores y ocupantes dejan como resultado daños hacia terceros debido a la manera en la cual estos hechos de tránsito se llevan a cabo.

Es importante mencionar la importancia que tiene la movilidad de las motos, esta tiene un rol positivo en el desarrollo económico de un país al hacer posible el transporte rápido y seguro de personas y de mercancías.

En el segundo párrafo del título séptimo, Artículo 29 del Decreto 132-96, Ley de Tránsito, se observa que corresponde al Ministerio de Gobernación acordar la obligatoriedad de cualquier otro seguro.



De esa cuenta se concluye que el Acuerdo COM-010-09 no contraviene la ley ordinaria de tránsito, ya que determina la obligatoriedad y únicamente regula la obligación que ante un hecho de tránsito en el cual se vea involucrado un conductor de motocicleta dedicado a la prestación del servicio de entrega a domicilio, sea la aseguradora contratada, la que cubra todo daño o perjuicio causado, no solamente en el patrimonio, sino también en la integridad física de los terceros afectados al momento de un percance de vial.

Como es conocido en el derecho de obligaciones y demás principios que ordenan la convivencia pacífica dentro de una ciudad en constante crecimiento tanto poblacional y del parque vehicular.

Es de suma importancia el análisis de este Acuerdo COM-010-09, y el precedente que establece, pues cabe mencionar que la regulación de la cobertura del seguro no es solamente sobre los daños a terceros y sus acompañantes, esta obligación abarca aspectos que la ley ordinaria no contempla:

a) Los daños propios. Es común observar que ante una eventualidad el conductor de motocicleta; por la desventaja natural que representa la diferencia entre un vehículo de cuatro ruedas y una motocicleta, termina siendo beneficiado ante un percance, aun y cuando en más de una ocasión sea el mismo conductor de la motocicleta, quien, a causa de factores humanos, que ya se han tratado en su momento oportuno en este trabajo tesis, haya sido el responsable.



b) Que utilicen la vía pública; entendido que Vía Pública, es según el Artículo 2 del Decreto 132-96, Ley de Tránsito: “esta se integra de carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas; y los ríos y lagos navegables, mar territorial, demás vías acuáticas, cuyo destino obvio y natural sea la circulación de personas u vehículos, y que conforme a las normas civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común.”

Este Artículo se entrelaza en este trabajo de investigación, toda vez que la obligación de contar con un seguro de responsabilidad civil es para reparar el daño causado, no solamente en las carreteras, sino que la responsabilidad se extiende a toda vía cuyo destino obvio y natural sea la circulación de vehículos y personas.

c) circulación de personas, de acuerdo al Artículo 7, Numeral 112 del Acuerdo Gubernativo Número 273-98 Reglamento de Tránsito: “Vía es el espacio público por donde circulan los vehículos, peatones y animales.”

Hay que mencionar que las cláusulas de todo seguro de responsabilidad civil, debe, ante todo, reparar el daño físico, como es lógico entender, no es la misma magnitud un percance donde solo hay daño material, sino que la misma ley en materia de tránsito le da prioridad según el Artículo 57 del Reglamento de Tránsito: “Preeminencia: El peatón tiene el derecho de vía ante cualquier medio de transporte.”



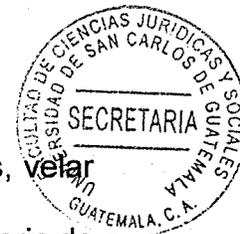
Todo conductor de un vehículo deberá respetar este derecho, cediendo el paso al peatón especialmente, a niños, ancianos, discapacitados, invidentes, mujeres embarazadas y cualquier personal que conduzca un niño; ante las cuales el conductor extremará sus precauciones.”

Ante el crecimiento del número de motocicletas circulando en la ciudad de Guatemala, se observa la temeridad y falta de observancia de este precepto, se puede ver como algunos conductores de motocicletas circulan tapando pasos de peatones o pasos de cebra, circulando en vías exclusivas para bicicletas incluso circulando sobre las aceras.

En muy pocas ocasiones se les aplica una multa, pero en la mayoría de los casos no existe sanción ante estas infracciones a la Ley de Tránsito.

4.5. Necesidad de contar con un reglamento *ad hoc*

Analizando el segundo considerando del Acuerdo Gubernativo número 273-98, establece que es función del Presidente de la República modificar los reglamentos para el estricto cumplimiento de las leyes, a efecto de que se cumplan sus normas y se alcancen los fines propuestos en los mismos; según las posibilidades socioeconómicas de los guatemaltecos.



Es importante que las autoridades encargadas de darle cumplimiento a las leyes, en cumplimiento de sus facultades y competencias, en el caso de las leyes en materia de tránsito.

Corresponde al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. Este es una dependencia subordinada al Ministerio de Gobernación, es precisamente, el Ministerio de Gobernación como ente superior en jerarquía, la autoridad encargada de velar en cuanto a los cambios o modificaciones, de la normativa en materia de tránsito en Guatemala.

4.6. Reglamentación del seguro

El Acuerdo Gubernativo 373-98, Reglamento de Tránsito, establece en el Artículo 193. Reglamentación del seguro: "Lo relacionado al seguro obligatorio de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes y su puesta en vigor se regirá por la reglamentación específica del tema."

La razón de la responsabilidad del conductor causante del daño dentro del contexto de la investigación; es su falta de diligencia; a su vez, es preciso que se imponga al propietario de cualquier motocicleta a motor la necesidad de suscribir un seguro de responsabilidad civil para garantizar la indemnidad del perjudicado y, en los casos excepcionales de falta de cobertura del seguro que exista un organismo público a través de los tribunales nacionales; que se asegure que se indemnizará al perjudicado.



Se produce así el fenómeno de la socialización del riesgo porque no será el patrimonio individual del causante del daño el que hará frente al derecho del perjudicado a ser indemnizado sino que a ello contribuyen todos los ciudadanos, bien mediante el pago de las primas a las aseguradoras, por lo que para asegurar el pago y desarrollo correcto de la responsabilidad civil, es necesario que se constriña a estos conductores a tener seguros de vialidad; el cual será responsable del pago a las personas en caso de un daño mediante las aportaciones obligatorias que proveen del pago de seguro establecido legalmente.

El seguro es el instrumento legal, la herramienta necesaria para el estricto cumplimiento de las leyes, de las normas y el efectivo alcance de los fines propuestos.

Es importante hacer notar que en Guatemala han existido algunos intentos de darle cumplimiento a la obligación de todo dueño de un vehículo de contar con un seguro de responsabilidad civil contra terceros.

La tarea pendiente que tiene el gobierno de Guatemala desde hace 27 años, parece que no se cumplirá o bien se aleja de su propósito original, que es emitir un instrumento con el objetivo de fortalecer la seguridad vial a través de la aplicación del Artículo 29 de la Ley de Tránsito, que estipula la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil para todos los propietarios de vehículos, la entrada en vigencia del acuerdo, que se establecía para el 20 de agosto del 2022, pero, finalmente fue derogado.



El Acuerdo 17-2020 fue emitido el 13 de enero del 2020 y entró en vigencia el 20 de febrero de ese año.

La primera prórroga se derivó a consecuencia de la presencia de la pandemia del Covid-19 en Guatemala. Fue así como el 19 de octubre del 2020 con el Acuerdo gubernativo 174-2020 reformó el Artículo 14 Acuerdo gubernativo del 17-2020, y estableció en un año el tiempo para que los transportistas pagaran el seguro, es decir hasta el 20 de febrero del 2021.

La segunda prórroga fue el 10 de marzo de 2021 el gobierno publicó el Acuerdo gubernativo 38-2021, y volvió a ampliar el plazo, para el pago del seguro por 18 meses más a partir de la entrada en vigencia de ese reglamento.

La tercera prórroga fue el dos de agosto de 2021, cuando el Ministerio de Gobernación publicó el Acuerdo Gubernativo 156-2021 y concedió 24 meses más, a partir de la entrada en vigencia del reglamento.

La cuarta prórroga ocurrió el 21 de enero del año 2022, con la publicación del Acuerdo gubernativo 9-2022, en el que aumenta a 30 meses, a partir de la entrada en vigencia del reglamento, la fecha máxima para que los transportistas realicen el pago del seguro.



Siguiendo la misma línea, las aseguradoras integrantes de la Asociación Guatemalteca de Instituciones de Seguros. AGIS, manifestaron el rechazo a la derogatoria, y afirmaron que todas las pólizas registradas en la Superintendencia de Bancos están amparadas por bases técnicas y estudios actuariales correspondientes. “La Asociación Guatemalteca de Instituciones de Seguros AGIS lamenta la decisión de derogar el Acuerdo gubernativo 17-2020 que contiene el Reglamento para la contratación del Seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros de transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga, la cual fue oficializada este lunes por el gobierno.”²⁶

Por lo anterior, hicieron un llamado a las autoridades a que continúe la discusión y se emita un reglamento que dé cumplimiento a lo normado en la Ley de Tránsito, “para formar una sociedad más responsable y con un sentido de previsión para afrontar eventos inesperados como los accidentes viales, que ponen en riesgo la vida humana y la sostenibilidad económica de las personas y familias”, enfatizó AGIS.

4.7. La ausencia del poder coercitivo de las autoridades para verificar el debido cumplimiento del Artículo 29 de la Ley de Tránsito

Lo anterior ocurre debido a los escasos controles que sobre ese asunto en particular ejecuta el poder público y a la nula aplicación del poder coercitivo del estado para garantizar el cumplimiento de dicha disposición.

²⁶ <https://lahora.gt/nacionales/la-hora/2022/06/20/agis-se-pronuncia-en-contra-de-derogatoria-de-seguro-y-recuerda-los-400-muertos-de-2022/> (Consultado; 20 de junio 2023)



A pesar de que constantemente se realizan operativos de tránsito donde el simple hecho de solicitar la presentación de una constancia que acredite la existencia y vigencia del seguro sería suficiente para que se diera fiel cumplimiento a dicha obligación.

Con lo indicado resulta claro que los estados a través de las distintas entidades encargadas de velar y garantizar el cumplimiento de dicha obligación han omitido cumplir con su deber de diligencia y verificar dichos extremos, lo cual se debe a diversos factores, pero el más importante a mi parecer sería la falta de un reglamento específico aplicable a los conductores de motocicletas y sus ocupantes en la ciudad de Guatemala.

Lo que vendría a representar una herramienta legal apropiada para solucionar el problema que actualmente representa el tránsito de motocicletas en la ciudad de Guatemala entre los que resaltan el desconocimiento de los funcionarios, empleados y agentes públicos encargados de verificar *in situ* el cumplimiento de dicha obligación, la apatía y omisión en el cumplimiento de sus atribuciones por las entidades encargadas de verificar dichos extremos y la ausencia de procedimientos debidamente reglamentados que permitan la aplicación justa, legal y eficiente de la ley por las autoridades responsables.

El desafío que enfrenta la ciudad de Guatemala en cuanto al tránsito de motocicletas demanda una herramienta legal precisa y efectiva para su resolución. Se destacan varios aspectos críticos que requieren abordaje; en primer lugar, el desconocimiento por parte de funcionarios, empleados y agentes públicos encargados de verificar en el terreno el



cumplimiento de estas obligaciones. Esta falta de conocimiento puede generar confusiones y malentendidos en cuanto a las normativas que rigen el tráfico de motocicletas, lo cual conlleva a un ambiente de incertidumbre y potenciales infracciones involuntarias.

Además, se evidencia una apatía y omisión en el cumplimiento de sus atribuciones por parte de las entidades encargadas de supervisar estos aspectos. Esto crea un vacío de autoridad y una sensación de impunidad que no solo desincentiva el cumplimiento de las normas, sino que también socava la confianza en las instituciones encargadas de velar por la seguridad vial. Es esencial que estas entidades asuman un papel proactivo y efectivo en la regulación y supervisión del tránsito de motocicletas.

Otro aspecto crucial es la ausencia de procedimientos debidamente reglamentados que faciliten la aplicación justa, legal y eficiente de la ley por parte de las autoridades responsables. La falta de pautas claras y específicas puede dar lugar a interpretaciones subjetivas y a la inconsistencia en la aplicación de sanciones, lo cual contribuye a la percepción de arbitrariedad y desigualdad en el sistema.

En este contexto, es imperativo promover la implementación de medidas que incluyan una capacitación exhaustiva para los funcionarios encargados de verificar el cumplimiento de las obligaciones de tráfico de motocicletas. Esto no solo garantizará un entendimiento claro de las normativas, sino que también promoverá una cultura de responsabilidad y cumplimiento de la ley en el ámbito del tránsito.



Asimismo, se hace necesaria la revisión y actualización de los protocolos y procedimientos existentes, asegurando que estén alineados con los estándares legales y las mejores prácticas internacionales. Esto permitirá una aplicación más equitativa y coherente de la ley, fortaleciendo la confianza de la comunidad en el sistema de justicia vial.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Desarrollar las diversas aristas observadas y analizadas de manera científica y académica, respecto al problema que representa el incremento constante de motocicletas en circulación en la ciudad de Guatemala. A través de la aplicación de diferentes métodos, como la observación y la entrevista, se ha logrado determinar que el tránsito de motocicletas ha experimentado un aumento exponencial, presentándose como un desafío que requiere una pronta solución.

De conformidad con el Artículo 29 del Decreto 132-96, Ley de Tránsito, se establece la obligatoriedad para todos los propietarios de vehículos, de contar con un seguro contra terceros como mínimo. Es de conocimiento general que esta norma está vigente, si bien es de naturaleza positiva, su cumplimiento no se ha mostrado efectivo.

Se estima que la creación de un reglamento ad hoc será una herramienta idónea para las autoridades encargadas de velar por la seguridad del tránsito. El Acuerdo Gubernativo Número 273-98, Reglamento de Tránsito en su Artículo 193, establece la necesidad de reglamentar el seguro obligatorio, esta es una tarea que aún sigue pendiente por parte de las autoridades involucradas en este tema. En vista de la importancia señalada, se insta a las autoridades competentes a tomar medidas concretas para la implementación efectiva, eficaz y obligatoria de contar con un seguro de responsabilidad civil por daño al patrimonio de terceros, para conductores de motocicletas y sus acompañantes en Guatemala.





BIBLIOGRAFÍA

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Argentina: Ed. Heliasta, 1993

CASTELLANOS, Milton. **Falta de positividad en la ley de tránsito con respecto al seguro de daños contra, terceros**. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala, 2007.

DE TRAZEGNIES GRANDA, Fernando. **Tratado de responsabilidad civil contractual y extracontractual**. Perú: (s.e) Pontificia universidad católica de Perú, 2001

ESPINOZA, Juan. **Derecho de la responsabilidad civil**. Perú: Ed. Rodhas, 2016

GHERSI, Carlos Alberto. **Accidentes de tránsito: derecho y reparación de daños**. Guatemala: Ed. Buenos Aires, 1996.

<https://dpej.rae.es/lema/menoscabo> (Consultado: 23 de abril 2023)

<https://lahora.gt/nacionales/la-hora/2022/06/20/agis-se-pronuncia-en-contrad-derogatoria-de-seguro-y-recuerda-los-400-muertos-de-2022/> (Consultado: 20 de junio 2023)

<https://www.corporacionbi.com/gt/bancoindustrial/seguro-de-motocicleta/> (Consultado: 7 de junio 2023)

<https://www.paho.org/es/noticias/7-12-2018-nuevo-informe-oms-destaca-que-progresos-han-sido-insuficientes-abordar-falta> (Consultado: 2 de mayo 2023)

<https://www.rae.es/drae2001/da%C3%B1ar/da%C3%B1o> (Consultado: 22 de abril 2023)

<https://www.soy502.com/articulo/solo-9-parque-vehicular-tiene-cobertura-accidentes-101476> (Consultado: 18 de mayo 2023)

IXCOT MARIBEL, Roxanda. **Función y garantías del contrato de seguro**. Guatemala, (s.e) Universidad Rafael Landívar, 2015

MARTÍNEZ RAVE, Gilberto. **Responsabilidad civil extracontractual**. Colombia: Ed. Temis, 2003

OSSOLA, Federico Alejandro. **Responsabilidad civil**. Argentina: Ed. Abeledo Perrot, 2016.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Argentina: Ed. Heliasta, 1974



SÁENZ MONZÓN, Flor. **Necesidad de regular la responsabilidad precontractual en la legislación guatemalteca.** Guatemala, (s.e) USAC, 2010

TABOADA CÓRDOVA, Lizardo. **Comentarios a las normas dedicadas por el código civil peruano a la responsabilidad civil extracontractual y contractual.** Perú: Ed. Grijey, 2001

VALIENTE BAUTISTA, Henry Estuardo. **La responsabilidad solidaria de los padres con sus hijos menores por los daños que puedan ocasionarse al conducir vehículos automotores, y su aplicación en los delitos por hecho de tránsito.** Guatemala: (s.e) Universidad Mariano Galvez 2014

VENTURA PIVARAL, Ana. **Análisis jurídico y doctrinario del daño moral como consecuencia del hecho ilícito y su tratamiento en la legislación guatemalteca.** Guatemala: (s.e) Universidad de San Carlos de Guatemala, 2013

Legislación:

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

Código Civil. Decreto 106, Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República, 1,963

Código Penal. Decreto 17-76 del Congreso de la República

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

Ley de Tránsito. Decreto Número 132-96, Congreso de la República, 1,996.

Ley de Empresas de Seguros. Decreto Ley 473, Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la 1,966.

Reglamento de Tránsito. Acuerdo Gubernativo 499-97

Acuerdo Gubernativo 189-2013

Acuerdo municipal COM,010-09, del Consejo Municipal de Guatemala

Gaceta número 1, expediente N 12-86, pág. No. 3, sentencia 19-09