

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

**NECESIDAD DE REGULAR EL CUMPLIMIENTO
DEL CONTRATO DE SEGURO DEL TRANSPORTE
EXTRAURBANO DE PERSONAS
EN LA LEGISLACION GUATEMALTECA**

TESIS

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

Por

ELFEGO RENE BARRIOS ESCOBAR

Previo a Conferírsele el Grado Académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

Guatemala, Junio de 1999

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

DECANO	Lic. José Francisco De Mata Vela
DECAL I:	Lic. Saulo De León Estrada
DECAL II:	Lic. José Roberto Mena Izeppi
DECAL III:	Lic. William René Méndez
DECAL IV:	Ing. José Samuel Pereda Saca
DECAL V:	Br. José Francisco Peláez Cerdón
SECRETARIO:	Lic. Héctor Aníbal De León Velasco

NOTA: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la Tesis". (Artículo 25 del Reglamento para los exámenes Técnico Profesionales de Abogacía y Notariado y Público de Tesis).



614-95

Castapaque, 16 de Febrero de 1995

Señor
Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales,
Universidad de San Carlos de Guatemala.
Guatemala.

FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

SECRETARIA

21 FEB. 1995

RECIBIDO

Horas 19 Minutos 50
OFICIAL

Señor Decano:

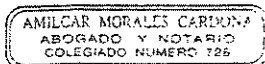
De manera atenta informo a Ud. que se ha concluido el desarrollo del tema "Necesidad de regular el cumplimiento del Contrato de Seguro, del transporte extraurbano de personas en la legislación guatemalteca", trabajo de tesis del Bachiller ELFEBO RENE BARRIOS ESCOBAR.

El tema que fué realizado bajo mi dirección y orientación, analiza los contratos de transporte y seguro; la realidad del transporte de personas por servicio extraurbano y los riesgos a que se encuentran expuestas; la situación legal en relación a la efectividad de responsabilidades civiles, por los hechos que puedan afectar a las personas transportadas; y concluye con la necesidad de que los pasajeros se encuentren cubiertos por un seguro obligatorio para los porteadores. Se complementa el trabajo con un proyecto de Ley y uno de Reglamento, sobre la creación del seguro obligatorio.

De esta manera he dado cumplimiento a la designación que se me hiciera en resolución de fecha treinta de Agosto de mil novecientos noventa y cuatro.

Sin otro particular, quedo de Ud. Atentamente,

Lic. AMILCAR MORALES CARDONA.

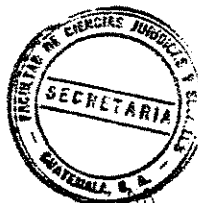


CIUDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES

Universidad, Zona 13
Ciudad de Guatemala, Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES:
Guatemala, febrero veintitres, de mil novecientos noventi-
cinco.

Atentamente pase al Licenciado LUIS HAROLDO RAMIREZ URBINA,
para que proceda a revisar el trabajo de tesis del Bachí-
llero ELFEGO RENE BARRIOS ESCOBAR y en su oportunidad emita
el dictamen correspondiente.



Lic. Luis Haroldo Ramírez Urbina
ABOGADO Y NOTARIO



2029-95

Guatemala, 30 de mayo de 1,995.

FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES
SECRETARIA

21 JUN. 1995

RECIBIDO

OFICIAL

cenciado

San Francisco Flores Juárez

Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala.

por Decano:

Cumpliendo con lo dispuesto por la Decanatura a su digno cargo, he accedido a revisar el trabajo de tesis del Bachiller ELFEGO RENE BARRIOS COBAR, denominado "NECESIDAD DE REGULAR EL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO SEGURO DEL TRANSPORTE EXTRAURBANO DE PERSONAS EN LA LEGISLACION ATEMALTECA", por lo que mi dictamen al respecto es el siguiente:

- I. El sustentante cumplió con realizar la investigación sobre el tema propuesto, de conformidad con el plan de trabajo previamente aprobado.
- I. Con el objeto de comprobar en mejor forma las hipótesis que sirvieron de guía para la realización del trabajo, sugerí al sustentante que realizara una investigación de campo a efecto de verificar si realmente resulta arriesgado en sumo grado para los habitantes de la República utilizar el servicio de transporte extraurbano.
- I. Los resultados obtenidos de la mencionada investigación fueron sumamente importantes, pues se pudo comprobar que el servicio aludido se presta de una manera sumamente deficiente, carece de medios de control, es sumamente peligroso e inseguro y, frente a esta situación caótica, el usuario se encuentra casi totalmente desprotegido.
- I. Comparto con el sustentante la preocupación de regular el seguro de las personas que utilizan el transporte extraurbano.

En virtud de lo anteriormente expuesto, considero que el presente trabajo cumple con los requisitos reglamentarios correspondientes y que el sustentante puede someterse al examen público de su tesis.

Lic. Luis Haroldo Ramírez Urbina

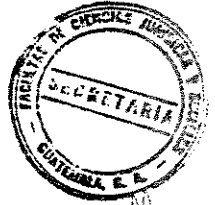
DR. LUIS HAROLD RAMIREZ URBINA
Abogado y Notario

Revisor.

CIUDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES
Universidad, Zona 12
Ciudad, Centroamérica



[Handwritten signature]

DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES;
Guatemala, veintitres de junio de mil novecientos noventa
y cinco.-----

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la
impresión del trabajo de tesis del Bachiller ELFEGO RENE
BARRIOS ESCOBAR intitulado "NECESIDAD DE REGULAR EL CUM-
PLIMIENTO DEL CONTRATO DE SEGURO DEL TRANSPORTE EXTRAUR-
BANO DE PERSONAS EN LA LEGISLACION GUATEMALTECA." Artículo
22 del reglamento para Exámenes Técnico Profesional y Pú-
blico de Tesis.-----

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

alht



DEDICATORIA

Dedico el presente acto a:

- DIOS TODOPODEROSO:** Ser omnipotente que guía mis pasos sobre la faz de la tierra por permitirme culminar mi carrera.
- LA VIRGENCITA DE CONCEPCION:** Santa, venerada y milagrosa imagen.
- MIS QUERIDOS PADRES:** Lorenzo Barrios Mazariegos y Aída Escobar Obregón; Seres maravillosos que me dieron la vida. Mi agradecimiento por sus sabios consejos y múltiples bendiciones. Que mi triunfo sea una mínima recompensa a su bondad y esfuerzos en Pro de mi formación profesional.
- MI QUERIDA ESPOSA:** Olga Cifuentes de Barrios: Le dedico este triunfo con todo amor, agradeciéndole su comprensión, afecto, apoyo y ternura.
- MIS HIJAS:** Sheily, Bety, Marisheín y Belinda: Botoncitos de rosa de mi bello jardín, que con su tierna mirada, bellas sonrisas y divertidas travesuras, me colman de felicidad. Que este triunfo sea para ellas un ejemplo de lo que se puede hacer al trazarnos una meta.
- MIS HERMANOS:** Fredi, Blanquí, Marvin, Hilda y Lesbia: Con mucho cariño y agradecimiento especial por su constante apoyo.
- MIS SOBRINOS:** Geovani, Mayté, Arnold, Franck, John y Jimmy, con aprecio y los insto a superarse.
- MI PATRIA GUATEMALA:** "Bella tierra primaveral, patria de Tecún, la más bella del mundo. Que mi triunfo sea la enaltezca más.
- MI ASESOR DE TESIS:** LIC. AMILCAR MORALES CARDONA: Agradecimiento especial por su orientación y amistad sincera. Trataré siempre de imitarlo.
- EL LICENCIADO LUIS HAROLDO RAMIREZ:** Gratitud por su orientación.
- EL LICENCIADO EDGAR DANILLO MORALES GIL:** Infinito agradecimiento por su orientación y motivación, ejemplo de humildad y eminencia profesional. Mi admiración y respeto.

LOS LICENCIADOS:

Héctor López Rodríguez, Sergio René Ortiz, José Luis Rodas, Astolfo Martínez, Francisco Mazariegos, Luis Emilio del Aguila, Silverio Palacios, Robinson Rivera, Silvia Ruiz Cajas, y Erasmo Reyes. Agradecimientos por sus valiosas orientaciones.

LA TRICENTENARIA
UNIVERSIDAD DE SAN
CARLOS DE GUATEMALA Y SU
FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES:

Fuente inagotable de sabiduría, forjadora de grandes hombres que immortalizan el nombre de Guatemala en el concierto de las naciones del mundo y de quien me reconozco deudor.

AL CENTRO UNIVERSITARIO
DE OCCIDENTE (CUNOC.):

Mi reconocimiento infinito por nutrirme del néctar del saber en mi vida estudiantil.

MIS CATEDRATICOS
UNIVERSITARIOS:

Gratitud por su afán de modelarme intelectualmente.

MIS ABUELITOS Y ABUELITAS:

Q.E.P.D. les rindo pleitesía con un ramillete de flores sobre su tumba y mi recuerdo imperecedero a su memoria.

MIS TIOS, TIAS, PRIMOS
Y PRIMAS:

Mil gracias por su voz de aliento.

MI SUEGRA:
ZENONA CALDERON:

Con respeto.

MIS CUÑADOS:

Con toda mi estima.

NAHUATAN, PAJAPITA:

Tierra fecunda que late en mi corazón, mi tierra natal.

COATEPEQUE:

"Ciudad de las Gardenias", decorada con lindo paisaje y pinceladas de poesía.

LOS COLEGAS PERIODISTAS:

Mi admiración y deseo porque siempre brille la libertad de expresión.

MIS AMIGOS:

Lic. German Cajas, Alfonso Garnica, Mario Orozco y Armando Coronado. Exitos en su profesión.

MIS ALUMNOS DE LA

UNIVERSIDAD MARIANO GALVEZ: Exitos en su carrera estudiantil.

MI EX-COMPAÑERO Y AMIGO:

Lic. José Camilo Rivera. Agradecimiento por su apoyo incondicional.

USTED:

Respetuosamente.

INDICE

PAGINA

INTRODUCCION.	i
<u>TULO I:</u>	
<u>CONTRATOS MERCANTILES.</u>	1
Definición.	1
Doctrinas del Doctor Edmundo Vásquez Martínez en relación con los contratos mercantiles.	2
Doctrinas del Doctor René Arturo Villegas Lara en relación con los contratos mercantiles.	2
Clases de contratos mercantiles.	6
El contrato de transporte.	8
Clases de contrato de transporte.	8
Generalidades comunes al transporte de personas y de cosas.	9
El transporte de cosas.	9
Elementos del contrato de transporte de personas.	10
Disposiciones legales que regulan el transporte urbano	10
Disposiciones legales que regulan el transporte extraurbano.	12
Disposiciones legales que regulan el transporte aéreo.	14
El transporte extraurbano.	23
Procedimiento de autorización de las líneas de transporte extraurbano.	29
Condiciones mínimas para que funcionen los buses y autobuses del transporte extraurbano de personas por carretera.	32
El contrato de seguro.	37
Teoría General del Contrato de Seguro.	40
<u>CAPITULO II</u>	
<u>CLASES DE SEGUROS:</u>	
El seguro contra daños.	49
El seguro contra incendios.	50
El seguro de transporte.	51
El seguro de vehículos.	55
El seguro contra la responsabilidad civil.	55
El seguro de personas.	57
Seguros de personas en la práctica.	60
El Seguro agrícola y ganadero.	62
Beneficiarios del asegurado.	63
<u>CAPITULO III</u>	
<u>LA INSEGURIDAD DEL PASAJERO:</u>	67
Los asaltos.	68
Los accidentes de tránsito.	72
El caso fortuito.	74

CAPITULO IV

- Situación actual de la Legislación Guatemalteca sobre la indemnización proveniente de la responsabilidad civil por accidentes de tránsito.	77
a) Según el Código Civil.	77
b) Según el Código de Comercio.	79
c) Según el Código Penal.	79
d) Según la Ley y Reglamento de Sanciones de Tránsito.	80
e) Según la Ley de Accidentes.	81
- Procedimiento que se sigue en los Tribunales de Justicia para hacer efectivas las responsabilidades civiles por accidentes de tránsito.	84
- Procedimiento para hacer efectivas las responsabilidades por accidentes de tránsito.	87
- Disposiciones legales existentes en relación al seguro de transporte de personas.	88

CAPITULO V

- Presentación, Resultados y Elaboraciones Estadísticas.	89
--	----

CAPITULO VI

- CONCLUSIONES.	103
- RECOMENDACIONES.	107
- BIBLIOGRAFIA.	111

ANEXOS:

- Proyecto de la Ley Específica del contrato de Seguro del Transporte Terrestre Extraurbano de Pasajeros por Carretera.	115
- Reglamento de la Ley Específica del Contrato de Seguro del Transporte Terrestre Extraurbano de Pasajeros por Carretera.	120
- Modelo del boleto o billete de viaje del Transporte Extraurbano y Urbano de Guatemala:	123
- Modelo del boleto o billete de viaje del transporte terrestre de México.	124
- Modelo de la Encuesta realizada a los representantes de Empresas Aseguradoras del país.	125
- Modelo de la Encuesta realizada al Jefe del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional de Guatemala.	125
- Modelo de la Encuesta dirigida a empresarios del transporte extraurbano de Guatemala.	126
- Modelo de Encuesta dirigida a los usuarios del transporte extraurbano de Guatemala.	126

INTRODUCCION

El presente trabajo desarrollado como punto de tesis, no pretende crear un tratado de Derecho, ya que estamos conscientes de nuestras limitaciones intelectuales, sino que tan sólo constituye un pequeño aporte Jurídico-social dentro del fascinante mundo del "Derecho Mercantil Guatemalteco".

El trabajo a la vista, obedece al requisito legal exigido por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, previo a optar al grado académico de "Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales" y los títulos profesionales de Abogado y Notario.

En tal virtud, puse de manifiesto todo mi empeño y dedicación para laborar el presente estudio intitulado: "Necesidad de regular el cumplimiento del Contrato de Seguro del transporte Extraurbano de Pasajeros en la Legislación Guatemalteca", habiendo empleado en su desarrollo, las técnicas reglamentarias, un caudal dinámico de ideas, experiencias personales y valiosas informaciones obtenidas en el terreno de la práctica.

La investigación realizada, se encuadra perfectamente dentro del ámbito de la esfera del "Derecho Mercantil Guatemalteco", importantísima rama del Derecho, para las transacciones mercantiles del hombre moderno.

El estudio elaborado, reviste caracteres de mucha trascendencia para la vida socio-jurídica del país; es decir, para la población en general, por cuanto que, su objetivo primordial estriba en realizar un análisis exhaustivo sobre la difícil situación que afrontan diariamente los pasajeros del transporte Terrestre Extraurbano Guatemalteco debido a la inseguridad que prevalece por las carreteras, cuando se desplazan a bordo de los vehículos, debido a los frecuentes accidentes de tránsito, asaltos, robos y otros hechos delictivos, que ponen en peligro su integridad física, así como su vida, como producto del estado de descomposición social y política que vive el territorio nacional.

El motivo de escribir la presente tesis radica en la preocupación de observar la cruda realidad que viven los pasajeros del transporte extraurbano, cuando se conducen de un lugar a otro, ya que corren graves riesgos que ponen en peligro su vida, sufriendo en la mayoría de las veces, atentados, vejámenes y humillaciones denigrantes a su personalidad y pérdidas materiales en sus bienes patrimoniales que llevan consigo. Pero, lo peor del caso es que se han perdido muchas vidas para el país viajando como pasajeros del transporte extraurbano, lo cual, es verdaderamente lamentable.

Concretamente, me refiero a los accidentes de tránsito que se ocasionan por doquier en nuestro país, así como los asaltos, robos y otros hechos delictivos, que implican sufrimiento, dolor y muerte para los pasajeros y por ende, para sus familiares o herederos legales.

Esto significa, que constantemente, se violan los derechos humanos de los usuarios del transporte extraurbano, derechos que son sagrados y que pese a estar plasmados en la Constitución Política de Guatemala, frecuentemente se menoscaban, y los pasajeros se encuentran en un total desamparo, toda vez que no gozan de ninguna protección por parte del Estado, contra los accidentes de tránsito, los asaltos, robos y otros hechos delictivos conexos, pues éstos hechos, se producen continuamente, repercutiendo hondamente en su ser y quedan en la más completa impunidad, como si nada estuviese ocurriendo.

Con fundamento en lo anterior, considero muy necesario sentar las bases; es decir, la primera piedra para que las autoridades competentes, comprendan la trascendencia social del problema y actúen diligentemente con sentimientos humanitarios para proteger a los pasajeros contra los riesgos que afrontan en los buses, tomando para el efecto, las medidas preventivas necesarias y precisas y se les brinde seguridad y alivio porque son seres humanos igual que vosotros.

Compenetrado de éste grave problema social en nuestro país, realicé el presente estudio científico de tesis, siendo mi propósito y ferviente deseo que se le de una solución justa. Para el efecto, desarrollé el tema: "Necesidad de regular el cumplimiento del contrato de seguro del transporte extraurbano de pasajeros en la Legislación guatemalteca", tomando en cuenta que en la actualidad ninguna de las leyes vigentes lo regula, pues, el Código de Comercio, se concreta únicamente y en forma separada a regular el contrato de transporte y también el contrato de seguro, pero en relación al contrato de seguro de transporte extraurbano de pasajeros, guarda un silencio absoluto.

Así nació en mi mente la presente inquietud y procedí a investigar a fondo las raíces del problema poniéndome en contacto con la realidad del transporte extraurbano de pasajeros. Para el efecto, encuesté a 100 personas usuarias del servicio, requiriendo su opinión sobre la necesidad de que nuestra ley regule el contrato de seguro para los pasajeros, quienes en su totalidad indicaron que están de acuerdo porque es urgente hacerlo; encuesté a 10 Empresarios de Buses Extraurbanos, sobre la conveniencia de éste seguro y el 70% de ellos respondió que si están de acuerdo; encuesté a los representantes de 10 Aseguradoras que operan en el país, sobre la posibilidad de asegurar a los pasajeros del transporte extraurbano, respondiendo el 60% que si es posible. Todo esto me dio la certeza de que es factible que en nuestro país se regule la obligatoriedad del contrato de seguro para los usuarios del transporte terrestre extraurbano.

Por otra parte, con el objeto de contar con datos concretos y fundamentales para desarrollar mi trabajo, investigué en el Departamento de Procesamiento Electrónico de datos del Instituto Nacional de Estadística I.N.E. con sede en la ciudad capital de Guatemala, para conocer el número de accidentes de tránsito ocurridos en el país, en los años comprendidos de 1,984 a 1,993, obteniendo datos alarmantes. Asimismo investigué el número de accidentes de tránsito ocurri-

según departamentos en los años 1,992 y 1,993, para formarme una noción clara y precisa de la magnitud del problema. De igual manera investigué el número de accidentes de tránsito ocurridos en 1,992 y 1,993, según causa, el número de accidentes de tránsito ocurridos en 1,993, según la clase de vehículo y por departamentos. Además, número de personas lesionadas en accidentes de tránsito por clase de lesión y sexo en 1,993. El número de personas muertas en accidentes de tránsito, por condición y sexo en 1,993. De esa cuenta, comprobé que el número de hechos de tránsito ocurridos, es elevado y preocupante en la vida del país.

Además, realicé investigaciones de campo, en las Oficinas de Empresas Aéreas que operan en el país, como: Aviateca, Taca, Ted Air Lines, Iberia, Continental y Mexicana de Aviación, inquiriendo sobre la clase de seguros que tienen para sus pasajeros.

Visité el Departamento de Recopilación de Leyes del Ministerio de Relaciones Exteriores, para obtener el contenido de la Ley de Accidentes.

Establecí contacto directo con las Empresas de Buses de Tapachula - Chiapas, México, entre ellas: Omnibuses de Tapachula S. A. de C. V., Omnibuses "Cristóbal Colón" S.A. de C.V., Omnibuses "Paulino Varro S.A. de C.V.", comprobando fehacientemente que en aquél país, los pasajeros viajan asegurados desde el momento de ingresar al vehículo hasta que descienden totalmente del mismo; y que el seguro de pasajero, es obligatorio para todo empresario; requisito sin el cual, pueden operar las líneas de transporte. Comprobé asimismo, que el seguro del pasajero, se encuentra regulado en la Ley de Caminos, Carreteras y Autotransporte Federal, Decreto del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, contenido en el Diario Oficial Tomo CMLXXXIII - Número 16, de fecha 22 de Diciembre de 1,993.

Realicé investigaciones en la Dirección General de Transportes - Guatemala, para conocer el procedimiento de autorización de las líneas de transporte extraurbano en nuestro país. De igual manera, el Departamento de Tránsito de la Municipalidad de Guatemala, para conocer el funcionamiento de los Buses Urbanos "Muni-Trans", de reciente creación, y también en el Departamento de Tránsito de la Municipalidad de Quetzaltenango para conocer el funcionamiento del servicio Urbano de Pasajeros.

Por último, contacté con Profesionales del Derecho Guatemalteco - Funcionarios y Empleados Públicos, pilotos suotmovilistas y con el Jefe de Tránsito de la Policía Nacional de Guatemala, concluyendo que sí es necesario la creación del contrato de seguro antes mencionado. Y agregó en última instancia que también realicé investigaciones en Tribunales de Primera Instancia y en el Ministerio Público en lo referente al pago de las responsabilidades civiles provenientes de hechos de tránsito.

Previo al inicio del trabajo, me formulé la siguiente Hipótesis:

Los usuarios del Transporte Terrestre Extraurbano, carecen de un seguro que les proteja de los riesgos por accidentes de tránsito, asaltos, robos y otros hechos delictivos que sufren en sus personas cuando son pasajeros de los buses que prestan el servicio".

Con ésta base, la investigación de campo, y la investigación teórica, estructuré mi trabajo, cuyo contenido es el siguiente:

- API TULO I: Los contratos mercantiles.
- API TULO II: Clases de seguros.
- API TULO III: La inseguridad del pasajero.
- API TULO IV: Situación actual de la Legislación Guatemalteca sobre la Indemnización proveniente de la Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito.
- API TULO V: Presentación, Resultados y Elaboraciones Estadísticas.
- API TULO VI: Conclusiones y Recomendaciones.
- Bibliografía.

ANEXOS:

- a) Proyecto de la Ley Específica del Contrato de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera.
- b) Reglamento de la Ley Específica del Contrato de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera.
- c) Modelos de Boletos o Billetes de viaje del Transporte Extraurbano y Urbano de Guatemala.
- d) Modelos de Boletos o Billetes de viaje del Transporte de México.
- e) Modelo de encuestas realizadas.

Después de realizada la investigación llego a la conclusión de que, urge la creación del contrato de seguro para los pasajeros del transporte extraurbano en Guatemala, en casos de accidentes de tránsito, asaltos, robos y otros hechos delictivos, debido a la inseguridad que afrontan los usuarios del servicio cuando viajan a bordo de los buses, para lo cual, es preciso que el Congreso de la República, emita la Ley Específica que regule el cumplimiento del contrato de seguro del Transporte Extraurbano de Personas en la Legislación Guatemalteca; es decir, que se declare taxativamente su obligatoriedad, para darles protección y se beneficie también a sus familiares o herederos legales en caso de producirse los siniestros aludidos.

En consecuencia, llego al punto de convergencia de afirmar que la hipótesis planteada al principio de la investigación y que mantuve todo el proceso, queda totalmente comprobada, en vista de los resultados obtenidos.

Es mi particular deseo, que el presente trabajo contribuya a enriquecer la bibliografía guatemalteca sobre Derecho Mercantil y el fascinante mundo de los seguros, y que de alguna manera, proporcione a los estudiosos del Derecho, sugiriendo que en lo sucesivo, se realicen otros estudios similares que amplíen al actual.

Finalmente, patentizo mi agradecimiento a las personas, institutos y empresas, que de una u otra manera, me brindaron su ~~mano~~ ~~amplia~~ proporcionándome valiosas informaciones o sugerencias para ~~mi~~ ~~trabajo~~ ~~que~~ ~~por~~ ~~lo~~ ~~mismo~~, posibilitan su nacimiento a la jurídica.

EL AUTOR.

CAPITULO I

LOS CONTRATOS MERCANTILES

DEFINICION: Previo a definir los contratos mercantiles, considere fundamental, indicar que existen dos clases de contratos: Los regulados por el Código Civil, que són por lógica, de naturaleza civil y los contratos que regula el Código de Comercio, que són de naturaleza mercantil.

Asimismo, soy del criterio firme, que es Conditio Sine Qua non, explicar qué es un contrato, para luego, continuar con las generalidades de los contratos mercantiles. Es así como nuestro Código Civil, en su artículo 1,517, preceptúa: "Hay contrato cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación" (1).

La explicación anterior, nos da la pauta que en un contrato, hay un convenio entre dos o más personas que acuerdan celebrar un negocio jurídico o que les interesa cambiarlo por otro o dejarlo sin efecto.

Por otra parte, el Licenciado Manuel Osorio, al respecto, expresa: "Hay contrato cuando dos o más personas se ponen de acuerdo sobre una declaración de voluntad común, destinada a reglar sus derechos" (2).

En la definición que precede, se explica de manera sencilla y comprensible, el contrato en general, lo cual, viene a corroborar lo expuesto anteriormente.

Es oportuno hacer notar que los contratos mercantiles, de gran relevancia en el mundo moderno, llevan una finalidad de lucro; es decir, obtener una ganancia. En éstos contratos, necesariamente, una de las partes debe ser un comerciante, caso contrario, caeríamos a los contratos civiles, si nó reúnen ésta condición.

Pero, también las dos partes contratantes pueden ser comerciantes. Si no se persiguiera obtener una ganancia, estaríamos frente a un contrato civil, como el caso de la donación, que es a título gratuito, y por consiguiente, no tiene cabida en el Derecho Mercantil.

Debo hacer mención también de que el Contrato Mercantil, se perfecciona por el simple consentimiento de las partes, salvo que la ley establezca otra forma de contratación; y que se encuentra regulado exclusivamente en el Código de Comercio.

1) Código Civil de Guatemala, Decreto Ley No. 106. Pág. 280.

2) Osorio, Manuel; "Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales". Editorial "Heliasta" S.R.L. Buenos Aires (Argentina), 1,981. Pág. 167.

2) DOCTRINAS DEL DOCTOR EDMUNDO VÁSQUEZ MARTÍNEZ EN RELACION CON
LOS CONTRATOS MERCANTILES

"Para fijar el concepto del negocio jurídico mercantil, es necesario partir de algunas premisas: El sistema guatemalteco estructura el derecho de obligaciones sobre la figura del negocio jurídico, de la cual, se ocupa el Código Civil, que se coordina con el Derecho Mercantil mediante la norma general de remisión y por la circunstancia de que el Código de Comercio contiene solamente unas pocas normas generales sobre las obligaciones mercantiles y trata especialmente, de los contratos que presuponen necesariamente la condición de empresario o comerciante en los dos sujetos o, al menos, en uno sólo. En segundo lugar, el Código de Comercio, al disponer sobre su aplicabilidad, expresa que se rigen por sus disposiciones, los comerciantes en su actividad profesional y los negocios jurídicos mercantiles" (3).

Continúa manifestando el Doctor Edmundo Vásquez Martínez: "La doctrina ha definido el negocio mercantil, como el acto en virtud del cual el comerciante en su actividad profesional, regula por sí los intereses propios en las relaciones con otros, y al cual, el derecho enlaza los efectos mas conformes a la función económico-social que caracteriza su tipo" (4).

Agrega el autor en referencia: "El negocio jurídico puede ser unilateral y plurilateral, entrando en la segunda categoría el contrato y el acto conjunto. La importancia del estudio de los contratos mercantiles, radica en que el contrato sigue siendo la forma típica del negocio jurídico mercantil y la fuente principal de obligaciones" (5).

Finalmente, explica el Doctor Vásquez Martínez: "De conformidad con la sistemática del Derecho Privado guatemalteco actual, los contratos mercantiles, son los que aparecen regulados exclusiva y especialmente en el Código de Comercio. La razón por la cual éstos contratos son disciplinados por dicho código, no es otra que el hecho de que los mismos suponen necesariamente la condición de empresario mercantil o comerciante en una o ambas partes. Únicamente, tienen regulación dicotómica; es decir, tanto civil como mercantil, los contratos de compraventa, depósito y fianza" (6).

Como puede apreciarse, el Doctor Edmundo Vásquez Martínez, pone su criterio sobre la naturaleza jurídica y caracteres de los contratos mercantiles, diferenciándolos de los contratos civiles.

1) DOCTRINAS DEL DOCTOR RENE ARTURO VILLEGAS LARA EN RELACION CON
LOS CONTRATOS MERCANTILES

Por considerarlo valioso para aclarar este rubro del tra -

- (3) Vásquez Martínez, Edmundo: "Instituciones de Derecho Mercantil". Editorial "Serviprensa Centroamericana". Guatemala, 1,978. Pág. 534.
 (4) Ibid. Pág. 535.
 (5) Ibid. Pág. 535.
 (6) Ibid. Pág. 539.

o, procedo a plasmar el criterio de tan connotado autor guatemalteco, quién al referirse a los contratos mercantiles, dice: "Al hablar de las fuentes del Derecho Mercantil, dijimos que el contrato es considerado como fuente del derecho, aunque no de carácter general, porque es ley únicamente entre las partes que lo celebran. El contrato, como acto jurídico, constituye el medio para que se de cumplimiento en el tráfico comercial; y aún cuando las obligaciones mercantiles no necesariamente devienen de él, sigue siendo una categoría para el resurgimiento de obligaciones de origen contractual"

Continúa su exposición: "La teoría general del contrato no difiere diametralmente entre el campo civil y el mercantil, de manera que los conceptos fundamentales son aplicables a éste tema. Por ese motivo, es que los autores no desarrollan una teoría general del contrato mercantil, lo que se hace es señalar aquéllas características especiales de los contratos mercantiles que existen para adaptarlos a un conjunto de relaciones objetivas que, como antes hemos señalado, se producen en masa, con celeridad, con reducidos formalismos, lo que casi no se observa en la contratación civil" (8).

Lo anterior significa que, es poca la diferencia que existe entre los contratos mercantiles y los civiles, haciendo notar que los contratos mercantiles, se dan en masa. Es decir, en cantidades mayores, debido a la exigencia del tráfico mercantil y porque el mundo comercial, se acrecienta cada vez más al producirse gran número de transacciones comerciales y són menos formalistas que los contratos civiles, por su misma naturaleza.

El citado autor, sigue exponiendo: "Al tratar de establecer las especialidades que el derecho guatemalteco le asigna a los contratos mercantiles, o a las formas de contratar, vamos a resaltar sus características propias, deducidas del mismo contexto de la ley. Es necesario recordar el artículo 1,517 del Código Civil, que dice "Hay contrato cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación" (9).

Agrega el Doctor Villegas Lara: "En el derecho mercantil funciona lo que se llama "La representación aparente", o sea, que una persona se manifiesta como representante de otra, sin necesidad de tener un mandato, como sería necesario en el tráfico civil. No resulta difícil entender esta característica de la contratación mercantil: Un agente vendedor llega a una tienda y realiza un negocio de suministro de mercadería en nombre de su principal, éste envía la mera remesa o realiza otro acto que denota el conocimiento que tiene de lo que en su nombre realiza el agente viajero" (10).

Esto significa que, los contratos mercantiles, carecen de las formalidades de los contratos civiles, pues para llevar a cabo la re-

Villegas Lara, René Arturo: "Derecho Mercantil Guatemalteco". Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala, 1,985. Pág. 33, Volumen III.

Ibid. Pág. 15.

Ibid. Pág. 15.

) Ibid. Págs. 15 y 16.

representación legal, no requieren de mandato. Estos negocios se realizan en el acto, sin llenar los requisitos de rigor que establece la legislación.

Por otra parte, en relación a la forma del contrato mercantil, autor en referencia, expone: "En el campo civil, las personas pueden contratar y obligarse por medio de escritura pública, documento privado, acta levantada ante el Alcalde del lugar, por correspondencia y verbalmente. En el campo mercantil (artículo 671), la forma se encuentra más simplificada; Los contratos de comercio no están sujetos para su validez, a formalidades especiales. Cualquiera sea la forma y el idioma en que se celebren, las partes quedan vinculadas en los términos que quisieron obligarse. Cuando el contrato se celebre en Guatemala y sus efectos surtan aquí, debe usarse el idioma español, en concordancia con las leyes fundamentales de la República. Esta libertad en el uso de la forma, tiene sus excepciones, pues hay contratos en que sí se exige una solemnidad determinada tal es el caso del contrato de fideicomiso y el de sociedad, para citar dos ejemplos, los que deben celebrarse mediante escritura pública" (11).

La explicación anterior, es amplia y clara, poniéndonos en evidencia, la simplicidad de los contratos mercantiles frente a los contratos civiles, en cuanto a sus solemnidades. Claro que existen excepciones, tal es el caso del contrato de fideicomiso y el de sociedad, que sí necesariamente deben formularse por escritura pública.

Habiendo expuesto las doctrinas anteriores y según mi parecer, definiré los contratos mercantiles, de la siguiente manera:

CONTRATO MERCANTIL: Es el acto por el cual dos o más personas convienen en realizar un negocio jurídico, siendo una o ambas, empresarios mercantiles o comerciantes, con el fin de obtener una ganancia, es decir, con el ánimo de lucro.

CONTENIDO DE LOS CONTRATOS MERCANTILES: Es la cosa o hecho sobre el que recae la obligación; es decir, el objeto de dichos contratos, o el negocio jurídico. Según la ley, el objeto del contrato en las cosas, deben reunir los siguientes requisitos:

Deben existir en la naturaleza o que se espere su existencia (artículo 1,538 del Código Civil).
Estar determinadas, al menos en cuanto a su género o ser determinables (artículo 1,538 del Código Civil).

Los hechos propios de los contratos mercantiles, deben ser:

Posibles.
Determinados.
Lícitos.
Que los contratantes tengan interés en su cumplimiento (artículo 1,538 del Código Civil).

Las disposiciones anteriores que regulan los contratos en general, son propias del Código Civil. Ahora bien, según el Código de -

) Villegas Lara, René. Arturo: Op. Cit. Pág. 16.

io, las obligaciones y contratos mercantiles se interpretan, -
 van y cumplen de conformidad con los principios de verdad sabi-
 uena fé guardada, a manera de conservar y proteger las rectas
 rables intenciones y deseos de los contratantes, sin limitar-
 interpretación arbitraria sus efectos naturales (artículo 669 -
 digo de Comercio).

or otra parte, los contratos de comercio, no están sujetos pa-
 validez, a formalidades especiales. Cualesquiera que sean la
 y el idioma en que se celebren, las partes quedarán obligadas
 manera y en los términos que aparezca que quisieron obligar -
 los contratos celebrados en territorio guatemalteco y que va-
 surtir efectos en el mismo, se extenderán en idioma español.
 eptúan de ésta disposición los contratos que de acuerdo con -
 , requieran formas o solemnidades especiales.

En los contratos mercantiles será válida la cláusula compromi-
 y el pacto de sometimiento y arbitraje de equidad aunque no -
 consignados en escritura pública (artículo 671 del Código de-
 cio).

Asimismo, el Código de Comercio, contiene la disposición en -
 la la obligación sobre cosa cierta, indicando que si la obliga-
 cubiere por objeto cosa cierta y determinada o determinable -
 género y cantidad, el deudor moroso pagará por concepto de -
 y perjuicios. En defecto de pacto, el interés legal sobre el
 de la cosa. El valor de ésta será el fijado por las partes -
 contrato, y a falta de fijación, se establece:

- 1o.) El que tenga en plaza el día de vencimiento.
- 2o.) El de su cotización en bolsa, si se trata de títulos de -
 crédito.
- 3o.) A falta de uno u otro, el que se le fije por expertos -
 (artículo 678 del Código de Comercio).

Como puede apreciarse, los contratos mercantiles, contienen un
 o jurídico de naturaleza mercantil o comercial, celebrado en-
 partes, una de las cuales, tiene que ser necesariamente co-
 ante. El negocio jurídico, se refiere a cosas mercantiles, o
 mercaderías o títulos de crédito.

DE LOS CONTRATOS MERCANTILES:

Quando la ley no impone una forma específica, los interesados
 usar la que crean conveniente. Algunos contratos mercanti-
 se elaboran mediante formularios, los cuales, poseen ciertas -
 s, como:

- 1.) Se interpretarán en caso de duda, en el sentido menos favo-
 rable para quien haya preparado el formulario.
- 2.) Cualquier renuncia de derecho sólo será válida si aparece-
 subrayada o con caracteres más grandes o diferentes que -
 los del resto del contrato.
- 3.) Las cláusulas adicionales prevalecerán sobre las del formu-
 lario aún cuando éstas no hayan sido dejadas sin efecto.

Estas reglas se aplican a los contratos cuyo medio de prueba -
 consista en una póliza, factura, orden, pedido o cualquier -
 otro documento similar suscrito por una de las partes.

EFFECTOS DE LOS CONTRATOS MERCANTILES: Los efectos se refieren a la producción del vínculo obligatorio. Este vínculo o fuerza obligatorios del contrato, en lo mercantil, no está sujeto a reglas particulares. En tal virtud, rige el principio establecido en el Código Civil, de que: Quienes celebren un contrato, están obligados a concluirlo y a resarcir los daños y perjuicios resultantes de la inexecución o contravención por culpa o dolo* (artículo 1,534 del Código Civil).

Además, hay efectos particulares que se derivan de la especial naturaleza de cada uno de los contratos y del contenido específico de la voluntad de las partes.

4) CLASES DE CONTRATOS MERCANTILES

Al igual que en el derecho civil, existe una serie de contratos mercantiles, que sólo enumeraré por razones didácticas y como punto de orientación, ya que el presente estudio científico de tesis, se circunscribe esencialmente al análisis del contrato de transporte extraurbano de pasajeros y al contrato de seguro.

Hecha ésta aclaración, enumero los contratos mercantiles en la siguiente clasificación, según el Doctor René Arturo Villegas Lara:

- a) Contratos bilaterales y unilaterales: Contratos bilaterales: Son aquéllos contratos en que las partes se obligan recíprocamente; Compraventa, suministro, seguro, etc. Unilaterales: Son los contratos en los cuales, la obligación recae sólo en una de las partes contratantes.
- b) Contratos onerosos y gratuitos: Onerosos: Son los contratos en que la prestación de una de las partes tiene como contrapartida otra prestación; es decir, ante una obligación, se tiene un derecho. Gratuitos: Son los contratos que se fundan en la liberalidad; Se da algo por nada. Estos contratos no existen en el derecho mercantil porque no persiguen un lucro.
- c) Contratos consensuales y reales: Consensuales: Se perfeccionan en el momento que las partes prestan su consentimiento. Reales: Cuando la perfección del contrato se da siempre y cuando se entregue la cosa objeto del contrato.
- d) Contratos nominados e innominados: Nominados: Son los contratos que tienen un nombre especial, dado por la ley o la práctica social. Innominados: Son los contratos que carecen de nombre.
- e) Contratos principales y accesorios: Principales: Son los que surten sus efectos jurídicos por sí mismos, sin recurrir a otro contrato. Accesorios: Son los contratos cuyos efectos jurídicos dependen de la existencia de otro contrato.
- f) Contratos conmutativos y aleatorios: Conmutativos: Son los contratos en que las partes saben desde que se celebra el contrato, cuál es la naturaleza y alcance de sus prestaciones (obligaciones), de manera que aprecian desde el momento contractual, el beneficio o la pérdida que les causa o -

causar el negocio jurídico. Aleatorios: Cuando las prestaciones dependen de un acontecimiento futuro e incierto que determina pérdida o ganancia para las partes. Ejemplo: El contrato de ~~se-~~

- 2) Contratos Típicos y Atípicos: Típicos: Cuando la ley establece las formalidades a que el contrato tiene que sujetarse. Atípicos: Cuando la ley no los contempla específicamente.
- 3) Contratos Formales o Solemnes y no formales: Formales o Solemnes: Cuando la ley de nacimiento al vínculo obligatorio. No Formales: Cuando el vínculo obligatorio no deja de surgir por la ausencia de alguna formalidad.
- 4) Contratos condicionales y absolutos: Condicionales: Cuando las obligaciones que genera se sujetan a una condición. Absolutos: Cuando su eficacia no está sometida a una condición.
- 5) Contratos Instantáneos y Sucesivos: Instantáneos: Cuando los contratos se consuman o cumplen de una vez en el tiempo. Sucesivos: Si las obligaciones se van cumpliendo dentro de un término o plazo que se prolonga después de celebrado el contrato. También se llaman contratos de "Tracto Sucesivo" (12).

Asimismo, el Doctor Edmundo Vásquez Martínez, elabora la siguiente clasificación de los contratos mercantiles, según su función económica:

- 1) Contratos de Cambio: Compraventa mercantil, suministro, contrato estimatorio, transporte y hospedaje.
- 2) Contratos de colaboración: Asociativa: Contrato de sociedad. Simple: Agencia, corretaje, comisión, edición, difusión, representación escénica y participación.
- 3) Contratos de conservación o custodia: Depósito irregular, depósito en almacenes generales, fideicomiso.
- 4) Contratos de Crédito: Apertura de crédito, descuento, cuenta corriente, reporto, carta de orden de crédito, tarjeta de crédito, crédito documentario.
- 5) Contratos de Prevención de riesgo: Contrato de seguro: que comprende: Seguro contra daños; seguro de personas. Seguro contra daños: Incendio, transporte, agrícola y ganadero, responsabilidad civil y de vehículos. Además, comprende: El contrato de reaseguro.
- 6) Contratos de garantía: Pianza y reafianzamiento" (13).

12) Villegas Lara, René Arturo: Op. Cit. Págs. 22, 23 y 24.

13) Vásquez Martínez, Edmundo: Op. Cit. Págs. 545 y 546.

5) EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

DEFINICION: Según el artículo 794 del Código de Comercio de Guatemala: "Es un contrato por el cual, una persona, llamada porteador, se obliga, por un precio, a conducir personas o cosas de un lugar a otro".

Esta definición, es aplicable al contrato de transporte terrestre, aéreo y marítimo, y se refiere tanto a personas como a cosas.

6) CLASES DE CONTRATO DE TRANSPORTE.

Se clasifican tomando en cuenta el espacio en donde se va realizar la actividad de transportación. De esa cuenta, tenemos las siguientes clases:

- a) Terrestre.
- b) Aéreo.
- c) Marítimo.
- d) Fluvial.

Si el porteador actúa sólo o utiliza los servicios de terceros para cumplir su obligación, pueden ser:

- a) Unitario.
- b) Acumulativo.

El porteador puede ser en ambos casos, una o varias personas y el servicio puede prestarse por tierra, aire o agua.

Actualmente, en que el hombre despliega una constante actividad sobre el planeta tierra, en busca de mejores derroteros de ida, deambulando de un lugar a otro, ha inventado muchos medios de comunicación para transportarse él mismo, así como sus cosas o pertenencias.

Estos medios de comunicación, se encuentran regulados en nuestro ordenamiento jurídico, a nivel interno e internacional. Sabido es que, existe el derecho interno de cada país, el derecho internacional privado y el derecho internacional público, cuyas normas legales, tutelan los servicios de transporte que funcionan en las diversas comunidades o puntos donde tienen su ruta.

Las normas jurídicas en materia de transporte, pretenden garantizar la seguridad de las personas que utilizan los servicios públicos de locomoción. Asimismo, exigen que se brinde comodidad a los usuarios y que se facilite el desarrollo de las transacciones comerciales, a efecto de que la sociedad alcance un mejor nivel de desarrollo económico, cultural y social.

He ahí la importancia que los medios de transportación imponen para el hombre; Son facilitadores de mejores condiciones de desarrollo humano.

Según lo expuesto, el contrato de transporte, se refiere a las naves terrestres, aéreas (aviones, helicópteros, aeroplanos), marítimas (barcos, buques, lanchas) y el código de Comercio, se refiere a ellos, de manera general, dando algunas normas para su funcionamiento.

La actividad del transporte, tiene carácter público y privado a la vez, porque los empresarios, pueden ser, el Estado o personas particulares.

En Guatemala, la administración pública, interviene en la autorización del servicio de transporte. Por ejemplo: Los ferrocarriles que prestan un servicio público en régimen de monopolio. Los ferrocarriles son propiedad del Estado. Asimismo, el Estado interviene en la autorización de las líneas de transporte terrestre: Buses, autobuses, microbuses, trailers, furgones, microtaxi, etc., a través de la Dirección General de Transportes.

Las empresas aéreas necesitan autorización del Estado para operar. Se conceden subsidios y privilegios, mediante disposiciones que corresponden al Derecho Administrativo, las cuales, deben tomarse en cuenta.

GENERALIDADES COMUNES AL TRANSPORTE DE PERSONAS Y DE COSAS.

- 1) El concepto de contrato de transporte es genérico, o sea, para personas y cosas.
- 2) El régimen legal del contrato se aplica al transporte por tierra, aire o agua.
- 3) El porteador tiene una responsabilidad personal, aún cuando utilice los servicios de terceros.
- 4) Si intervienen varios porteadores, la responsabilidad de cada uno, se limita al ámbito de su respectiva ejecución.
- 5) La intervención de dos o más porteadores, origina el llamado transporte "Combinado".
- 6) Los derechos que se pretenda reclamar como consecuencia del contrato de transporte, prescriben en seis meses, plazo que corre a partir de haber terminado el viaje, o de la fecha en que la persona o las cosas debieron llegar a su destino.

Seguidamente, procedo a explicar las clases de contratos enumerados anteriormente:

TRANSPORTE TERRESTRE: Es el que tiene por objeto la conducción de personas o cosas, de un punto a otro, por vía terrestre. El transporte lo puede efectuar un vehículo, un animal, o ambos a la vez, como sucedía con los antiguos carruajes de tracción animal.

TRANSPORTE AEREO: Es el que tiene por objeto la conducción de personas o cosas por medio de una aeronave.

TRANSPORTE MARI TIMO: Es el que se efectúa en los buques o barcos de toda clase; es decir, en alta mar, y que ofrece dos modalidades: El de personas o contrato de pasaje y el de mercaderías; o bien, contrato de fletamento.

TRANSPORTE FLUVIAL: Es el que se realiza a través de ríos, lagos y lagunas, utilizando barcos, lanchas, automotores, balsas, etc., y que conduce personas y mercaderías o cosas.

TRANSPORTE DE COSAS:

CONCEPTO: Es el contrato en virtud del cual un empresario de transportes o porteador, se obliga por un precio a conducir a una persona llamada pasajero o viajero y su equipaje, de un lugar a otro y por un itinerario determinado.

Como podemos apreciar, en este contrato, tiene vital importancia, la responsabilidad que tiene el porteador o transportista, para conducir a su destino a los pasajeros, toda vez que éstos, le hacen efectivo el precio del pasaje, por lo cual, el porteador no debe fallar al contrato pactado en el boleto de viaje.

Lamentablemente, en muchas ocasiones, los porteadores no cumplen el contrato; pero más que todo, son los empleados del empresario, quienes no conducen hasta su destino a los viajeros, sino que los dejan a medio camino, devolviéndoles una parte del valor del pasaje. Esto, es una burla para el viajero y deja mucho que desear, provocando consecuentemente, el desprestigio de muchas empresas autobuseras de nuestro medio.

9) ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS.

ELEMENTOS PERSONALES:

a) El porteador y el pasajero: El Porteador: Es la persona individual o jurídica que contrae la obligación de conducir al pasajero, de un lugar a otro. Para poder prestar el servicio, necesita autorización previa, o sea, el denominado derecho de "línea", por la Dirección General de Transportes, del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, si es transporte extraurbano; o de las autoridades municipales, si se trata de transporte urbano.

El Pasajero o Viajero: Es la persona que es conducida de un lugar a otro, según las estipulaciones que ofrece el servicio, por lo que se le considera un contrato de adhesión, ya que las condiciones están establecidas de antemano. El pasajero, es el usuario del servicio.

Además, dentro de los elementos personales, se puede mencionar a los Trabajadores del Porteador, como lo son el piloto y el copiloto, aunque la ley no los menciona; forman parte de la tripulación que guía al conjunto de pasajeros en el itinerario del medio de transporte.

ELEMENTOS REALES: El elemento real del contrato de transporte es el valor o precio del pasaje, contenido en el boleto o billete de viaje y que el porteador tiene derecho a cobrar y el pasajero está obligado a pagar. El precio está determinado en interés público y no puede ser alterado sin autorización previa de las dependencias administrativas correspondientes. Otro elemento real del contrato está constituido por el equipaje, cosas u objetos que lleva consigo el pasajero.

ELEMENTOS FORMALES: El contrato de transporte se encuentra sujeto a la formalidad del boleto o billete de viaje que el porteador está obligado a entregar al pasajero, como prueba del contrato celebrado. Los elementos de forma son simples.

10) DISPOSICIONES LEGALES QUE REGULAN EL TRANSPORTE URBANO.

El funcionamiento del transporte urbano, está regulado por el Código Municipal, la Ley de Transportes y el Código de Comer-

Así tenemos que el Código de Comercio, regula las disposiciones ativas al transporte terrestre, marítimo y aéreo, en forma conjunta o paralela.

OBIGACIONES DEL PORTEADOR: El porteador asumirá las obligaciones - responsabilidades del transporte aunque utilice los servicios de terceros (artículo 796 del Código de Comercio).

TRANSPORTE COMBINADO: Si en un contrato de transporte intervinieren o más porteadores, cada uno responderá dentro del ámbito de su respectiva ejecución. Si se pacta un transporte combinado, se expedirá un documento único y los porteadores serán solidariamente responsables de la ejecución del contrato (artículo 797 del Código de Comercio).

El Código Municipal, establece que el "Transporte Urbano", es un servicio público que las Municipalidades pueden prestar discretionalmente, por lo menos en cuanto al funcionamiento de la empresa del porteador, y le son aplicables la Ley de Transportes (Decreto 253 del Congreso de la República), el Código Municipal, así como los reglamentos y ordenanzas que se dictan para la adecuada efectividad de la misma. Ello incluye el precio del transporte, rutas, horarios, cargas pesadas, etc.

Es preciso mencionar que "para el cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 2o. de la Ley de Transportes, se seguirá un expediente en el Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas o en la Municipalidad respectiva, según el caso, sobre los puntos siguientes:

Sobre la conveniencia del servicio y la aplicación correcta de los principios económicos en materia de transporte a fin de evitar - competencias ruinosas, duplicación o multiplicación innecesaria - de inversiones, eliminación injusta de los pequeños empresarios y cualquier otra circunstancia perjudicial para la economía nacional.

Sobre la imposibilidad de que pueda resultar una absorción o monopolización de hecho, de una o varias líneas de transporte, por parte de los interesados.

Sobre las condiciones de eficiencia y seguridad que puede ofrecer el servicio, principalmente con respecto a la carga y las vidas - de pasajeros y tripulantes.

Sobre la calidad de los vehículos y demás implementos del servicio u otros datos que se consideren necesarios" (14).

Además, la Ley de Transportes, en su artículo 7o. estipula que: "Los servicios públicos de transportes urbanos de pasajeros por autobuses o tranvías son municipales" (15).

(14) Ley de Transportes, Decreto Legislativo número 253. Guatemala, 1,946. Pág. 2.

(15) Ibid. Pág. 3.

Además menciona que: "Las Municipalidades podrán celebrar contratos y otorgar concesiones para el establecimiento y funcionamiento de los servicios expresados en el artículo anterior (7o.), siempre que llenen los requisitos estipulados en el artículo 3o. de la presente ley (Ley de Transportes) y los siguientes:

que los interesados se comprometan a cumplir expresamente todos los requisitos y condiciones que en el contrato respectivo, fije la Municipalidad para la explotación de ésta clase de servicios.

que la Municipalidad fije, a su prudente arbitrio, el número de rutas o líneas del servicio que se van a establecer y el número de vehículos que deban servirlos, y;

que el vencimiento del plazo estipulado en el contrato, no podrá ser mayor de quince años, estará a lo que prescribe el artículo 102 de la Constitución de la República" (16).

En relación a las disposiciones que regulan el transporte urbano, y a manera de ejemplo, tenemos que el Reglamento de Transporte Urbano de Autobuses de la ciudad de Quetzaltenango, departamento del mismo nombre, aprobado con fecha veintisiete de Marzo de mil novecientos ochenta y nueve, publicado en el Diario de Centroamérica, el 3 de Mayo de 1,989, regula el funcionamiento del servicio urbano de pasajeros, en un total de 77 artículos que se refieren, entre otros aspectos a: Las disposiciones generales, requisitos para el establecimiento de nuevas rutas, requisitos de observancia obligatoria, de los vehículos (dimensiones) especificaciones técnicas, comodidad, los cojines de los buses, seguridad, iluminación de tránsito, mantenimiento, estética, control del servicio, de las obligaciones de los concesionarios, de los usuarios, de los pilotos o conductores, prohibiciones a los pilotos o conductores (sanciones), de los inspectores, de las infracciones y sanciones, disposiciones transitorias, etc. (17).

DISPOSICIONES LEGALES QUE REGULAN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO

El transporte extraurbano, está regulado por el Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera (Acuerdo Gubernativo número 42-94, de fecha 3 de Febrero de 1,994). Así tenemos que el artículo 1o. de dicho Reglamento, establece: "El presente Reglamento tiene por objeto:

- a) Regular el Servicio público de transporte extraurbano de pasajeros, con el fin de obtener seguridad y eficiencia para las personas, bienes e intereses, confiados a tal servicio.
- b) Proteger y fomentar una competencia lícita y leal entre los portadores del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros y;
- c) Asegurar la existencia y operación de un sistema ramificado

(16) Ley de Transportes. Pág. 3.

(17) Reglamento del Transporte Urbano de Autobuses de la Ciudad de Quetzaltenango. 1,989. págs. 1, 2, 3 y 4.

servicio de transporte extraurbano, que contribuya a impulsar la vía nacional" (18).

El artículo 2o. del mismo Reglamento, regula el servicio público de transporte extraurbano de pasajeros, que se efectúa por medio de vehículos terrestres, tales como: Autobuses, omnibuses, microbuses y otros. Asimismo, el segundo párrafo del referido artículo, indica que debe entenderse por Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros, siendo el que se realiza de una cabecera municipal a otra cabecera municipal o a cualquier lugar de otro municipio y viceversa, de un lugar de un municipio a cualquier lugar de otro municipio y de una cabecera municipal o de algún lugar municipal a cualquier punto situado fuera del territorio nacional y viceversa.

Este artículo, nos explica la naturaleza jurídica del transporte extraurbano, en cuanto a los puntos que recorren los buses y a los puntos de partida y llegada.

El mismo Reglamento expresa, que el servicio de Transporte Urbano se regula conforme a lo dispuesto en el Código Municipal.

Otra norma que nos habla del funcionamiento del Transporte Extraurbano de Pasajeros, es el artículo 4o. del Reglamento relaciona, respecto a la persona que opera el transporte, que "se entiende por porteador de pasajeros, la persona física o jurídica propietaria de vehículos automotores, autorizada para dedicarse al transporte público de pasajeros por carretera, de conformidad con las normas contenidas en la Ley de Transportes (Decreto No. 253 del Congreso de la República) y el Reglamento".

Además, el artículo 5o. del mismo Reglamento, estipula: "El servicio público de transporte a que se refiere este Reglamento, se presta únicamente por porteadores guatemaltecos". Para efectos de este Reglamento, también se considera como porteadores guatemaltecos, a las personas jurídicas cuyo capital pertenezca, por lo menos, en un sesenta por ciento a guatemaltecos de origen y que su capital, esté formado con el porcentaje que establece el Código de Comercio.

La norma que precede, significa que los empresarios del Transporte Extraurbano, deben ser ciudadanos guatemaltecos; es decir, personas individuales; pero, también pueden serlo, las personas jurídicas, con la condición de que el capital invertido en la empresa sea propio de guatemaltecos en un sesenta por ciento.

Con respecto a la autorización de licencia de transporte, el artículo 8o. del citado Reglamento, expresa: "Para prestar el servicio de cualquier ruta de transporte extraurbano de pasajeros, se requiere obtener licencia extendida por la Dirección".

Este artículo establece que el interesado solicitará a la Dirección General de Transportes, en el formulario respectivo, conseguir la autorización de la línea de transporte. Además, acompaña

Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera. Acuerdo Gubernativo No. 42-94. Guatemala, C. A. 1,994. Pag. 2.

á a la solicitud, un cuadro de la ruta en donde servirá, detallando ciudades, villas, pueblos, aldeas, caseríos y lugares que recorrerá, distancias, frecuencias de los viajes y horarios del servicio. Por otra parte, un proyecto de tarifas de pasajes, constancia que acredite su nacionalidad, detalle del número de unidades con sus respectivos datos y características, copia legalizada del contrato de servicio que desea establecer, documentos de su estado patrimonial que acredite su capacidad económica.

Después de presentar la solicitud, si es correcta, la Dirección de Costa del interesado, publicará un edicto en el Diario Oficial o Diario de Centroamérica, por dos veces dentro de ocho días y además, se colocarán edictos en los estrados de las Alcaldías Municipales y en la sede de la Dirección.

Quando la resolución que otorga la licencia solicitada está firme, se hace saber al interesado, quién debe presentar los vehículos propuestos dentro de un plazo de cuarenta y cinco días (artículo 19 del Reglamento). Un experto de la Dirección, rendirá informe sobre si los vehículos rinden los requisitos de seguridad y comodidad necesarios para operar. Si es desfavorable, la Dirección fija al interesado, un plazo de veinte días para que cumpla dichos requisitos.

Satisfechos los requisitos, la Dirección extiende al solicitante la respectiva documentación y éste debe empezar a operar dentro de un plazo no mayor de diez días hábiles, caso contrario, se cancela la licencia.

Toda licencia de transporte extraurbano de pasajeros, se otorga por un plazo de diez años, que se puede renovar por períodos iguales siempre que el interesado lo solicite por lo menos con dos meses de antelación a la fecha de vencimiento (artículo 24 del Reglamento).

Con la autorización de la licencia de transporte, la Dirección fijará las tarifas, guiándose por los siguientes aspectos:

- a) La inversión de capital del porteador.
- b) Los costos fijos de operación.
- c) Los costos variables de operación de las rutas. Inclusive, los sueldos y salarios.
- d) La longitud del trayecto.
- e) La topografía del terreno y la condición de las carreteras.
- f) El valor del pasaje cobrado en línea y distancias similares.

2) DISPOSICIONES LEGALES QUE REGULAN EL TRANSPORTE AEREO.

El transporte aéreo, es regulado en primer lugar, por el Código de Comercio de Guatemala. Por ejemplo: El artículo 795 de dicho cuerpo legal, estipula: Aplicabilidad: Las disposiciones del presente capítulo, se aplicarán al transporte por tierra, por agua y por aire.

El contrato de transporte de personas y de cosas, en el Código de Comercio, aparece regulado, de los artículos del 794 al 823.

Asimismo, el transporte aéreo, es regulado por la LEY DE AVIACION CIVIL, Decreto del Congreso de la República de Guatemala.

de fecha 28 de Octubre de 1,948.

Así tenemos que, en algunos artículos de dicha ley, se leen las siguientes disposiciones:

Artículo 30.-"Toda aeronave que vuele en el territorio de la nación se encuentre dentro de sus límites, queda sometida a las leyes de la república y a la jurisdicción de sus autoridades".

Artículo 50.-"El ejercicio de la navegación aérea y en general, todo movimiento de aeronaves, nacionales o extranjeras, sobre el territorio de la república, está sujeto al control del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, y por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en los casos que determina ésta -

Artículo 16.-"Ninguna aeronave nacional podrá volar sobre territorio extranjero o sus aguas territoriales sin estar debidamente matriculada en la Dirección General de Aeronáutica Civil y hallarse en posesión de un certificado de navegabilidad expedido por dicho organismo haber cumplido todos los demás requisitos establecidos en ésta ley y en los reglamentos correspondientes".

La Ley de Aviación Civil, regula el transporte aéreo; es decir, funcionamiento de las aeronaves, así: Capítulo I: Disposiciones generales, capítulo II: Dirección General de Aeronáutica Civil, Capítulo III: De las aeronaves, su nacionalidad, matrícula y régimen jurídico, Capítulo IV: De los pilotos y demás personal de las aeronaves, Capítulo V: De los servicios aéreos y del tráfico aéreo nacionales, Capítulo VI: De las empresas aéreas extranjeras y de los servicios internacionales, Capítulo VII: De los aeródromos, aeropuertos y demás elementos terrestres, Capítulo VIII: De las responsabilidades civiles, Capítulo IX: De los embargos y las prescripciones, Capítulo X: De los siniestros aeronáuticos, Capítulo XI: Disposiciones finales.

A nivel internacional, el transporte aéreo, aparece regulado en el Convenio de "Varsovia", celebrado en el año de 1,929, y que fue publicado en La Gaceta de Madrid el día 21 de Agosto de 1,931.

Este Convenio, consiste en términos generales, en ciertas normas relativas al transporte aéreo internacional, por las cuales, los Estados o altas partes contratantes, se han puesto de acuerdo para preservar una uniformidad en el tráfico aéreo.

De esa cuenta, el artículo 10. del referido Convenio, expresa: presente Convenio, se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado contra remuneración, en aeronave. Se aplica igualmente, a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una empresa de transporte aéreo".

La Sección primera del Capítulo Segundo del referido Convenio, trata del billete de viaje. Seguidamente, del transporte del equipaje, la carta de porte aéreo, la responsabilidad del porteador por los daños ocasionados, en caso de muerte, herida o cualquiera otra lesión corporal sufrida por los viajeros, cuando el accidente es causado por el orden de la nave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.

El Convenio de Varsovia, fué suscrito por varios países del glo

terráqueo y otros que se han adherido al mismo, por lo cual, prácticamente lo han ratificado y lo han tomado para regirse en sus relaciones aéreas internacionales.

Actualmente, nuestro país, no es signatario del Convenio de Varsovia; pero, en el Congreso de la República, se encuentra un proyecto de Ley tendiente a la adhesión al mismo, estando pendiente de su aprobación.

TRANSPORTE DE COSAS:

Conviene seguidamente, referirme al transporte de cosas, en los términos siguientes:

CONCEPTO: Según el Doctor Edmundo Vásquez Martínez: "El contrato de transporte de cosas, es el que tiene por objeto la conducción de cosas o mercaderías ajenas, de un lugar a otro, las cuales, deberán ser entregadas al consignatario" (19).

El contrato de cosas, está regulado según mencioné antes, por el Código de Comercio, por la Ley de Transportes y por el Reglamento de Transportes Extraurbanos, fuera de las normas que se refieren especialmente, al transporte por ferrocarril, el transporte marítimo y el transporte aéreo.

Las disposiciones del Código de Comercio, se refieren en general, al transporte de cosas, cualquiera que sea el medio en que se realice, y por ello, se aplican al transporte por tierra, por agua y por aire.

El transporte de cosas tiene la misma naturaleza jurídica y los mismos caracteres del contrato de transporte, a pesar de que la entrega de las cosas a ser transportadas, se haga al mismo tiempo de concluir el contrato. Esto no quiere decir que se trate de un contrato real, ya que la entrega sólo es esencial en la fase de ejecución del contrato y no en la formativa, es siempre un contrato consensual.

ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE COSAS.

ELEMENTOS PERSONALES:

El Cargador, remitente o consignante: Es quien por cuenta propia o ajena, encarga al porteador, la conducción de mercaderías (artículo 805 del Código de Comercio).

El Consignatario o destinatario: Es la persona a quien se envían las cosas. Consignante y Consignatario, es la misma persona.

El porteador, transportista o empresario de transportes: Es quien contrae la obligación de conducir las mercaderías de un lugar a otro.

Los empresarios de cosas requieren autorización y registro por parte del Ministerio de Economía o de la respectiva Municipalidad, según se trate de transportes Extraurbanos o Urbanos (ar-

(19) Vásquez Martínez, Edmundo: Op. Cit. Pág. 591.

los 2o. y 3o. de la Ley de Transportes). El porteador, asume las obligaciones y responsabilidades del transporte aunque utilice los servicios de terceros (artículo 796 del Código de Comercio).

ELEMENTOS REALES: Están formados por las mercaderías o efectos objeto del contrato y el precio o valor del transporte.

Seguidamente, explico individualmente cada elemento real;

Las mercaderías o cosas: El cargador o remitente las entrega para que sean transportadas y deben ser embaladas, de tal modo que se pueda indicar el número, peso, forma de embalaje y contenido de los fardos, con expresión del género y calidad de los efectos que tienen (artículo 805 del Código de Comercio).

El cargador soporta los daños que provengan de defectos ocultos del embalaje (artículo 806 del Código de Comercio) y es responsable de los daños que se ocasionen por vicios ocultos de la cosa (artículo 807 del Código de Comercio).

El porteador tiene el derecho de exigir la apertura y reconocimiento de los bultos en el momento en que se le entregan (artículo 808 del Código de Comercio).

El objeto del transporte de cosas, debe estar constituido por cosas materiales, especialmente delimitadas y susceptibles de ser pesadas (artículo 805 del Código de Comercio).

Precio del transporte: Es la contraprestación del cargador o remitente frente a la prestación del porteador. El precio es un elemento esencial de éste contrato, ya que el transporte gratuito no es un contrato de transporte en sentido técnico-jurídico.

El precio puede ser satisfecho por el cargador o por el consignatario, según que el transporte sea con "porte pagado" o a cobrar (artículo 815 del Código de Comercio).

Cuando el transporte se presta por líneas establecidas y autorizadas por el poder público (caso de la mayoría del transporte extraurbano), el precio debe ajustarse a las tarifas aprobadas (artículo 5o. de la Ley de Transportes, 33 y siguientes del Reglamento de Transportes Extraurbanos).

A CARTA DE PORTE: Este contrato se documenta mediante un título de crédito denominado "Carta de porte" o "Conocimiento de embarque", según se trate de mercaderías transportadas por vía aérea o terrestre, o bien, por vía marítima.

El porteador está obligado a entregar al cargador, si éste lo exige, una carta de porte o conocimiento de embarque (artículo 808 del Código de Comercio) y en todo caso, debe expedir un comprobante de haber recibido la carga.

La carta de porte y el conocimiento de embarque, se clasifican dentro de los títulos de crédito representativos o de tradición, y en tal virtud, la posesión del título equivale a la posesión de las mercaderías, objeto del transporte, y las mismas se pueden transmitir con la sola tradición del título.

ELEMENTOS FORMALES: Según el artículo 808 del Código de Comercio, el porteador debe extender al cargador un comprobante que acredite haber recibido la cosa a transportar. Este comprobante debe contener todos los términos del contrato, por lo que la forma escrita, es obligatoria.

A la par de dicho comprobante, el cargador puede exigir al porteador, que le extienda la carta de porte o el conocimiento de embarque, según el caso, los cuales, completan la forma escrita en el transporte de cosas.

EFFECTOS JURIDICOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE COSAS:

- 1) El cargador, remitente o consignante: Debe entregar al porteador, los efectos o cosas objeto del transporte junto con los documentos necesarios para el tránsito de la carga (artículo 805 párrafo 2o. del Código de Comercio). El cargador soporta los daños derivados de la falta de documentos y de la inexactitud u omisión de las declaraciones que debe formular (artículo 806 del Código de Comercio). Si el porteador realiza el transporte a sabiendas de que no se le han entregado esos documentos, los daños serán a su cargo (artículo 806 del Código de Comercio).
- 2) Embalar adecuadamente las cosas que entregue para ser transportadas, ya que los daños que provengan de defectos ocultos del embalaje, son de su cuenta (artículo 806 del Código de Comercio).
- 3) Identificar la carga, indicando el número, peso, forma de embalaje y contenido de los fardos, con expresión del género y calidad de los efectos que contienen (artículo 805 del Código de Comercio).
- 4) Abrir los bultos o fardos que entregue, si el porteador lo exige (artículo 808 del Código de Comercio).
- 5) Pagar el flete si éste no es a cobrar (artículo 794 del Código de Comercio).
- 6) Soportar los daños ocasionados por vicios ocultos de la cosa transportada (artículo 807 del Código de Comercio).

El Porteador:

- 1) Su obligación principal es transportar las cosas de un lugar a otro (artículo 794 del Código de Comercio) y transportarlas en el mismo estado en que las recibió.
- 2) Recibir en el lugar convenido las cosas que se haya comprometido a transportar (artículos 805 y 808 del Código de Comercio).
- 3) Expedir un comprobante de haber recibido la carga o la carta de porte o conocimiento de embarque, si se lo exige el cargador (artículo 808 del Código de Comercio).
- 4) Seguir el itinerario o ruta convenidos (artículo 805 párrafo 3o. del Código de Comercio).
- 5) Entregar las cosas, poniéndolas a disposición del consignatario, en el lugar, plazo y con las modalidades convenidas y si, el lugar de entrega fuera diverso del domicilio del consignatario, dárselo aviso inmediato del arribo de las cosas (artículo 816 del Código de Comercio).

Depositar judicialmente las cosas, si no hallare al consignatario en el lugar indicado o éste se negare a recibir las (artículo 816 del Código de Comercio).

Asumir la responsabilidad por la pérdida total o parcial de las cosas transportadas y de los daños que sufran por avería o retraso, a menos que pruebe que se debieron a vicio propio de la cosa, a su especial naturaleza, a caso fortuito, fuerza mayor o a hecho o instrucciones del cargador o del consignatario (artículo 816 del Código de Comercio).

Avisar a quien tenga derecho a recibir la carga, si pasados los treinta días de presunción de pérdida, la encontrare, para que dentro de ocho días declare si está dispuesto a recibirla sin gastos adicionales en el punto de partida o de destino (artículo 822 del Código de Comercio). Si ha indemnizado la pérdida, tiene derecho a que se le reintegre lo pagado en tal concepto.

El Consignatario o Destinatario:

Recibir las cosas en un término de veinticuatro horas a partir del momento en que el porteador las ponga a su disposición, siempre que estén en las condiciones que indique la carta de porte o el conocimiento de embarque (artículo 812 del Código de Comercio), si parte de la carga está averiada, debe recibir lo que esté ileso.

Abrir y reconocer los bultos en el momento de recibirlos, si el porteador lo solicita (artículo 813 del Código de Comercio).

Si el flete es a cobrar, pagar su importe al serle entregadas las cosas transportadas.

Pagar el valor de las cosas transportadas, si el porteador se obligó con el remitente a hacer el cobro al hacer entrega de las mismas (artículo 815 del Código de Comercio).

PRIVILEGIO DEL PORTEADOR: Es el derecho de retención que goza sobre las cosas o mercaderías objeto del transporte y la preferencia a ser pagado con el importe de la venta de las mismas (artículos 682 y siguientes del Código de Comercio).

Esto lo hace la ley con el objeto de estimular al porteador para que acepte cualquier proposición de transporte sin necesidad de averiguar la solvencia del cargador, por lo cual, le concede un conjunto de derechos para asegurarle la percepción de los fletes y gastos de transporte y facilitarle la rápida liquidación del contrato.

EFFECTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS.

Los derechos y obligaciones que surgen del contrato de transporte de personas son:

Para el Pasajero: Pagar el precio (artículo 794 del Código de Comercio), realizar el viaje en la fecha convenida, utilizar el vehículo para el efecto, ocupar el asiento que se le destine y tomar las precauciones de seguridad del caso.

Para el porteador: Conducir al pasajero al lugar de destino convenido (artículo 794 del Código de Comercio), realizar el viaje -

el itinerario señalado, utilizar los vehículos en condiciones adecuadas para el servicio (artículos 10. y 30. de la Ley de Transportes) transportar el equipaje del pasajero.

ACTERES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y DE COSAS.

- Es un contrato consensual.
- Es un contrato bilateral.
- Es un contrato oneroso.
- Es un contrato principal.
- Es un contrato conmutativo.

El concepto de contrato de transporte es genérico, o sea, para personas o cosas (artículo 794 del Código de Comercio).

El régimen legal del contrato, se aplica al transporte por tierra, aire o agua (artículo 795 del Código de Comercio).

El porteador tiene una responsabilidad personal, aún cuando utilice los servicios de terceros (artículo 796 del Código de Comercio).

Quando intervienen varios porteadores, la responsabilidad de cada uno se limita al ámbito de su respectiva ejecución (artículo 797 del Código de Comercio).

La intervención de dos o más porteadores, origina el llamado "transporte Combinado". En este caso, si el porteador tiene su domicilio en Guatemala, está sujeto a las leyes y tribunales de la república, aunque el transporte se hubiese iniciado o concluido fuera del territorio nacional (artículo 798 del Código de Comercio).

Los derechos que se quisieren reclamar como consecuencia del contrato de transporte, prescribe a seis meses, plazo que corre a partir de haber terminado el viaje o de la fecha en que la persona o las cosas debieron llegar a su destino (artículo 799 del Código de Comercio).

NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE Y DEL CONTRATO DE COSAS

Es un contrato mercantil ya que se encuentra tipificado dentro de los contratos particulares que tiene el Código de Comercio, sin perjuicio de que al darse como fenómeno del tráfico mercantil, la voluntad de la parte que presta el servicio de transporte se sujeta a las previsiones que le imponen leyes de carácter público, no-modificables por la autonomía de la voluntad; tarifas o precios del transporte, rutas, horarios, categorías, etc.

Según el Doctor René Arturo Villegas Lara, en el Curso de Contratación Mercantil, que recientemente impartió en el Bufete Popular de la ciudad capital de Guatemala, del 14 de Septiembre al 9 - Noviembre de 1,994 y que tuvo el privilegio de recibir, en una de sus excelentes conferencias, expresó: "Considero al contrato de transporte como un medio para la prestación de un servicio público, con características propias y destinado a funcionar como uni -

intractual autónoma" (20).

Le permito agregar, que el contrato de transporte se encuentra sujeto a la formalidad del BOLETO O BILLETE de viaje, que el porteador está obligado a entregar al pasajero, como prueba del contrato celebrado.

Los elementos de forma del boleto de viaje, són simples y tanto el Código de Comercio (artículo 804), como las leyes y reglamentos del transporte extraurbano, establecen los requisitos mínimos de dicho boleto siendo los siguientes: Nombre de la Empresa, fecha de viaje, precio que se lleva, precio del pasaje, origen y destino de la transmisión, fecha de servicio, etc.

Estos boletos són estandarizados en cuanto a sus elementos generales y se reducen a un mínimo considerable cuando se trata de transporte urbano; Esto lo apreciamos cuando viajamos en un bus urbano de la capital o del interior de la república; lo que es consecuencia de la masificación del tráfico comercial.

En síntesis, el boleto o billete de viaje, prueba la existencia del contrato de transporte, así como todos los derechos y obligaciones que surten la relación jurídica, tanto para el porteador como para el pasajero.

Al final de mi trabajo, en el apartado correspondiente a los anexos le permito incluir un modelo del boleto o billete de viaje del transporte urbano y del transporte extraurbano guatemalteco, de empresas creadas al azar; y asimismo, de empresas mexicanas.

Para documentar en forma más técnica el presente tema, procedo a transcribir literalmente, el contenido del artículo 804 del Código de Comercio, que estipula el contenido del boleto de viaje, así: "BOLETO O BILLETE DE VIAJE: El porteador deberá entregar al pasajero, un boleto o billete de viaje, en donde consten: La denominación de la empresa, la fecha del viaje, número de piezas de equipaje y las demás circunstancias del transporte. En relación con los equipajes que se entreguen al porteador, éste entregará una contraseña que los identifique" (21).

Como expresé anteriormente, los requisitos que lleva impresos estos boletos, són sencillos y mínimos, pero de vital importancia porque sirven como prueba del contrato.

Como un agregado a la NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTES, quiero indicar que se le considera un contrato de obra porque el porteador se compromete a prestar el servicio y producir el resultado que busca el pasajero.

Cuando hablé de los efectos jurídicos del contrato de transporte-

Conferencias de Contratación Mercantil: Impartidas por el Doctor René Arturo Villegas Lara, del 14 de Septiembre al 9 de Noviembre de 1,994. Sede: Bufete popular de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala, C. A. Código de Comercio, Decreto Legislativo No. 2-70. pág. 121.

de cosas, me referí al PRIVILEGIO DEL PORTEADOR, indicando que es el derecho de retención de que goza el porteador sobre las cosas a mercedías, objeto del transporte y la preferencia a ser pagado con el porte de la venta de las mismas (artículo 682 y siguientes del Código de Comercio).

Para fundamentar jurídicamente, lo expresado en el párrafo anterior, tomo el contenido de los artículos relacionados, y al respecto el artículo 682 del Código de Comercio, expresa: "DERECHO DE RETENCIÓN: El acreedor cuyo crédito sea exigible podrá retener los bienes muebles o inmuebles de su deudor que se hallaren en su poder, o de que tuviere la disposición por medio de títulos de crédito representativos".

El artículo 683 del mencionado cuerpo legal, preceptúa: "El que retiene, tendrá las obligaciones de un depositario".

El artículo 684, expresa: "El derecho de retención cesará si el deudor consigna el importe del adeudo, o da garantía suficiente por él".

El mismo artículo 684 del citado Código, estipula: "El derecho de retención, no cesará porque el deudor transmita la propiedad de los bienes retenidos".

Por su parte, el artículo 686 del mismo ordenamiento legal, dice: "En caso de que la cosa retenida sea embargada, quien la retiene tendrá derecho a:

- 1o) Conservar la cosa con el carácter de depositario judicial y tomar las medidas necesarias si los bienes pudieren sufrir descomposición o pérdida considerable de su valor.
- 2o) Ser pagado preferentemente, si el bien retenido, estaba en su poder en razón del mismo contrato que originó su crédito.
- 3o) Ser pagado con prelación al embargante, si la creación del crédito éste es posterior a la retención".

Finalmente, el artículo 687 del Código de Comercio, habla de las obligaciones derivadas de la retención: "El que ejercite el derecho de retención queda obligado a pagar las cosas, los daños y perjuicios;

- 1o) Si no entabla la demanda dentro del término legal.
- 2o) Si se declara improcedente la demanda".

Por su parte, el Licenciado Manuel Osorio, expone que el derecho de retención; "Es una especie de derecho pignoraticio establecido por disposición legal en determinadas ocasiones, para habilitar al poseedor o tenedor de las cosas ajenas el conservarlas hasta el pago de lo debido por ella o por alguna causa con misma relacionada" (22).

La anterior concepción significa que, el porteador o empresario de un medio de transporte, tiene el derecho de poseer o retener

la cosa objeto del contrato de transporte de cosas, en el dado caso que el deudor no le haga efectivo el valor del transporte de las cosas cuando las ha llevado a su destino.

Es decir, que el acreedor tiene razones suficientes para retener bienes muebles o inmuebles del deudor mientras éste no cumpla la obligación que es en deberle. Por ejemplo: En un bus extraurbano de dicha categoría, si un pasajero lleva consigo cinco quintales de mercancía y se niega a pagar el flete de los bultos, el porteador puede retenerlos hasta que el pasajero le cancele dicho flete.

EL TRANSPORTE EXTRAURBANO

CONCEPTO: Es el medio de locomoción por el cual se conduce de un lugar a otro, por lo regular, de una población a otra u otras, a personas o cosas, a cargo de una empresa de transportes debidamente autorizada para el efecto.

El transporte extraurbano de personas o cosas, se puede llevar a cabo, dentro de los siguientes puntos geográficos:

- a) De una población urbana a otra o viceversa.
- b) De una población urbana a cualquier lugar rural y viceversa.
- c) De una población urbana o de un lugar rural a cualquier punto situado fuera del territorio nacional y viceversa.

Quiere decir que, el transporte catalogado como "Extraurbano", por naturaleza propia, debe realizarse de una población a otra u otras, pasando necesariamente por otros lugares que pueden ser urbanos o rurales, en contraposición al transporte "Urbano", que únicamente tiene verificativo dentro del área urbana, o sea, dentro del perímetro urbano de la ciudad capital, de una cabecera departamental o municipal.

El transporte "Extraurbano" es un servicio público, que puede efectuarse por medio de vehículos terrestres, tales como: Autobuses, buses, omnibuses, microbuses, microtaxis, camionetas, camiones, trailers, furgones, autotanques, camiones-tanques, taxis, vehículos automotores y en general, todo medio de transporte terrestre.

Lo anterior significa que, el transporte extraurbano se realiza por diferentes medios de locomoción, por lo regular, a través de buses, autobuses, microbuses, taxis, camionetas, pickups, si el servicio es terrestre. Estos vehículos, constituyen el caso típico y común en nuestro medio.

También pueden conducirse pasajeros y cosas, en ferrocarriles o metros, como sucede en países de mayor desarrollo económico-social e industrial, como México, Estados Unidos, Francia, Canadá, etc.

El ferrocarril es considerado también como un medio de transporte extraurbano; pero, corre sobre rieles, aunque dicho sea de paso, en nuestro país, últimamente el ferrocarril ha disminuido de demanda, al extremo de que está por desaparecer. Esto, debido a la lentitud del servicio, en contraposición con los buses y vehículos automotores, que vienen a ser más rápidos para el desarrollo

lo de las actividades del hombre, mientras que el ferrocarril viene a convertirse en un atraso y pérdida de ingresos económicos para las personas. Sin embargo, el ferrocarril, es algo muy tradicional en Guatemala, y hoy, tan sólo se observan algunas locomotoras diesel halando vagones y transportando carga.

Todas las personas tenemos acceso a una unidad de transporte extraurbano y el derecho a abordarla y conducirnos de un lugar a otro. Esto, por el hecho de ser un servicio público, y a nadie se le puede negar el servicio, porque existe libertad de locomoción, y es más, no existen privilegios para que sólo una minoría utilicen el servicio.

Esto es lógico porque la libre locomoción, es un derecho constitucional, en virtud del cual, podemos trasladarnos de un lugar a otro, en ninguna limitación; pero en la realidad de nuestro medio, se dan ataques a éste derecho, ya que algunos empleados de los empresarios de buses extraurbanos, sólo pretenden conducir a los pasajeros que viajan a lugares lejanos y no a lugares cortos, con el objeto de obtener mayores ingresos económicos para la empresa donde laboran o para su interés personal, menoscabando de ésta manera, los intereses del usuario, lo cual no debe ser así porque lo más importante es prestar un servicio eficiente al público, que necesita del transporte extraurbano.

Asimismo, algo negativo en el transporte extraurbano es que, los empleados del porteador, alteran el valor del pasaje en forma frecuente, perjudicando la economía de los usuarios, tan desgastada en éstos tiempos de crisis económica.

Considero que éstas actitudes de los empleados de los porteadores constituyen un abuso y falta de conciencia profesional, pues, lo hace impulsados por su ansiedad de enriquecimiento personal, lo que consecuentemente, resulta incorrecto e injusto, toda vez que para regirse al cobro del pasaje, existen tarifas autorizadas por la Dirección General de Transportes, a las que deben sujetarse y no lucrar con el nombre de los usuarios.

Es conveniente explicar que quienes conducen personas o cosas en una unidad de transporte extraurbano o urbano, se llaman "Porteadores" los que gozan del servicio, "pasajeros", viajeros o simplemente usuarios.

Como expuse anteriormente, toda persona tiene derecho a usar el servicio de transporte extraurbano, ya que no existen monopolios en ésta materia. Al respecto, el Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, afirma: "Ningún porteador podrá gozar de preferencia o de exclusividades en el servicio público de transporte extraurbano de pasajeros" (23).

Esto significa que, todo porteador tiene la obligación de conducir a su destino a los viajeros según el contrato de transporte celebrado y que consta en el boleto o billete de viaje, siempre y cuando no haya cancelado el valor del pasaje.

(23) Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera. Pág. 5.

entro del transporte extraurbano, puedo mencionar las siguientes clases de autobuses que transportan personas y cosas en diferentes partes del país:

empresas de Primera Categoría o autobuses "Pullman".
 empresas de segunda Categoría o de buses corrientes.
 servicio de línea corta.
 servicio Exclusivo.
 servicio Directo.
 servicio Internacional.
 servicio de Turismo.
 servicio Especial.

EMPRESAS DE PRIMERA CATEGORÍA: Este servicio se caracteriza porque se presta directamente entre los puntos terminales y los vehículos tienen mayor comodidad y confort, asientos numerados y regulables y son autobuses tipo "pullman", con motor trasero y sus ventilación de aire, con porta equipaje ubicado dentro del cuerpo del autobús.

En nuestro país, éstos buses recorren distintos lugares, y por lo regular, su recorrido es de la ciudad capital hacia el interior de la República, tocando diversos lugares y llegando a un punto determinado, que es el final de su itinerario y viceversa.

Las características de éstos autobuses, son determinadas por la ley; pero en realidad, algunos reúnen las condiciones de comodidad indispensables, mientras que otros, dejan mucho que desear porque circulan con vidrios rotos, asientos rotos y destruidos, con basura en su interior y malos olores, asimismo, con ventanas deterioradas, y por ende, poseen poca o nula ventilación que provoca excesivo calor o si no las tienen, la lluvia entra al interior en época de invierno. Todo esto, implica falta de comodidad para el usuario.

Existen varias empresas de autobuses "Pullman", que recorren y cubren, los veintidós departamentos del país: Zona Norte, Sur, Oriental y Occidental. Lo cual, permite la fácil movilidad de los viajeros de un punto a otro.

Dentro de éstas empresas, puedo mencionar algunas: Rápidos del Sur, Fortaleza del Sur, Fronterizo, Moreliana, Rápidos del Pacífico, Galgos, Costa Grande, Rutas "Tecún", Charras, Macarena, Esmeralda, Pamaxén, Tacaná, Velásquez, Méndez, Trans Pacífico, Rutas Porteña, Golondrina, etc. que recorren de la capital a la costa Sur y viceversa. Rutas Orientales, Transportes Guerra, Transportes "Escobar", Litegua, etc., que cubren de la ciudad capital al Oriente del país y viceversa. Marquensita, América, Malacatán, Galgos, etc., que cubren el Occidente del país. Además, Rutas del Norte, Petenera, etc., que cubren el norte del país. De igual manera, "El Cóndor Internacional", empresa que recorre de la capital de Guatemala hacia Malacatán, San Marcos, frontera con México y capital de El Salvador y viceversa.

Estos autobuses prestan un valioso servicio a los usuarios; lamentablemente, en los últimos tiempos, los mismos han degenerado mucho. Esto hace presumir que los buses de primera categoría-

o "pullman", no són más que de segunda categoría, ya que el servicio es deficiente, por muchas razones: Las unidades están deterioradas; tienen sillones rotos, caídos, vidrios quebrados, sin servicio sanitario (algunos buses lo tienen pero no funciona), se encierra mucho calor en su interior o contienen basura; y lo peor del caso, es que los pilotos y copilotos, se han dado a la tarea de recargar de pasajeros a las unidades, conduciendo un número exagerado de personas, además del autorizado por la Dirección General de Transportes. A esto agreguemos, que en la mayoría de las veces, alteran el valor del pasaje si los usuarios se resisten a pagar el aumento no autorizado. Los conductores descienden del bus en cualquier punto del recorrido, ya sea de día o de noche.

He observado personalmente y también es de la opinión pública, que los conductores de autobuses, colocan hasta treinta o más pasajeros de pie en medio de las dos filas de asientos que tiene todo autobús. Cuando el vehículo pasa frente a una garita de la Policía Nacional, le dicen a los pasajeros que se agachen o se sienten en el piso del autobús para burlar la vigilancia policial y al nada más pasar dicha garita, les dicen que deben volverse a poner de pie.

En otras ocasiones, lo más triste es que, la misma Policía Nacional, se da cuenta del recargo de pasajeros y nó dice nada, es decir se hace de la vista gorda como se dice popularmente, pero aquí hay to encerrado dice el refrán.

Lo más generalizado del fenómeno es que, pilotos, copilotos, ayudantes de copilotos que laboran en los buses y la Policía Nacional están de acuerdo para que ésto sea así, porque cuando los buses pasan frente a las garitas de policía, el copiloto le tira al policía de turno, un papelito bien enrollado, que indudablemente contiene un billete, a saber de qué valor para sobornar a la autoridad, con tal que no proteste por la infracción, convirtiéndose la autoridad, de esta manera, en cómplice del abuso, que es causa de fatales accidentes de tránsito, que culminan en tragedias como: Lesionados, fracturas, heridos y muertos inocentes, por irresponsabilidad de quienes lucran con la miseria y el dolor ajeno.

Debe ponerse un coto a tales abusos, sancionándose drásticamente a los empresarios, conductores y agentes policíacos que violen las normas de tránsito, porque ellos conjuntamente, propician los hechos de tránsito, con su conducta incorrecta.

Por otro lado, la situación no termina aquí; Los porteadores de los vehículos (concretamente, los pilotos, copilotos y ayudantes de copilotos), tratan en forma abusiva a los pasajeros, lo cual, expone con fundamento real, pues lo he comprobado personalmente, ya que ésta situación se da con frecuencia en la mayoría de empresas de primer y segunda clase, principalmente en la ruta de la ciudad capital hacia Malacatán, departamento de San Marcos, pasando por Escuintla, Mazatenango, Retalhuleu, Coatepeque y Tecún Umán y viceversa.

Los conductores de éstos buses, indican que si el pasajero no está de acuerdo en cancelar el valor del pasaje alterado (pues cobra lo que les viene en gana), entonces que se bajen del bus inmediatamente y cometen el descaro de bajar del vehículo a muchas personas de dólares a medio camino, por el sólo hecho de defender sus derechos.

Asimismo, constantemente se oyen y ven las amenazas que los conductores infringen a los pasajeros que viajan de pié, cuando el vehículo pasa frente a las garitas policíacas, les dicen que si no se bajan, que si no colaboran, que se bajen del autobús.

Todas éstas anomalías, han sido objeto de reiterados comentarios como editoriales y denuncias en varias Radiodifusoras, medios televisivos y órganos de prensa escritos del país, a nivel regional y nacional, así como denuncias realizadas ante los empresarios; y sin embargo, el servicio no mejora y cada vez más se corrompe. Los conductores de los buses, se metalizan totalmente, pensando sólo en sus intereses personales, importándoles poco que se susciten accidentes de tránsito, y por lo mismo, las empresas autobuseras, se desprestigian a mayor magnitud.

Debería imitarse al servicio extraurbano del transporte mexicano que a decir verdad, nos imparte una cátedra de organización, eficiencia y calidad, en lo relativo a seguridad, comodidad, educación, sobre todo, respeto, toda vez que en aquéllos buses no permiten llevar pasajeros de pié sino únicamente sentados y se les trata como personas humanas y no como simples objetos o títeres manipulables, como sucede aquí en Guatemala.

Es admirable además que el transporte mexicano, cuenta con seguridad para los pasajeros, en el caso de lesiones, heridas, muerte y pérdidas o atrasos en los equipajes. Esto, constituye un adelanto en materia de transporte, que en comparación con el nuestro, nos aventajadamente, por lo que en esa virtud, nosotros marchamos a la zaga.

Me formulo las siguientes interrogantes: ¿Es el porteador quién responsabiliza a sus empleados que recarguen las unidades y alteren el valor del pasaje en los buses extraurbanos? ¿Los empleados del porteador entregan a éste el valor del pasaje de los viajeros que se conducen de pié en los buses? ¿Tienen algún grado de preparación cultural los conductores de los buses extraurbanos para tratar a los viajeros? ¿Por qué la Policía Nacional no se pronuncia ante las infracciones que cometen los conductores del transporte extraurbano de pasajeros y de cosas en Guatemala?

ESAS DE SEGUNDA CATEGORIA

Se denominan también, buses corrientes o de segunda clase. Son vehículos que efectúan paradas en puntos intermedios de su ruta, poseen asientos colectivos con respaldos bajos no reclinables y el portapapeles se ubica en la parrilla sobre el techo del vehículo, protegido con lona. Sus cualidades de comodidad están catalogadas a un nivel intermedio porque poseen suspensión dura que los habilita para todo tipo de camino.

Estos buses son más pequeños que los de primera categoría y en general, cada asiento es para tres personas y son fijos, lo que produce incomodidad, si se toma en cuenta, que en medio de las filas de pasajeros, colocan a otros pasajeros más y a esto le sumamos los pasajeros que van de pié.

Las cosas o carga, se depositan en la parrilla del autobús o camión. Otro defecto que se observa en éstos buses, es el exceso de pasajeros.

jeros que conducen, pues al igual que en los buses de primera categoría o "pullman", viajan muchas personas de pie, por irresponsabilidad de pilotos y copilotos, quienes con la única intención de enriquecerse personalmente, cometen abusos diariamente, al recargar las unidades, ante la ciencia y paciencia de las autoridades de Policía y de Tránsito, que són indiferentes al problema.

A manera de anécdota, me permito indicar que viajando una vez en un bus extraurbano que de Goatepeque conduce a Quetzaltenango, Totonicapán y viceversa, el copiloto, bien enojado y de manera burlesca, pasó cobrando el valor del pasaje e indicó a los pasajeros que iban de pie en medio de las dos filas de asientos, y al no poder pasar con facilidad: "Háganse un lado, váyanse para atrás, colaboren, el pasaje vale tanto y si no lo pagan, bájense y no me molesten porque voy pensando cómo hago para robarme los veinte billetes de hoy". Por supuesto que se expresó con términos inmorales y ante su actitud, una señora le respondió: "Vaya que es sincero", ante la risa de otros pasajeros.

Urge también mejorar la calidad de los buses extraurbanos de segunda categoría. Para el efecto, el pasajero merece buen trato, y que se le cobre en concepto de pasaje, lo estipulado en la tarifa autorizada legalmente, y además, que no se recarguen las unidades para proteger la integridad física de los pasajeros; es decir, la vida humana, que es en el fondo, lo que tutela la ley guatemalteca, pero que en nuestra realidad brilla por su ausencia, porque a diario se producen accidentes de tránsito, siendo responsables como indiqué antes, portadores, pilotos, copilotos y autoridades de Policía y autoridades de tránsito.

SERVICIO DE LINEA CORTA.

Es el que se presta en una ruta con unidades con característica de primera o de segunda categorías, cuyo trayecto no excede de treinta kilómetros. Puede prestarse también con vehículos que carecen de porta-equipaje o parrilla; pero en éste caso, su servicio sólo puede prestarse a pasajeros, sin que se permita el transporte de carga de los pasajeros. Los vehículos transportan únicamente pasajeros sentados, de acuerdo con su capacidad.

SERVICIO DIRECTO.

Es el que se presta con vehículos similares a los de primera o segunda categorías, sin paradas intermedias para recoger pasajeros. Únicamente se permiten paradas de descanso para el piloto y los pasajeros, en puntos determinados y autorizados por la Dirección General de Transportes.

Si las unidades cuentan con características y comodidades adicionales a los de primera categoría, se podrá cobrar hasta un veinticinco por ciento más de la tarifa autorizada para ese servicio.

SERVICIO EXCLUSIVO.

a) PARA TRABAJADORES AGRICOLAS O INDUSTRIALES: Es el transporte de personas, con destino o retorno de las diferentes zonas agrícolas de la república. Servicio exclusivo para trabajadores industria

del país. Este transporte debe ser realizado por porteadores auzados cuando los servicios se efectúan fuera del perímetro urba-

SERVICIO EXCLUSIVO DE TURISMO: Es el que se presta hacia pua - tos de interés turístico; es decir, los que determina el Instituto de Turismo INGUAT. Este servicio se presta en el interior de la república y se limita a pasajeros, cuya finalidad es el esparcimiento, recreo o estudio. En la práctica, éstos buses llevan - el rótulo que dice: **TURISMO.**

SERVICIO INTERNACIONAL.

Es el que se presta de cualquier lugar de la república a -- otro fuera de ella y viceversa. Este servicio no podrá abordar - pasajeros ni recoger carga en los puntos intermedios de la ruta.

SERVICIO ESPECIAL.

Són los viajes expresos que se realizan en buses determina - los. Són servicios temporales que se prestan por un tiempo o pe - ríodo limitado, con ocasión de ferias, fiestas o celebraciones pú - blicas o para sustituir a los vehículos titulares de la ruta. Viajes expresos, són los que se realizan en autobuses contratados xclusivamente para un sólo servicio de transporte de pasajeros.

PROCEDIMIENTO DE AUTORIZACION DE LAS LINEAS DE TRANSPORTE EXTRA-

URBANO: El artículo 80. del Reglamento del Servicio de Trans - porte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, nos expresa en tér - minos generales, que para prestar el servicio en cualquier ruta, es necesario obtener la licencia extendida por la Dirección.

De ésta manera, dicho artículo menciona detalladamente que - el interesado; es decir, el solicitante de una línea de transpor - te, debe presentar a la Dirección, una solicitud en los formula - rios que para el efecto proporciona la Dirección, el cual, con - tiene varios datos que el interesado debe llenar a máquina o en - forma manuscrita, con la claridad del caso; Debe consignar su - nombre, edad, estado civil, vecindad, profesión, nacionalidad, - domicilio, número de cédula de vecindad, número de identifica - ción tributaria NIT.

El uso de éstos formularios, no es obligatorio; pero en to - do caso, el interesado debe proporcionar la información que en - ellos se indica. Esto da la idea que la solicitud también se - puede presentar a través de un memorial con los datos que requie - re toda solicitud legalmente presentado.

Además, debe presentarse un cuadro de la ruta que se piensa recorrer; es decir, un croquis, detallando las ciudades, villas, pueblos, aldeas y caseríos o lugares, las distancias entre los - diferentes centros de población. También, la frecuencia de los - viajes y los horarios del servicio. Si el solicitante tiene ser - vicios de transporte establecidos, identificación de las licen - cias que posee, número de vehículos que ocupa y rutas que sirve.

El solicitante también debe acreditar su nacionalidad y si -

es representado legalmente, el apoderado o mandatario, debe justificar su personería. Además, debe acompañar un proyecto de las tarifas de pasajes que cobrará en el servicio de la ruta. Detallará el número de unidades que pondrá a circular, sistema de combustión (si són de gasolina o diesel), tipos de carrocería, número de asientos destinados a los pasajeros, peso propio y capacidad máxima de carga en toneladas, constancias de compromiso de adquisición de vehículos propuestos para servir la línea y sus características generales.

En los casos donde sea necesario, el interesado debe adjuntar copia legalizada del contrato o escritura social. Debe describir la copia de servicio que pondrá a disposición del público y la forma en que lo prestará. Asimismo, hará una descripción y acompañará documentos justificativos de la necesidad del servicio que se solicita, por lo que se pretenden satisfacer esas necesidades. Finalmente, debe acompañar los documentos de su estado patrimonial para acreditar su capacidad económica y la prestación de un servicio eficiente y seguro como el que desea ofrecer al público.

El trámite de la autorización, está contemplado en el artículo y siguientes, del mencionado Reglamento, el cual, establece: "presentada la solicitud y si se cumplen los requisitos correspondientes, la Dirección a costa del interesado, hará publicar edicto en el Diario Oficial, por dos veces dentro de un plazo de ocho días. Asimismo, se fijarán edictos en los estrados de las Alcaldías de los municipios, donde estarán ubicadas las terminales de ruta y en la sede de la Dirección".

Como podemos darnos cuenta, éstos són los requisitos que debe cumplir el solicitante para que le sea autorizada una línea de transporte extraurbano. Si no se satisfacen tales requisitos, no es posible que las unidades entren en funcionamiento.

Por otra parte, si analizamos el Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, vemos que los porteadores que prestan el servicio entre cualquier punto de la ruta solicitada, podrán oponerse al otorgamiento de la licencia, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha de la última publicación del edicto. Esto es así en los casos en que la nueva línea de transporte que se pretende autorizar, es lesiva a los intereses de otros transportistas, o sea, por razones de competencia laboral.

Además, interpretando el citado Reglamento, deduzco que de la oposición que pueda hacer algún tercero, se dará audiencia al solicitante por el plazo de tres días y con su contestación o sin ella, se abrirá a prueba el expediente por el plazo de 15 días. Podrá ofrecerse como medios de prueba, los previstos en el Código Procesal Civil y Mercantil. La Dirección admitirá la prueba ofrecida o la rechazará por inabundante.

Continuando con el comentario del párrafo que antecede, puedo indicar que se refiere al trámite que se sigue al darse oposición en un expediente de solicitud de autorización de línea de transporte extraurbano. Es normal que se tomen en cuenta los medios probatorios que establece nuestro Código Procesal Civil y Mercantil.

Asimismo, se colige de la lectura del mismo instrumento legal,

dentro del período de prueba, el opositor debe presentar los siguientes documentos:

Que contenga datos estadísticos del número de pasajeros transportados en la ruta y hora solicitadas, durante los tres meses anteriores a la fecha de presentación de la solicitud de licencia.

Otro que contenga información del nombre de los porteadores y número de vehículos que operan en la ruta y hora solicitadas y del número de pasajeros que están autorizados a transportar.

Finalmente, del artículo 14 al 16 del Reglamento en mención, se establece claramente que, vencido el período de prueba, el expediente se trasladará a los asesores jurídico y económico de la Dirección, quienes conjunta o separadamente, dictaminarán dentro de un plazo no mayor de quince días y que en los expedientes que no tengan oposición, la Dirección incorporará los dictámenes que mencioné al inicio de éste párrafo.

Por último, que agotados los trámites anteriores, la Dirección dentro de un plazo no mayor de diez días, dictará la resolución, pronunciándose acerca de las oposiciones si las hubiere o en su caso, autorizará o denegará la línea solicitada.

Una vez autorizada la línea de transporte, la Dirección General de Transportes, extenderá la documentación al solicitante, quien deberá empezar a operar en la forma establecida en el expediente, en un plazo no mayor de diez días hábiles, en caso contrario, se cancelará la licencia.

En lo concerniente a horarios y tarifas, el Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, expone que con la autorización de la licencia de transporte, la Dirección fijará las tarifas, guiándose por las siguientes consideraciones:

La inversión de capital del porteador.

Los costos fijos de operación.

Los costos variables de operación de las rutas. Inclusive, los sueldos y salarios.

La longitud del trayecto.

La topografía del terreno y la condición de las carreteras.

El valor del pasaje cobrado en línea y distancias similares.

Lo concerniente a tarifas es muy importante en el servicio del transporte extraurbano y debe ser motivo de especial atención y vigilancia por parte de la Dirección General de Transportes, de la Policía Nacional y autoridades de Tránsito, ya que en múltiples oportunidades, los empleados de los buses y autobuses, alteran las tarifas, cobrando más de la cuenta, aduciendo que los fines de semana se cobra más caro o que són días de feriado, o también que en la tarde o noche aumenta la tarifa.

Es frecuente que cuando se aproxima un feriado o festividad, días antes empiezan a aumentarle al valor del pasaje, sin que ninguna autoridad se pronuncie al respecto, en defensa o protección de los sufridos pasajeros, que se ven humillados por los malos trabajos y voracidad de los pilotos, copilotos y ayudantes de los vehículos.

Por experiencia propia, me permito manifestar la serie de abusos atropellos que cometen los conductores de los buses extraurbanos en contra de los usuarios, pues los tratan mal, como si fuesen animales, a forma prepotente, empujándolos para que se vayan al fondo del autobús cuando el mismo va repleto de pasajeros que viajan de pie.

Por ejemplo: Se dio el caso de un copiloto de un bus de tradición en nuestro medio, que de la ciudad de Quetzaltenango se dirigía a la ciudad de Coatepeque, quién con voz imponente, aires de gran señor, y sin nada de cortesía, gritaba a los pasajeros, váyanse para atrás y los empujaba como si se tratase de objetos o cosas materiales.

Considero que éstos empleados, deben mejorar su carácter y ser más educados con los usuarios, porque a ellos se deben; y es más, los pasajeros, pagan una cantidad de dinero por ser conducidos, mereciendo por ello respeto; pero en nuestro medio, sucede lo contrario; Los pilotos siempre hacen caras y malos gestos, como si gratuitamente prestaran el servicio.

Además, el artículo 30 del referido instrumento, dispone que: "ningún servicio de transporte público extraurbano podrá iniciar operaciones sin que estén aprobados los horarios y tarifas" (24).

Cómo es lógico apreciar, los horarios y tarifas, són esenciales para el funcionamiento del transporte urbano y extraurbano de personas y cosas, por lo que dicho servicio no puede ser autorizado, si el requisito no es aprobado.

De ésta manera, he abordado los requisitos de autorización de la línea de transporte urbano y extraurbano de pasajeros.

b) CONDICIONES MINIMAS PARA QUE FUNCIONEN LOS BUSES Y AUTOBUSES DEL TRANSPORTE EXTRAURBANO DE PERSONAS POR CARRETERA.

Las normas relativas al funcionamiento de los vehículos del transporte extraurbano por la vía pública, se coligen del título III de la Ley y Reglamento de Sanciones de Tránsito, siendo así como al tenor del artículo 27, se establece que: "para transitar por la vía pública, es indispensable que los vehículos se hallen en perfecto estado de funcionamiento y debidamente equipados de acuerdo con las exigencias establecidas por la ley y los reglamentos" (25).

El artículo 28 de dicha ley, preceptúa que: "El conductor deberá guiar en forma que asegure su pleno dominio sobre el vehículo y con la prudencia y pericia debidas. En todo caso, extremará sus precauciones en sitios o lugares que ofrezcan riesgo o

(24) Reglamento de Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera. Pág. 11.

(25) Ley y Reglamento de Sanciones de Tránsito. Decreto No. 66-72. Guatemala, 1,972. Pág. 14.

pro en razón de las circunstancias o del lugar y que puedan ser de accidente, desorden o molestia" (26).

Las anteriores normas, se refieren a las condiciones de seguridad que deben reunir los buses y autobuses del transporte extraurbano de pasajeros, con el objeto de garantizar la vida de los viajeros como bien supremo que el derecho tiende a tutelar.

Por su parte, el artículo 29 de la Ley y Reglamento de Sanciones de Tránsito, establece las siguientes reglas de tránsito:

La conducción de todo vehículo debe realizarse en las vías habilitadas para el efecto, dentro de los límites de velocidad establecidos, atendiendo las normas que regulan la marcha, señales de tránsito, prioridades, sentidos de dirección, prioridades, sitios de parada, ascenso o descenso de pasajeros, estacionamientos y las demás regulaciones que indique la ley y su reglamento.

El numeral tres de dicho artículo, dispone que el conductor, en cualquier circunstancia, debe detener la marcha y ceder el paso a vehículos en misión de emergencia, los que se harán notar usando sus respectivas señales de alarma, visuales o auditivas.

El numeral siete, expresa que los autobuses escolares, los colectivos urbanos y extraurbanos y cualquier otro vehículo de transporte colectivo, quedan obligados a observar, estrictamente las disposiciones legales y reglamentarias en cuanto a horarios, rutas, condiciones de seguridad, capacidad, paradas y lugares de estacionamiento, registro, inspecciones, perfecto estado de funcionamiento, limpieza y comodidad, así como las calidades de sus conductores.

Las normas anteriores, son lógicas de interpretar puesto que debe ser en la práctica. El servicio extraurbano debe ofrecer condiciones de seguridad, comodidad y calidad para los usuarios, quienes necesitan conducirse de un lugar a otro para realizar sus actividades de diversa índole.

De igual manera, el artículo 30 de la mencionada Ley y Reglamento refiere a la velocidad de los vehículos, indicando que el Reglamento, fijará los límites respectivos de velocidad, tomando en cuenta los elementos y factores que sean necesarios y determinantes, principalmente, la naturaleza de la vía, densidad de tránsito, señalización, el mismo, estado del tiempo, visibilidad, curvas, rotondas, paradas, sitios de estacionamiento, urbanizaciones, capacidad y naturaleza y uso del vehículo, puentes, pasos a distintos niveles, zonas verdes, iglesias, poblados, lugares o sitios concurridos de diversa índole y proximidad de peatones.

El párrafo anterior, significa que, los pilotos de vehículos deben ser verdaderos profesionales de la materia, portadores de su respectiva licencia de conducir, razón que presume la aprobación de los exámenes teórico, práctico, físico, psicológico, etc. para obtener la licencia respectiva. Con ello, se tiene la certeza de que saben conducir su trabajo, manejando a moderada velocidad en su estado

mal para evitar accidentes de tránsito.

Todo vehículo extraurbano de pasajeros, debe reunir las condiciones mínimas de seguridad para funcionar, por tratarse de unidades colectivas conductoras de seres humanos, cuya existencia trata de proteger el Estado.

Mantener estas condiciones mínimas de seguridad es responsabilidad de los empresarios (portadores o dueños de los autobuses) y de pilotos y copilotos de dichos vehículos. Asimismo, son co-partícipes de esta responsabilidad, las autoridades de tránsito, quienes tienen la obligación de vigilar el buen funcionamiento de las unidades del transporte colectivo de personas.

Se trata de prevenir cualquier situación de riesgo que pudieren producir accidentes o hechos de tránsito en el trayecto de los buses, que causen daños físicos a los pasajeros, golpes, lesiones, fracturas hasta la muerte. Asimismo, es necesario brindar protección a los seres viajeros, en casos de asaltos, que són frecuentes en nuestro medio y que siempre se quedan en la impunidad, por lo que resulta importante, la creación de un seguro de vida para las personas usuarias del servicio.

Al respecto de la circulación de vehículos y sus conductores, la Ley y Reglamento de Tránsito, en su artículo 8o. estipula: "Para que un vehículo pueda circular por las vías públicas, es indispensable que esté provisto de su tarjeta y placas de circulación y halla satisfecho cualquier otro requisito que exijan los Reglamentos y disposiciones correspondientes. En cuanto a los vehículos de transporte colectivos, será obligatorio portar en ellos extintores".

Es natural la exigencia de éstos requisitos para que un vehículo pueda circular por las vías públicas; caso contrario, no puede hacerlo, porque se trataría de un vehículo fantasma, dando la idea que fue adquirido por medios ilícitos.

Por otra parte, el artículo 9o. de la referida Ley, expresa: "La licencia de conducir es un documento que habilita e identifica a su titular".

La licencia de conducir es de vital importancia para toda persona que dice ser piloto de un vehículo, porque es el documento legal, que autoriza a conducirlo, es decir; que es el permiso legal que se le confiere por las autoridades de tránsito, después de haber aprobado los exámenes respectivos. Es prohibido y penado por la ley, manejar un vehículo sin portar la licencia de conducir porque da la pauta que el conductor es un empírico no capacitado para manejar, toda vez que se faltan los conocimientos técnicos necesarios para ello y por el riesgo que implicaría poner en grave peligro la vida de los pasajeros de los peatones que se conducen por la vía pública. En nuestro medio se dan casos esporádicos de pilotos que manejan sin licencia de conducir o con licencia vencida, lo cual, debe evitarse.

El artículo 10 de la misma Ley, dispone: "Además de las fianzas que indica la presente Ley y su Reglamento, quienes soliciten licencia de conducir, podrán asegurar las responsabilidades civiles en que incurran por accidentes de tránsito y por infracciones a la presente Ley o a sus Reglamentos, por medio de seguro que garantice, especial-

de daños a terceras personas".

Esta situación se da en la práctica, ya que para obtener la licencia de conducir, se deben garantizar las responsabilidades civiles que pudieran incurrir los pilotos automovilistas, con una fianza que se hace efectiva en la Aseguradora "Granai Townson" S. A., que a la finalidad de garantizar dichas responsabilidades civiles, razón de daños materiales o físicos que se causen a otros vehí-

culo. Pero, a decir verdad, el beneficio de esa fianza, resulta completamente insuficiente para cubrir los daños en que incurren los pilotos, por lo que a veces, no la usan y prefieren cubrir los daños - fondos de su propio peculio, y además, por el trámite de un procedimiento engorroso para obtener el seguro o indemnización en la empresa aseguradora.

El artículo 11 del citado cuerpo legal, manifiesta: "Los conductores de vehículos deberán tener licencia para tal efecto, las licencias tendrán de uno a tres años de validez".

Esto significa que al vencerse el tiempo de validez de la licencia de conducir, debe renovarse para que tenga el valor legal correspondiente, caso contrario, si el piloto maneja con licencia vencida, misma le es recogida y es puesto a la orden de los Tribunales de Circuito respectivos, para deducirle las responsabilidades del caso.

Por otra parte, el artículo 15 de la Ley en referencia, viene a complementar lo antes dicho: "Todo solicitante de licencia para conducir, deberá declarar bajo juramento que no está comprendido en las prohibiciones contenidas en ésta Ley".

Concomitantemente con lo anterior, el artículo 17 de la susodicha Ley, nos confirma: "Es obligatoria la portación de la licencia de conducir y su exhibición a la autoridad respectiva, cuando le fue solicitada".

En nuestra realidad se cumple esa disposición porque he observado por las carreteras que los señores Agentes de la Policía Nacional, en determinados puntos, hacen la parada reglamentaria a los pilotos y requieren la licencia de conducir y documentación legal del vehículo, para cerciorarse si se encuentra en orden y actualizada.

En síntesis; y fundamentándome en las disposiciones legales que preceden, me permito mencionar de manera sencilla pero clara, las condiciones mínimas requeridas a los vehículos extraurbanos para que brinden seguridad a los pasajeros. He aquí, las siguientes:

Los vehículos deben estar en perfecto estado de funcionamiento: llantas en buen estado, con el aire adecuado, frenos en buen estado, con su líquido constante, motor en buen estado. Antes de circular, pilotos y copilotos, tienen la obligación de revisar llantas, frenos, aceite, agua, luces alta y baja, gasolina o diesel, para cerciorarse de las condiciones del vehículo.

Los conductores del vehículo deben portar la tarjeta de circulación, la solvencia del vehículo, el listado de horarios y tarifas del pasaje, placas, calcomanías, etc.

El piloto debe portar su respectiva licencia de conducir debidamente actualizada.

Los sillones de los vehículos deben estar en buen estado para garantizar la comodidad necesaria.

El vehículo debe poseer parrilla, si es un bus de segunda categoría y porta-paquetes, al igual que si es extraurbano, con la diferencia de que éste último, no tiene parrilla para la carga.

El porteador debe tener debidamente autorizada la línea de transporte, con su respectiva ruta, horarios y tarifas.

Los pilotos y copilotos deben conducir el número autorizado de pasajeros, sin excederse de ese límite para evitar accidentes de tránsito.

Los conductores de los buses deben portar de preferencia, el uniforme de su empresa para distinguirse de otras empresas y tener presentación personal al relacionarse con los usuarios del servicio. A manera de ejemplo: Expongo que en nuestro medio, algunos conductores de la Empresa "Galgos" S. A., si portan su respectivo uniforme.

Las puertas de entrada y salida del autobús, deben ser plegadizas, abrirse y cerrarse automáticamente desde el tablero de control del piloto. El vehículo debe tener una señal auditiva de solicitud de parada, que sea fácilmente operada por los usuarios (timbre).

El autobús debe tener un espejo retrovisor a cada lado exterior de la carrocería, que permita al conductor controlar el tránsito; y un sistema de espejos interiores dispuestos en tal forma que le permita controlar, desde su asiento, el movimiento de los vehículos y pasajeros. En el interior de la carrocería, debe existir un sistema de iluminación uniforme de 150 Lux. Tanto en la parte delantera como trasera, el autobús deberá llevar un porta-rótulo iluminado con la leyenda del punto de partida, puntos intermedios y destino final, claramente señalado. Además de las puertas de entrada y salida, debe tener una puerta de emergencia fácil de manejar y con las indicaciones para su uso, que deben ser claras, concisas, visibles y en castellano. Los autobuses deben poseer al frente, un sistema de reflectores de luz, alta, baja y mediana, pidiendo devías intermitentes, adelante y atrás. En la parte trasera, deben tener dos focos rojos iluminados permanentemente por la noche y cuya intensidad sea mayor durante la aplicación de los frenos. El diámetro de éstos focos deberá no ser menor de 0.25 metros. En el cielo del autobús, directamente sobre el pasillo, deben ir colgados dos tubos asideros fijos y suficientemente seguros, para que los pasajeros se agarren al entrar o salir cuando el vehículo vaya en movimiento.

Los empresarios de buses extraurbanos deben llevar a revisión a sus unidades por dos veces al año a la Policía Nacional para constatar su buen estado de funcionamiento. Lamentablemente, en nuestro medio, no se cumple esta disposición.

El piloto debe manejar en su estado normal. No debe consumir drogas o estupefacientes, dormir lo necesario antes de manejar, para evitar accidentes de tránsito que pongan en peligro a la tripulación.

respetar las señales de tránsito: Semáforos, curvas, desvíos, vibradores o túmulos, paso de peatones, de trenes, salidas de camionetas, atender señales como "Frene con motor", "No rebase en curva", "No rebase por la derecha", etc.

El copiloto o los pasajeros no deben distraer la atención del piloto, sentándose a la par de él para platicar porque es peligroso. Mayormente no deben sentarse a la par del piloto, personas que tengan sueño porque mentalmente pueden contagiárselo. Asimismo, mujeres o señoritas que puedan distraerle (ésto es común observarlo en nuestro medio), porque es fuente de accidentes de tránsito.

Conducir a moderada velocidad. No competir con otros vehículos para acaparar el mayor número de pasajeros.

El vehículo debe estar higiénico, sin basura ni malos olores. Debe contar con aire acondicionado.

En el interior del vehículo debe reinar un ambiente agradable, de alegría. Si es posible, deleitar con un poco de música, pero suave y seleccionada, que invite a la alegría, a levantar el ánimo de los viajeros, y no a la tristeza, como ocurre actualmente en nuestro medio, pues, en la mayoría de los buses y autobuses, se dejan escuchar cassettes de música ranchera, estridente y a todo volumen, que molesta el oído de las personas. Tal, es el caso de la música de los famosos "Bukis", que suena a todo volumen en todo el itinerario, llegando al extremo de causar aburrimiento y hastío. Creo que ésta música ranchera, romántica o "Tex Mex", por su contenido, puede desconcentrar al piloto y causar accidentes de tránsito.

Todas las reglas anteriores, deben observarse estrictamente para que el servicio sea eficiente y los pasajeros estén protegidos en alto porcentaje a la hora de abordar los buses urbanos y extraurbanos en Guatemala.

EL CONTRATO DE SEGURO.

Previo a conceptualizar el contrato de seguro, debo hacer algunas consideraciones generales en torno a lo que es el "Seguro" y para el efecto, me permito mencionar los criterios de los renombrados tratadistas: Fernando Sánchez Calero y Raimundo Luis Benítez de Lugo.

DOCTRINAS DE FERNANDO SANCHEZ CALERO Y DE RAIMUNDO LUIS BENITEZ

DE LUGO

Sobre la teoría general del contrato de seguro, se han dicho tantas cosas por parte de los tratadistas y estudiosos del Derecho Mercantil, quienes en su afán por contribuir al enriquecimiento de los conocimientos de ésta importante rama del Derecho, han dedicado su valioso tiempo a investigar minuciosamente, aspectos que van ligados al contrato de seguro, que a la luz de la edad, en éstos dorados tiempos, desempeña un valioso papel en la vida del hombre moderno, que cada vez más se dedica a las actividades comerciales y por ello, tiende a prevenir los riesgos que pueden afectarle en el futuro.

Al hablar de la naturaleza jurídica del contrato de seguro,

El tratadista Fernando Sánchez Calero, nos indica: "Que es un contrato aleatorio porque las partes, al concluirlo, ignoran si se verificará el siniestro, o al menos, cuándo se efectuará, cuál será la entidad de las prestaciones y el beneficio que puedan obtener" (27).

Por otra parte, el mismo tratadista, Fernando Sánchez Calero, expresa: "La cesión de cartera, es un negocio jurídico porque como su objeto del mismo, se halla el interés de que permanezca esa masa de contratos, con su organización mutualística correspondiente" (28).

Para el tratadista antes mencionado, la cesión de cartera, es una de las modalidades del contrato de seguro, porque se trata de la sustitución de un asegurador por otro asegurador, mediante la transferencia de todos los contratos de seguro en conjunto.

Asimismo, expone que: "El asegurado puede contratar por sí mismo por medio de representante, caso en el cual, sobre él recaen todos los efectos del contrato. Pero, con frecuencia hay una disociación entre asegurado y solicitante o tomador del seguro, en éste caso, es el solicitante el que viene obligado al pago de la prima" (29).

En relación a la póliza, manifiesta: "En la póliza, normalmente constan impresas las condiciones generales del contrato en la forma preestipulada por el asegurador y su modelo debe haber sido autorizado por la Superintendencia" (30).

Por su parte el tratadista Raimundo Luis Benítez de Lugo, en relación a las causas de extinción del contrato de seguro, expone la siguiente doctrina: "Entre las causas de extinción del contrato de seguro, se incluye la denuncia o rescilación, que es una figura que tiene lugar en los contratos que, como el seguro son de ejecución continuada. Se trata de extinción del contrato por producirse hechos imprevistos o situaciones que autorizan a una de las partes a dar por concluido el contrato" (31).

Esto significa que los efectos de la denuncia sólo se producen a partir de la fecha en que se declara la voluntad de dejar sin efecto el contrato. La denuncia puede provenir del asegurador y del asegurado.

Como podemos apreciar, el pensamiento de los tratadistas en men-

-
- (27) Sánchez Calero, Fernando: "Instituciones de Derecho Mercantil Editorial "Clases", 2a. Edición, Valladolid (España), 1,970. Pág. 438.
- (28) Sánchez Calero, Fernando: "Curso de Derecho del Seguro Privado Ediciones "Nauta", 1a. Edición, Barcelona (España), 1,961. Pág. 181.
- (29) Sánchez Calero, Fernando: Ibid. Pág. 439.
- (30) Sánchez Calero, Fernando: Ibid. Pág. 440.
- (31) Benítez de Lugo, Raimundo Luis: "Tratado de Seguros". Edit. "Reus", 1a. Edición, Madrid (España), Volumen I, 1,955. Pág. 431.

1, se refiere a las características y naturaleza jurídica del contrato de seguro.

Dicho lo anterior, tómesese en cuenta que, en la vida diaria, en el acontecer cotidiano, el hombre está expuesto a riesgos, como: Accidentes de tránsito, laborales, accidentes naturales, como: Terremotos, erupciones volcánicas, inundaciones, siniestros, etc. Por otro lado, es necesario indicar que se dan riesgos provenientes de hechos ocasionales producidos por el propio hombre, como: Robos e incendios.

En tal virtud, el seguro proporciona la posibilidad de convertir la incertidumbre en certidumbre, ya que el hombre tiene garantía de cuenta con satisfactores económicos para cubrir una posible necesidad o eventualidad.

El seguro cubre varios aspectos de la vida humana, protege la vida humana, el patrimonio de la persona y su actividad social. Por ejemplo: Cuando el hombre explota una actividad industrial o comercial, se expone a incendios, robos, asaltos, explosiones, etc., cuyos riesgos, se pueden preveer mediante el contrato de seguro.

Por ello es que, el seguro es de mucha importancia en la vida del hombre, principalmente, en nuestra época en que impera la violencia económica, política y social; es decir, que se vive una descomposición social, como en el caso de los asaltos que sufren a menudo los viajeros del transporte extraurbano, para protegerlos contra los riesgos que puedan sufrir sus personas, patrimonio, y por ende, sus familiares. Por esto adquiere relevancia la creación de un contrato-seguro por los empresarios que transportan personas y cosas, ya al momento, no se encuentra regulada en nuestra legislación, la obligatoriedad de éste seguro que garantice la vida y patrimonio de viajeros.

Siguiendo al autor Gella, citado por el Doctor René Arturo Villegas Lara, tenemos que: "El contrato de seguro, es aquél por el cual, una persona se obliga mediante cierta retribución, a entregar a otra, una suma fijada o a indemnizarle de unos daños sufridos para el caso que determinado riesgo previsto en el contrato, se realice" (32).

El anterior concepto, es de carácter doctrinario y nos da la idea de que ante la posibilidad de un riesgo, se puede crear un seguro para prevenirlo y tener la certeza de protección o bienestar.

Remitiéndome al aspecto legal, el Código de Comercio de nuestro país, proporciona el siguiente concepto legal: "Por el contrato de seguro, el asegurador, que deberá ser una sociedad anónima organizada conforme a la ley guatemalteca, se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al ocurrir el riesgo previsto en el contrato, a cambio de la prima que se obliga a pagar el asegurado o el tomador del seguro" (33).

Del concepto que precede, se deduce que un riesgo puede prevenirse mediante un seguro y que los elementos del contrato de seguro, son éstos: El asegurador (Sociedad Anónima) y el Asegurado o Tomador, y por lo general, es cualquier persona individual o jurídica, y así mismo, el elemento real, como lo es la prima que el asegurado hace efectiva al asegurador.

OBJETO DEL CONTRATO DE SEGURO: Prevenir los riesgos a que está sujeta una persona en su vida y en sus bienes. Conlleva la necesidad de satisfacer la seguridad patrimonial o personal frente al riesgo presente o futuro.

1) TEORIA GENERAL DEL CONTRATO DE SEGURO

Resulta preciso analizar la naturaleza jurídica del contrato de seguro y para el efecto, hago un breve análisis de tres teorías:

- a) Teoría de la Indemnización.
- b) Teoría de la necesidad.
- c) Teoría de la previsión.

a) Teoría de la Indemnización: Explica que el seguro es una institución que tiene por objeto reparar o atenuar las consecuencias de un acontecimiento eventual e imprevisto.

b) Teoría de la Necesidad: Indica que el fundamento del seguro, consiste en que éste es un recurso por medio del cual un gran número de existencias económicas amenazadas por peligros análogos, se organizan para atender mutuamente posibles necesidades tasables y fortuitas de dinero.

c) Teoría de la Previsión: Afirma que cuando se contrata un seguro, se está previendo minimizar las consecuencias de un hecho que, como riesgo, motiva el contrato de seguro.

Quien celebra un contrato de seguro, como asegurado o tomador, lo hace como persona previsora que quiere trasladar a otra (el asegurador), las consecuencias parciales o totales de una eventualidad futura, o sea, el riesgo convertido en siniestro.

Se considera que ésta última, es la teoría mas aceptada sobre la naturaleza jurídica del contrato de seguro.

CELEBRACION DEL CONTRATO DE SEGURO: Este contrato se celebra mediante determinados actos: La solicitud o propuesta que hace el asegurado o solicitante, la cual, lo obliga si contiene las condiciones generales del contrato (artículos 878, 880 y 881 del Código de Comercio). La aceptación por parte del asegurador, que es la manifestación positiva de su voluntad y que constituye el acto que perfecciona el contrato (artículo 882 del Código de Comercio).

La solicitud y la aceptación, constituyen el acuerdo de voluntades necesario para que nazca a la vida jurídica el contrato de seguro.

La solicitud puede hacerla el propio asegurado o bien, un tercero puede hacerse por cuenta de otro, con designación de la persona o tercero asegurado o sin ella, si el solicitante contrata el seguro a nombre ajeno, sin tener poder para ello, el seguro obliga al asegurador y el asegurado puede ratificar el contrato aún con fecha posterior al siniestro (artículos 883 y 884 del Código de Comercio).

La solicitud formulada por lo general, en un contrato impreso contiene las condiciones generales del contrato, por ello, obliga a la póliza (artículo 878 del Código de Comercio).

La aceptación del contrato es lo que perfecciona el mismo y vincula al asegurado. La aceptación debe hacerse por persona autorizada para ello.

POLIZA: Es el documento en que se otorga el contrato de seguro y documento privado redactado en uno o varios folios y en varios ejemplares suscritos por el asegurador.

La póliza sirve para probar la existencia del contrato. Cuando no hay póliza, el contrato se puede probar por la confesión del asegurado de haber aceptado la proposición del asegurador, o por cualquier otro medio, si hubiere un principio de prueba por escrito (artículo 878 del Código de Comercio).

En la póliza aparecen impresas las condiciones generales del contrato en la forma predispuesta por el asegurador y su modelo debe haber sido autorizado por la Superintendencia de Bancos.

CONTENIDO DE LA POLIZA:

- 1. Lugar y fecha de emisión.
- 2. Nombres y domicilio de asegurador y asegurado y expresión de que el seguro se contrata por cuenta de un tercero.
- 3. Designación de la persona o de las cosas aseguradas.
- 4. Naturaleza de los riesgos cubiertos.
- 5. Plazo de vigencia del contrato.
- 6. Suma asegurada.
- 7. Condiciones generales y demás cláusulas estipuladas entre las partes.
- 8. Firma del asegurador, la cual, puede ser autógrafa o sustituirse por su impresión o reproducción.

RELACIONES DE LAS PARTES: Las partes contratantes deben comunicarse el cambio en la dirección que establecieron en la póliza a sus relaciones contractuales. De lo contrario, cualquier comunicación entre ellos tiene por bien hecha la dirección que registra la póliza.

RELACIONES DEL ASEGURADO:

- Obligación de pagar la prima:** El pago debe hacerse al momento de celebrarse el contrato. Es la obligación principal del asegurado.
- Obligación de veracidad:** El asegurado debe declarar confor-

me a la mas estricta verdad el interrogatorio que por escrito le ~~h~~ mule el asegurador y que se refiere a hechos importantes que permiten apreciar el riesgo o los riesgos que va a cubrir el seguro. En esta obligación, se basa en la buena fe y es sujeto de ella, el asegurador, el solicitante, el representante o el que actúe en interés de un tercero (artículos 880 y 881 del Código de Comercio). Si falta ésta obligación, puede terminarse el contrato.

- c) Obligación de comunicar la agravación del riesgo: La agravación del riesgo es la mayor posibilidad de que se convierta en siniestro. Es decir que, cuando surge una agravación del riesgo, debe ser comunicada de inmediato al asegurador el día hábil siguiente a la fecha en que se conoce la agravación (artículo 894 del Código de Comercio).
- d) Obligación de atenuar el riesgo: El contratante o asegurado, tiene la obligación de atenuar (suavizar) o impedir que se agrave. Deben tomarse todas las precauciones para que el siniestro no suceda.
- e) Obligación de avisar del siniestro: Cuando acaece un siniestro, el asegurado o el beneficiario, deben dar aviso del mismo al asegurador, en un plazo de cinco días.
- f) Obligación de informar las circunstancias en que acaeció el siniestro: El asegurador tiene que conocer en qué circunstancias sucedió el siniestro, para pagar al asegurado la suma asegurada. El asegurador debe apreciar la objetividad del daño o la posibilidad de subrogarse en los derechos del asegurado.

OBLIGACIONES DEL ASEGURADOR

- a) Obligación de pagar la suma asegurada: En el seguro de daños, debe determinarse en cuanto a su cuantía, según el valor objetivo del daño causado por el siniestro, pero si el asegurado no está de acuerdo con el avalúo fijado por el asegurador, se puede dirimir el conflicto en un juicio sumario para declarar judicialmente la suma a pagar.

En el caso de seguro de personas (muerte, accidente, enfermedad), las cifras a pagar están determinadas de antemano y no se sujetan a valoración alguna (artículo 901 del Código de Comercio).

Por otra parte, el asegurador responde de ésta obligación, aún en el caso de que el asegurado o las personas de quienes responde civilmente, hayan actuado con culpa en la ocasión del siniestro y responde en casos de culpa grave, salvo pacto en contrario.

El asegurador no responde si el asegurado actuó de mala fe en la producción del siniestro, esto porque cae dentro del ámbito doloso (artículo 903 del Código de Comercio).

- b) Obligación eventual de reducir la prima: Es sabido que el valor de la prima se fija atendiendo a las circunstancias que pueden contribuir a que el riesgo se materialice; pero, si éstos desaparecen o pierden importancia y así se convino en el contrato

segurado tiene derecho a pedir que se le reduzca la prima a pagar al asegurador, tiene la obligación de reducirla.

RALEZA JURIDICA DEL CONTRATO DE SEGURO: El Doctor Edmundo Vás - Martínez, afirma que al tratar la naturaleza jurídica del contrato de seguro, la doctrina ha desenvuelto algunas teorías, como las siguientes:

La Teoría del Seguro-daño: Considera que el seguro es una institución protectora contra un posible daño patrimonial futuro, directo o indirecto.

La Teoría del Seguro-prestación: Considera que en el seguro existe una contraprestación del asegurador a cambio de una prestación del asegurado y que el seguro es por ello, un contrato sinalmagnático; es decir, de efectos recíprocos para las partes.

La Teoría del Seguro-Compensación de riesgos: Mediante una mutualidad organizada, hace énfasis en el aspecto técnico del seguro y considera que se trata de una compensación de riesgos según las leyes de la Estadística, mediante una mutualidad integrada por la gran masa de los asegurados.

La Teoría del Seguro-empresa: Lo concibe siempre en función de la organización que asume los riesgos, lo cual, es indispensable en el concepto, de tal manera que todo seguro implica necesariamente la existencia de una empresa.

La Teoría Unitaria de la Causa Indemnizatoria del Seguro: Estima que en los seguros tanto de daños como de personas, se persigue como finalidad esencial reparar por medio de la correspondiente indemnización, el daño sufrido por el asegurado, que es común a todos los seguros un daño indemnizable y que ello permite formular un concepto unitario del contrato de seguro.

La Teoría Dualista: Considera que partiendo de que la reparación del daño sólo funciona como causa en el seguro calificado, por ésta razón, como seguro contra daños, afirma que habrá que reconocer que el concepto del seguro se desdobra en seguro contra daños y seguro contra la vida, por lo que el concepto dualista es el único que armoniza con la realidad de la institución" (34).

El Código de Comercio de Guatemala, sigue ésta teoría (Dualista), toda vez que separa entre "Resarcir un daño" y "pagar una suma de dinero", prestaciones del asegurador que corresponden una en el seguro contra daños y otra en el de personas.

CARACTERES JURIDICOS:

Es un contrato principal: Subsiste por sí mismo. La obligación del asegurador de soportar las consecuencias económicas del riesgo, son consecuencia de un pacto autónomo.

Es un contrato bilateral: Origina obligaciones tanto para el asegurado como para el asegurador.

(34) Vásquez Martínez, Edmundo: Op. Cit. Págs. 710 y 711.

-) Es un contrato consensual: Se perfecciona con el consentimiento de las partes y no con la extensión de la póliza ni con el pago de la prima. Se perfecciona desde el momento en que el asegurado o contratante reciba la aceptación del asegurador, sin que pueda supeditarse su vigencia al pago de la prima inicial o a la entrega de la póliza o de un documento equivalente.
-) Es un contrato oneroso: Cada parte se obliga a una prestación cierta. A la futura prestación del asegurador se opone la actual prestación del tomador del seguro, sea bajo la forma de prima o de contribución en el seguro mutuo.
-) Es un contrato único: No existen tantos contratos de seguro cuantos sean los períodos de tiempo a que se extiende, ya que el consentimiento inicial vale para toda la duración y el riesgo y la prima anual quedan determinados desde el comienzo.
-) Es un contrato aleatorio: Las partes al concluir el contrato, ignoran si se producirá el siniestro, o al menos, cuándo se realizará, cuál será la identidad de las prestaciones y el beneficio que puedan obtener.
-) Es un contrato de ejecución continuada: Sus efectos no se agotan en un momento sino que se establece un vínculo continuo entre las partes por un período de tiempo determinado.
-) Es un contrato de adhesión o de contenido predispuesto: Comprende normalmente un complejo de cláusulas por las que se garantiza la uniformidad de los riesgos que asume el asegurador. El Estado interviene aprobando los diferentes tipos de póliza aplicables a todas las empresas aseguradoras.
-) Es un contrato fundado en la buena fé de los contratantes: La buena fé en el contrato de seguro se manifiesta en tres aspectos
- 1) Siendo el seguro un contrato celebrado en masa, en donde se da la característica del contrato de adhesión, ésto implica por parte del asegurador una exquisita observancia de la buena fé, que es incompatible con las cláusulas lesivas para el asegurado, o simplemente oscuras. Desde el punto de vista de la aseguradora, su buena fé consiste en cerciorarse de que el asegurado conoce y entiende todas las cláusulas del contrato y que ninguna de ellas, es lesiva, oscura o peligrosa.
 - 2) La buena fé opera en el contrato de seguro en igual forma que en todos los contratos mercantiles.
 - 3) La exigencia de la buena fé, lleva en el contrato de seguro, a consecuencias extremas, desconocidas en los demás contratos; La buena fé se impone, en la ejecución del contrato y previo al contrato (artículo 880 del Código de Comercio).

ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO

ELEMENTOS PERSONALES:

- a) El asegurador: Es la sociedad mercantil legalmente autorizada para operar seguros y que asume los riesgos especificados en el contrato.

Sólo las sociedades mercantiles que han obtenido la autorización respectiva, pueden actuar como aseguradoras. A contrario sensu, se sanciona la violación de dicho precepto, obligando al infractor, a la devolución de las primas recibidas.

a resarcir los daños y perjuicios causados (artículo 877 del Código de Comercio).

La actividad de seguros confiere la calidad de comerciante o emisor mercantil. Las aseguradoras se rigen por las disposiciones del Código de Comercio y su forma es la de las sociedades anónimas.

Quiere decir que, el asegurador debe ser siempre una sociedad - ma titular de una empresa de seguros que está bajo el control de la Superintendencia de Bancos.

Los Agentes de seguros: Son personas cuya actividad consiste en la mediación en contratos de seguros a favor de una o varias empresas aseguradoras o en la conclusión de contratos de seguro en su nombre. Deben contar con licencia o patente de la Superintendencia de Bancos.

El solicitante: Es la persona que contrata el seguro, por cuenta propia o por un tercero, determinado o determinable y que traslada los riesgos al asegurador.

El asegurado: Es la persona interesada en la traslación de los riesgos. Es quien soporta el riesgo y que normalmente estipula el contrato, asumiendo la obligación de pagar la prima y las - tras cargas que impone la Ley y adquiere el derecho a percibir - a indemnización o el pago de la suma convenida. Puede contratar por sí mismo o por medio de representante.

El Beneficiario: Es la persona que ha de percibir en caso de siniestro, el producto del seguro. Es el solicitante o asegurado; - pero también, una persona distinta, situación que tipifica la figura del beneficiario en strictu sensu, el cual, no tiene un derecho propio, sino derivado, no independiente sino sujeto a las condiciones del contrato por parte del asegurado.

ELEMENTOS REALES: Están constituidos por la prima que el asegurado paga al asegurador y la suma de dinero que el asegurador paga al asegurado al realizarse el siniestro.

ELEMENTOS FORMALES: Se refieren a la póliza en que consta el - contrato de seguro.

CLASIFICACION DEL CONTRATO DE SEGURO

Seguros contra daños.

Seguros de personas.

EL SEGURO CONTRA DAÑOS: Este seguro comprende los siguientes: el seguro contra incendio, seguro de transporte, seguro agrícola-ganadero, seguro contra la responsabilidad civil y seguro de vehículos.

EL SEGURO DE PERSONAS: Comprende el seguro sobre la vida, el seguro de accidentes y el seguro de enfermedad.

CONTRATOS DERIVADOS DEL CONTRATO DE SEGURO

Coaseguro.

Seguro doble o múltiple.

- 3) Contraseguro.
- 4) Seguro subsidiario.

En el capítulo siguiente, explicaré detalladamente cada una de éstas clases de seguros, por ahora me conformo con enumerarlas.

LA PRIMA: Es la retribución o precio del seguro. Es decir, es la cantidad que paga el tomador del seguro o el asegurado al asegurador, con el carácter de contraprestación a la eventual obligación de éste, de pagar la suma asegurada si ocurre el siniestro.

CLASES DE PRIMA: Según el Doctor René Arturo Villegas Lara:

- 1) Prima pura o teórica: Es el equivalente técnico del riesgo que se traslada al asegurador y se calcula sobre la base de la ley de los grandes números y el cálculo de posibilidades.
- 2) Prima bruta o de tarifa: Es el resultado de sumar el costo proporcional del contrato y el margen de lucro que obtiene el asegurador al valor de la prima pura o teórica.
- 3) Prima normal y sobre prima: Es la que se paga por cubrir riesgos ordinarios. Pero, si el asegurado quiere que se le cubran otros riesgos extraordinarios, se llama sobre prima.
- 4) Prima única y prima periódica: Se llama Prima Única, a la que el asegurado paga de una vez; y Prima Periódica, la que cancela mediante pagos parciales.
- 5) Prima inicial y sucesiva: Se llama inicial, la prima en la que el seguro cubre varios períodos; es decir, la que se paga al principio del primer período. Es Prima Sucesiva, la que se paga en los siguientes períodos" (35).

Como podemos apreciar, todas éstas clases de primas, se dan en los diferentes seguros que existen en las empresas aseguradoras, según la forma y el tiempo en que las hace efectivas el asegurado.

EFFECTOS DEL CONTRATO DE SEGURO

RESPECTO DEL ASEGURADO: El asegurado asume obligaciones, cargas y derechos. Las obligaciones y cargas están en relación con la naturaleza del riesgo.

- a) Obligación de pagar la prima: Es la contraprestación que el asegurado paga al asegurador. La prima es el objeto de la prestación del contratante, que constituye el equivalente de la prestación, subordinada al siniestro, del asegurador.

Si se incumple el pago de la prima, se suspenden los efectos del contrato, cesando la garantía del asegurador y si el siniestro se produce, no está obligado a pagar la indemnización o la suma convenida.

(35) Villegas Lara, René Arturo: Op. Cit. Págs. 215 y 216.

Carga de declarar los hechos que tengan importancia para la apreciación del riesgo: Es propia del solicitante, del representante o de quien actúe en el interés de un tercero (artículo 880 del Código de Comercio y además, el artículo 881).

Carga de mantener el estado del riesgo y comunicar las agravaciones esenciales: Esta carga corresponde al asegurado (artículo 394 del Código de Comercio). Es una prohibición general y permanente de no variar el riesgo.

Carga de participar el siniestro: El asegurado y el beneficiario, deben informar al asegurador de la realización del siniestro al tener conocimiento del mismo (artículo 896 del Código de Comercio). Debe informar al asegurador cuando éste lo requiera, sobre los hechos relacionados con el siniestro. Si omite el aviso, o da una inexacta información, desligan al asegurador de sus obligaciones (artículo 915 del Código de Comercio).

Carga de comunicar cambio de dirección: Cada parte debe comunicar a la otra sus cambios de dirección.

Derecho de obtener la indemnización o pago convenidos: Es el principal derecho del asegurado, o en su caso, del beneficiario.

RESPECTO DEL ASEGURADOR: El asegurador sólo asume obligaciones jurídicas y no cargas, salvo, la de comunicar su cambio de dirección (artículo 905 del Código de Comercio).

Obligación de pagar la indemnización o suma convenida: El asegurador se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista (artículo 874 del Código de Comercio). Quiere decir que, el asegurador, debe prepararse técnica y económicamente para afrontar esa responsabilidad.

La obligación de pagar la indemnización debe realizarse dentro de los treinta días de haber recibido los documentos e informaciones que le permitan conocer el fundamento y la cuantía de la reclamación (artículo 901 del Código de Comercio).

Derecho a cobrar la prima y compensarla: Cobrar la prima es el derecho principal del asegurador, toda vez que es la contraprestación del asegurado o tomador del seguro.

El asegurador tiene el derecho de cobrarla desde el momento de celebrarse el contrato. Además, tiene el derecho de compensar las primas y los préstamos sobre pólizas que le adeude el asegurado, con la prestación debida al beneficiario (artículo 902 del Código de Comercio).

Es importante agregar, que se puede pactar a la vez, que se compensen otros créditos que el asegurador tenga contra el asegurado o el beneficiario.

Seguidamente, pasaré a describir en forma explícita cada una de las clases de seguros.

CAPITULO II

CLASES DE SEGUROS

EL SEGURO CONTRA DAÑOS: Es el contrato por medio del cual se indemniza el daño causado y se afecta un interés sobre bienes. Este seguro puede ser sobre cosas concretas: Seguro contra incendio, seguro de transporte, seguros agrícolas y ganaderos, seguro de vehículos, etc. o sobre intereses abstractos patrimoniales como el seguro contra la responsabilidad civil, seguro de crédito, reaseguro, etc.

El denominador común de este seguro es que el riesgo es un daño en los bienes y tiende al resarcimiento completo del daño que ha sufrido el asegurado.

Como expuse anteriormente, éstos seguros pueden referirse a cosas concretas o a intereses abstractos patrimoniales y su finalidad es: Reparar el perjuicio por el asegurado.

Este contrato se caracteriza por ser de mera indemnidad, aunque la Ley, lo establezca con carácter general (artículo 885 del Código de Comercio).

Hay una norma que dispone que "La suma asegurada" señalará el límite de la responsabilidad del asegurador, si dicha suma no es superior al valor real de las cosas aseguradas (artículo 922 del Código de Comercio).

En los seguros contra daños, se da el interés asegurable, éste consiste en la relación lícita de valor económico sobre un bien cuando ésta relación se halla amenazada por un riesgo, es un interés asegurable.

Alguien asegura una cosa si tiene interés en su conservación. El interés asegurable, se define como: La relación de una persona con una cosa amenazada por un riesgo determinado. Por ello, se dice que sólo puede contratar un seguro contra daños, quien tiene interés en que el siniestro no se produzca por encontrarse en alguna relación económica con la cosa asegurada.

Todo interés económico que una persona tiene en que no se produzca un siniestro, puede ser protegido por medio de un contrato de seguro contra daños.

ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO CONTRA DAÑOS

PERSONALES: El asegurado, tomador, beneficiario y el asegurador.

OBJETIVOS: El interés que se asegura, que es el objeto propio del seguro contra daños. Este interés se refiere a cosas materiales o derechos. Debe distinguirse entre objeto del seguro (interés) y

objeto asegurado. Además, el riesgo que se prevé, la prima que paga el asegurado y el pago de la indemnización por el asegurador.

2) EL SEGURO CONTRA INCENDIOS: Es el seguro por medio del cual el asegurador se compromete, a cambio de una prima, a indemnizar al asegurado, la pérdida o los deterioros sufridos en determinados bienes a causa del fuego.

Existe incendio cuando una cosa no destinada a consumirse por el fuego, es dañada por éste o por el calor de un fuego hostil.

Para que haya incendio, desde el punto de vista del seguro, es necesario que se den tres condiciones:

- a) que halla abrasamiento o combustión inicial.
- b) que la cosa no esté destinada a ello.
- c) que el daño se produzca por la acción física y directa del fuego, como un suceso fortuito, que merezca calificarse de siniestro.

RIESGOS QUE CUBRE EL SEGURO CONTRA INCENDIOS: Los daños materiales ocasionados por el incendio o principio de incendio y las pérdidas consecuentes, o sea, las causadas por las medidas de salvamento y por la desaparición de las cosas aseguradas durante el incendio (artículo 947 del Código de Comercio).

El asegurador no responde de las pérdidas o daños causados por la sola acción del calor o por el contacto directo o inmediato al fuego, o de una substancia incandescente, si no hay incendio o principio de incendio (artículo 948 del Código de Comercio).

El contrato de seguro contra incendios, es el modelo para los restantes ramos del seguro contra daños en las cosas.

Ampliando el concepto de seguro contra incendios, puede decirse que, es el seguro de un interés sobre cosas que se encuentran en estado de reposo y contra el riesgo de un incendio producido por el fuego o por el rayo, o por la explosión. La póliza, determina en cada caso en qué situaciones de incendio responde el asegurador (principio de individualización del riesgo).

Por incendio, se entiende el abrasamiento o combustión de una cosa en condiciones anormales, sea porque no estaba destinada a ser objeto del fuego, porque se quemó fuera del lugar o fuera del tiempo previsto.

Sólo pueden ser objeto del contrato, los objetos muebles o inmuebles que pueden ser destruidos o deteriorados por el fuego, exceptuándose, aquellas cosas que pudiendo ser destruidas o deterioradas por el fuego, son de difícil comprobación en cuanto a su preexistencia, como los títulos-valores, o aquellas que por su gran valía, no pueden reputarse normalmente incluidas en el mobiliario de un edificio, como las piedras y metales preciosos y lo

tos artísticos.

Para que el seguro contra incendios se extienda a todas éstas cosas es menester que así se pacte expresamente, determinando en la póliza su valor y circunstancias.

EL SEGURO DE TRANSPORTE

Es el seguro que se refiere al transporte terrestre, aéreo y marítimo, tanto de personas como de cosas.

El Código de Comercio, establece que: "por el contrato de seguro de transporte, todos los medios empleados para el transporte y los efectos transportables, podrán ser asegurados contra los riesgos provenientes de la transportación" (36).

El seguro de transporte cubre los siguientes intereses asegurable del tomador:

- a) Daños a los vehículos de transporte empleados, por cualquier riesgo, incluyendo el incendio, choques, etc.
- b) Responsabilidad del transportista o porteador hacia el cargador o el pasajero y los daños a terceros.

RIESGOS QUE CUBRE EL SEGURO DE TRANSPORTE

Cubre tempestades, huracanes, colisiones, incendio, robo, desarrilamiento, hundimiento o naufragio, vuelco, etc. dándose la universalidad de riesgos.

El seguro de transporte, comprende el transporte terrestre, aéreo y marítimo.

En cuanto al SEGURO DE TRANSPORTE TERRESTRE: Se dice que es el seguro contra los riesgos, sea cual fuere la causa que los origine, que amenazan al interés asegurado durante el transporte de las cosas y en los momentos que le preceden, interrumpen o siguen.

La póliza de éste seguro debe contener la necesidad de determinar bien el riesgo (Principio de individualización del riesgo en un seguro que afecta a cosas en movimiento), así: A la falta de individualización espacial del riesgo, o sea, la situación de los objetos asegurados, sustituye la designación de la empresa o persona que se encargue del transporte y la designación de los puntos de recepción y de entrega de los géneros asegurados. La designación de los objetos asegurados se hace por sus calidades específicas.

Lo más característico de la póliza del seguro de transporte consiste en que, cada póliza asegura generalmente una serie de viajes en número indeterminado; pero, dentro de cierto plazo. En la póliza general, los contratantes se limitan a estipular el género y los objetos asegurados, el itinerario del viaje, el medio de transporte y la suma que por cada viaje se asegura.

36) Código de Comercio de Guatemala. Artículo 950.

En lo concerniente al riesgo, domina el principio de universalidad de los riesgos: No se asegura contra uno o contra varios riesgos determinados, sino contra todos los riesgos posibles durante el transporte y que son resultantes de la naturaleza de las cosas transportadas y del derecho mismo del transporte (riesgos del transporte).

La duración del riesgo debe comenzar en el momento en que las cosas se entregan al porteador para el transporte y cesa, en el momento que se entregan al destinatario (o cuando transcurra un plazo prudencial si el consignatario se niega a recibir la mercancía).

Cuando el objeto asegurado es el medio de transporte, se presume que en el mismo, está incluido cualquier objeto accesorio y si éste sufre un accidente, se considera un siniestro, ante el cual, debe responder el asegurador, siempre y cuando así haya sido previsto en el contrato.

Como podemos apreciar, se refiere sólo al seguro de transporte terrestre de cosas, que es lo que en sí regula el Código de Comercio, la subsección cuarta, relativa al seguro del transporte, o sea, el seguro sobre mercaderías. Asimismo, el artículo 956 de dicho Código, determina que, salvo pacto en contrario, en los seguros de medios de transporte, cualquier accidente que sufrieran éstos, engendrará la responsabilidad del asegurador por todos los daños que sufran las cosas aseguradas.

Por otra parte, si analizamos el artículo 967 del mismo ordenamiento legal, que se refiere al medio de transporte en viaje, capta el sentido que si en la póliza no se estipuló vigencia más amplia, la misma comenzará en el momento en que se ponga la carga en el lugar de salida y si no la hubiere, desde el momento que zarpe, desamarre o inicie su marcha o carrera y terminará en el momento en que sea estacionado. Dentro de dicho término, se inicia la carga de mercadería para un nuevo viaje, respecto del cual, se ha tomado el seguro, el seguro anterior, cesará al iniciarse el siguiente.

Por consiguiente, el Código de Comercio sólo nos habla del seguro de transporte terrestre de cosas, pero guarda silencio absoluto en relación al seguro de transporte terrestre de personas; salvo lo que estipula; pero, en relación al seguro de personas en general.

En lo referente al seguro de transporte de personas, por ser un seguro valioso para el presente estudio, tomo el criterio muy acertado según el mío, del Doctor René Arturo Villegas Lara, quien al respecto afirma: "Consideramos una falta de sistemática legal el haber incluido en éste seguro, el caso de las personas que viajan y son aseguradas como consecuencia de una travesía o viaje. El artículo 978 del Código de Comercio, dice que los seguros de personas que cubren los riesgos a que se sometan como consecuencia de un viaje, sólo se tendrán válidos si se designa como beneficiario al cónyuge del asegurado, sus parientes por consanguinidad dentro del cuarto grado, por afinidad dentro del segundo grado o personas que dependan económicamente de él. La falta de sistemática, la consideramos así porque a ésta

a, debió buscarle ubicación en el seguro de personas y no colocarlo como un lunar en el seguro patrimonial. Por lo demás, creemos que el lugar de restarle validez al contrato en tales circunstancias, decirse que en el caso de designar beneficiarios a personas que no encontraren dentro de esos vínculos, se tendrán como tales, a los efectos legales, ya que una manifestación en sentido contrario, que lo demás está dentro de la libertad jurídica del asegurado, genera un enriquecimiento indebido, ya que se cobró una prima y no se pagó la indemnización" (37).

Ampliando lo anterior, al remitirme al seguro de accidentes, que el guatemalteco lo considera un seguro de personas y tiene como deber reparar el daño que se sufre por un hecho que lesiona la integridad física, conforme los valores establecidos en la póliza. En este caso, el damnificado tiene acción directa en contra del asegurador por el pago de la suma asegurada. La indemnización, regularmente es proporcionada con la naturaleza de la lesión que se sufre, principalmente con la parte del cuerpo afectada.

El párrafo anterior, se refiere a los seguros de personas que viajan en medios de transporte terrestre y que sufren accidentes de tránsito y que como consecuencia, el porteador queda obligado a indemnizar al concepto de responsabilidades civiles, en caso de daños sufridos en su integridad física o en caso de muerte, en el cual, el beneficiario corresponde a sus parientes dentro de los grados de ley.

Claro que nuestro Código de Comercio, no regula el contrato de seguro del transporte extraurbano de pasajeros por carretera, por lo que a través del presente trabajo, pretendo que se establezca, mejor dicho, se emita una ley específica que permita su regulación legal, para proteger a los sufridos pasajeros.

Finalmente, deseo agregar que el transporte se encuentra bajo todos efectos del contrato cuando se está usando para las labores de portación, o sea, cuando está en ruta; pero, si está en reposo, el asegurador sólo responde de los daños provenientes del incendio.

El riesgo tomado como un elemento del contrato, es un hecho futuro e incierto. Con relación a la mercadería, no se cubren siniestros ocurridos antes de la celebración del contrato.

En este seguro, no existe el deber de comunicar la agravación del riesgo, ni la venta del objeto asegurado. Por ello, si se cambia el medio de transporte o se comete error al designarlo, no se invalida el contrato; pero si como consecuencia, se agravara el riesgo, el asegurado puede cobrar la diferencia de prima que existiría por cubrir un riesgo agravado.

RESPONSABILIDADES DEL ASEGURADOR

Según el Doctor René Arturo Villegas Lara, són las siguientes:

- "1) Responde de los gastos de salvamento de los objetos asegurados.
- 2) Los daños sufridos por los instrumentos de navegación, los motores y cualquier artefacto de naturaleza mecánica, que sean consecuencia directa del siniestro.
- 3) Los daños o pérdidas ocasionados por vicios ocultos del medio de transporte, salvo que se pruebe que el asegurado conocía tales vicios o pudo conocerlos en condiciones normales.
- 4) Responde por los daños causados no obstante que se hubiere cambiado de ruta o de viaje, si ello obedeció a causas de fuerza mayor o al cumplimiento de un deber de solidaridad humana.
- 5) Indemnizar la suma que el beneficiario deba pagar para contribuir a la avería gruesa.
- 6) Indemnizar los daños que con el medio de transporte se causen a terceros" (38).

Como se deduce del párrafo que antecede, éstas responsabilidades, se refieren exclusivamente al transporte terrestre de cosas y nada dicen sobre el transporte de personas. Existe en tal virtud, una laguna legal, que es preciso llenar o ampliar para que sea representativa del seguro de personas y de su patrimonio en general.

INDEMNIZACION Y ABANDONO: El Doctor René Arturo Villegas Lara, expone que: "El monto de la indemnización por el daño causado se determina de manera objetiva y no pasará de la suma asegurada. Si se trata del medio de transporte, se practican expertajes para precisar la diferencia de valor que tendría como nuevo y usado, para fijar el monto a pagar.

El siniestro puede producir la pérdida total del objeto asegurado o causarle daños que lo hagan inservible. En éstos casos, se tiene derecho a reclamar el pago total del seguro y a su vez, se abandona el objeto, trasladando su dominio a favor del asegurador.

El abandono, se da en los siguientes casos:

- 1) Cuando el objeto se pierda totalmente o se presuma que el medio está perdido o imposibilitado para mobilizarse.
- 2) Cuando el medio quede inutilizado a causa del accidente, siempre que la reparación alcance las tres cuartas partes de su valor real.
- 3) Cuando se trata de mercaderías que el daño alcance las tres cuartas partes de su valor real. El asegurado debe declarar que abandona el objeto para los fines explicados anteriormente, en forma total e incondicional" (39).

(38) Villegas Lara, René Arturo: Op. Cit. pág. 253.

(39) Villegas Lara, René Arturo: Ibid. págs. 255 y 256.

EL SEGURO DE VEHICULOS

Es una forma del seguro de daños que tiene amplia aplicación en nuestros tiempos, caracterizándose como uno de los seguros más comunes. Su importancia estriba en la previsión que se logra por su medio, ante los riesgos que devienen de la conducción de vehículos.

Este seguro se rige por las disposiciones generales del seguro y del seguro de daños en general.

RIESGOS QUE CUBRE: Cubre los daños del vehículo o la pérdida de éste; los daños y perjuicios que se causen a terceros, ya sea en su patrimonio o en su persona, con motivo del uso de un vehículo.

En éste seguro, la característica fundamental es el hecho de la conducción de un vehículo y que el asegurador está obligado a indemnizar los daños provenientes de vuelcos accidentales, colisiones, incendio, autoignición, rayo y robo total del vehículo.

Asimismo, la Ley dispone que debe cubrirse la responsabilidad civil a que resulte obligada la persona que contrató el seguro, o sea, el propietario del vehículo, ya se trate de daños al patrimonio o de lesiones a la integridad física de terceros.

El seguro de vehículos, modernamente ha adquirido gran difusión por el incremento de la circulación de vehículos y de los accidentes de tránsito que ello lleva aparejado en nuestro medio.

Este seguro es mixto, porque reúne las características de seguro de responsabilidad y de accidente. Comprende regularmente, protección contra daños sufridos por el automóvil asegurado, daños a la propiedad ajena y la responsabilidad civil del asegurado por daños materiales a vehículos u otros bienes; y la responsabilidad civil derivada de daños y perjuicios a terceros en su persona (artículos 991, 992 y 993 del Código de Comercio). En ningún caso, pueden comprenderse los daños en propiedad del asegurado, de sus familiares o de personas bajo su custodia, salvo, el vehículo asegurado (artículo 994 del Código de Comercio).

El seguro de vehículos puede ser **COMBINADO**, si participa del seguro contra incendio, del seguro contra robo y del seguro contra daños del vehículo. A todo riesgo, si comprende los riesgos anteriores. Será seguro simple, el de responsabilidad por daños a terceros. Por daños a terceros, si se contrae a ésta eventualidad.

EL SEGURO CONTRA LA RESPONSABILIDAD CIVIL

En este seguro, el asegurador se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a terceros, a consecuencia de un hecho o doloso que cause a éstos un daño previsto en el contrato de seguro y que el mismo atribuye el derecho a la indemnización direc-

mente al tercero dañado, quien se convierte en beneficiado desde el momento del siniestro (artículo 986 del Código de Comercio).

Este seguro es llamado también seguro de "Contingencia" y por él el asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado de cuanto éste debe satisfacer a un tercero como consecuencia de la responsabilidad prevista en el contrato y derivado de un hecho ocurrido durante la vigencia de la relación aseguradora.

La importancia del seguro de responsabilidad civil, radica en la afirmación del principio de la responsabilidad objetiva. A este respecto, el Código Civil guatemalteco, estipula: "Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima" (40).

Quiere decir que la responsabilidad civil se deriva de un hecho de un acto lícitos, que es un riesgo al que está expuesta toda persona, individual o jurídica.

Cabe mencionar que el contrato de responsabilidad civil, recibe el nombre de seguro de responsabilidad.

Este seguro también es una modalidad del seguro de daños; pero caracteriza porque los daños los sufre un tercero que no ha sido parte del contrato y que sin embargo, tiene derecho a reclamar una indemnización por el hecho o acto ilícito que le ha perjudicado. Verbi gratia; Si un médico o cirujano deja dentro del organismo de una persona un instrumento quirúrgico; o que un Ingeniero instale columnas deficientes a un edificio, circunstancias que pueden ocasionar daños por ende, generan responsabilidad civil.

Este contrato cubre el valor de los daños y perjuicios que ocasiona un defectuoso desempeño profesional. Es difícil averiguar quien es la persona que recibe el beneficio del seguro ya que puede ser que el siniestro nunca se dé porque el profesional asegurado, además de poseer una eficiente preparación, sea cuidadoso en su actividad profesional. Por éste motivo, es que el seguro contra la responsabilidad civil, se llama también "Seguro de Tercero".

Debemos tener presente que el riesgo asegurado, no es el hecho mismo que se sufre en forma directa, sino la obligación de repararlo concepto de daños o perjuicios, según lo disponga la Ley o el contrato en particular.

DEFINICION DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL: El asegurador está obligado a pagar la suma indemnizatoria que el asegurado deba a un tercero como consecuencia de un hecho no doloso que cause a éstos un daño

) Código Civil de Guatemala. Decreto Ley No. 106. Artículo 1,645. Guatemala, 1,963. Pág. 297.

sto en el contrato.

Es una especie de estipulación en favor de un tercero indeterminado que se convierte automáticamente en beneficiario del seguro al ocurrir el siniestro.

Es de aclarar, que la responsabilidad debe provenir de un daño en el contrato, aún y cuando el riesgo es la responsabilidad civil como efecto, pero teniendo por causa el daño contemplado en la póliza o que resulte de la propia comprensión del riesgo.

OPERA EL SEGURO: Sabido es que la responsabilidad civil puede surgir del incumplimiento contractual, estar pactada como cláusula, o bien, de una resolución judicial.

Independientemente de cual sea la causa de la responsabilidad civil la Ley expresa que el asegurador no responde de un pago, por la culpa o fuere, concertado entre asegurado y tercero, sin su intervención y consentimiento. Incluso, la confesión del asegurado, por sí mismo no genera obligación para el asegurador (artículo 987 del Código de Comercio). Esto sirve para no defraudar al asegurador haciendo declaraciones de mala fé entre asegurado y tercero.

Cuando se da el hecho o acto que engendra la responsabilidad civil el asegurado debe dar aviso al asegurador. Se avisará del siniestro para que se tenga derecho al pago de la suma en concepto de responsabilidad civil.

En el supuesto caso de discutirse la responsabilidad civil en un proceso civil o penal, es obligada la participación del asegurador en el proceso, como un tercero coadyuvante, incluso, puede llegar a ser la defensa del asegurado, con el objeto de garantizar al asegurado que el proceso se tramitará con las formalidades de ley. Pero, el asegurador deberá reembolsar al asegurado, la indemnización, total o parcialmente, que hubiere pagado de acuerdo con la suma asegurada, si demuestra que estaba obligado a pagar.

EL SEGURO DE PERSONAS

CONCEPTO: Es el seguro que tiene por objeto la protección de la vida o la integridad física de la persona individual. Este seguro comprende, el seguro de vida y el seguro de accidentes.

EL SEGURO DE VIDA: Es el seguro que se contrata previendo la muerte o la supervivencia. El asegurado persigue mediante las primas que paga a la aseguradora, dejar un capital o una renta a las personas que designa como beneficiarias.

EL SEGURO DE SUPERVIVENCIA: Es el seguro en el cual el asegurado pretende que se le entregue un capital o se le pague una renta si sobreviviere más de la edad fijada en el contrato.

EL SEGURO DE ACCIDENTES: Cubre el seguro de vida y tiene por objeto proteger a la persona asegurada de daños corporales que pu-

diera llegar a sufrir.

Estos seguros son clasificados de no indemnizatorios, aún cuando generan una reparación económica al suceder el siniestro previsto como riesgo asegurado. El monto de la suma asegurada no tiene un equivalente exacto con el daño sufrido, la indemnización es imposible cuantificarla en forma objetiva.

En lo referente al seguro de vida para el caso de muerte, el hecho previsto (fallecer), es un acontecimiento futuro cierto, contrario a la norma de que el riesgo debe ser incierto.

En éste caso, la incertidumbre no está en el hecho de fallecer, sino en el cuándo se va a fallecer. Por éste motivo, dicho seguro, exige una administración "matemáticamente planeada" para garantizar su efectividad.

Los seguros de personas, no son indemnizatorios porque la vida y la integridad física no tienen un precio. Por esa virtud, se les llama "seguros de sumas", toda vez que las sumas pagadas se van capitalizando y porque la cantidad asegurada no tiene más límite que las posibilidades económicas de quien paga las primas y la capacidad empresarial del asegurador para responder de la suma asegurada. En atención a esto, las características del seguro de personas, son las siguientes:

- 1) La suma asegurada que debe pagarse está prevista en la póliza si se pagarse para fijar la cuantía a la apreciación objetiva del daño.
- 2) No existe en éstos seguros, las relaciones de infraseguro, seguro pleno, o sobre seguro, ni es prohibido el seguro doble o múltiple.
- 3) Si el asegurado fallece por actos de un tercero, el beneficiario recibe la suma asegurada y le quedan a su disposición las acciones civiles y penal en contra del autor de la muerte sin que el asegurado tenga derecho a sustituirse en esas acciones como ocurre en el seguro de daños.

ESPECIALIDADES DEL SEGURO DE PERSONAS: El Código de Comercio, trata de resaltar el status jurídico de los sujetos que intervienen en el seguro de personas y que són los siguientes:

ASEGURADOR: Debe ser una sociedad anónima especial, autorizada para cubrir el ramo del seguro de personas y con un capital de doscientos mil quetzales. Al respecto, la Ley de Seguros, establece: "**EMPRESAS DE SEGUROS:** Las empresas privadas de seguros de naturaleza mercantil, cualquiera que sea el origen de su capital, sólo pueden constituirse y organizarse como sociedades anónimas, conforme a las leyes del país. Su denominación debe expresarse en Idioma Español" (41).

(41) Ley sobre Seguros. Decreto Ley No. 473, Guatemala, 1,969. Artículo 1. Pág. 1.

Por su parte el artículo 3 de la misma Ley de Seguros, expone: Literal: Las empresas de seguros, para operar en el país, deben tener un capital mínimo, totalmente pagado en moneda de curso legal que ascienda a las siguientes cantidades:

Para seguros de vida y afines, doscientos mil quetzales.

Para seguros de daños, doscientos mil quetzales.

Para otros seguros, cien mil quetzales*.

SEGURO DE TERCERO: Un seguro de persona (el seguro de vida), puede contratarlo un tomador que no es el asegurador. En tal virtud, se dan los siguientes casos:

DEL MENOR DE EDAD: Si se asegura la vida de un menor de edad que haya cumplido doce años, el contrato sólo puede celebrarse si se obtiene su consentimiento y el de su representante legal. Si tuviere menos de doce años, sólo se requiere el consentimiento del representante legal, pero éste debe contar con un seguro de vida por una suma igual o mayor que la del seguro del menor.

DEL INTERDICTO: Se prohíbe contratar un seguro para el caso de la muerte de una persona declarada en estado de interdicción.

DEL TERCERO MAYOR DE EDAD: Para contratar un seguro sobre la vida de un tercero mayor de edad, se necesita su consentimiento expresado por escrito e indicando el monto de la suma asegurada. También se requiere éste consentimiento cuando se cambia beneficiario, para ceder los derechos o para la constitución de prenda, excepto, que la operación de garantía se celebre con el mismo asegurador.

El consentimiento para contratar un seguro de tercero mayor de edad, no es necesario cuando se celebra para cubrir prestaciones laborales o sociales, toda vez que la finalidad de protección no pone en duda las intenciones del tomador.

LA PRIMA: En el seguro de personas, la prima se calcula sobre diversas circunstancias personales que pueden influir en la realización del siniestro. Edad, ocupación, estado de salud. El valor de la prima, se calcula por año, siendo mayor en los primeros y menor en los últimos, por considerar que la capacidad productiva del asegurado, va disminuyendo conforme avanza la edad.

En los seguros de personas, el asegurador carece de acción para exigir el pago de las primas que se adeudan, contrariamente al seguro de daños.

La insolvencia produce la caducidad del contrato si la prima no es pagada treinta días después del vencimiento, salvo, pacto en contrario.

La falta de pago sólo le da derecho al asegurador a una indemnización sobre el primer año del plazo, la que no puede exceder del quince por ciento de la prima anual.

CLASES DE SEGUROS PERSONALES: Estos seguros se refieren, como dijimos, a la vida o a la integridad física de la persona. Sin embargo, tenemos las siguientes clases que la ley contempla en forma particular:

-) Seguro temporal: Es el seguro que se contrata para un plazo relativamente corto. Salvo, pacto en contrario, no otorga derecho de rescate.
-) Seguro Popular o de grupo: Es el seguro de persona que se contrata como consecuencia de un plan de previsión que pone en vigor una asociación gremial. Tiene un costo relativamente bajo para el asegurado y sustituye muchas veces, a los planes mutualistas.

En éste caso, la aseguradora se relaciona con la asociación o gremio que contrata en nombre de sus miembros. El asegurador si tiene derecho a cobrar las primas del primer año de cobertura y puede pactarse la suspensión o rescisión del contrato en caso de que no se paguen las primas en las fechas establecidas en el contrato.

SEGUROS DE PERSONAS EN LA PRACTICA

- 1) Seguro Ordinario o de Vida: En este plan, el asegurado paga sus primas hasta la fecha de su fallecimiento. Es el llamado seguro de "vida entera".
- 2) Seguro de vida con pagos limitados: Las primas únicamente se pagan por un plazo limitado, aún cuando la suma se paga hasta el fallecimiento del asegurado.
- 3) El seguro dotal: En éste seguro se combina la previsión para el caso de muerte o de sobrevivencia. Se fija un período o plazo para el pago de las primas, que se llama "período dotal". Si la persona fallece, se paga la suma a los beneficiarios y si el asegurado sobrevive, es él quien recibe la suma asegurada.

Esta suma se puede convertir en una renta de pago inmediato o de pago diferido, según las estipulaciones de la póliza.

- 4) Seguro de accidentes: Tienen como fin, reparar el daño que se sufre por un hecho que lesiona la integridad física, conforme a los valores establecidos en la póliza. El damnificado tiene acción directa contra el asegurador para el pago de la suma asegurada.

SEGURO DE PERSONAS

SEGURO DE VIDA: Según el Licenciado Manuel Osorio: "Es el contrato conforme al cual, el asegurador se compromete a entregar al asegurado (el que paga la prima) o al beneficiario que éste designe, un capital o renta al realizarse el acontecimiento determinado o durante el plazo previsto y se toma generalmente como momento decisivo, la muerte o supervivencia -

asegurado, ésta a partir de cierta fecha" (42).

LO POR ENFERMEDAD: Es el seguro que cubre los daños que ocasiona dolencia física provocada por enfermedades que han sido previstas en la póliza. La persona pierde su capacidad de trabajo, por lo que el seguro pretende proporcionarle un sustituto económico.

En nuestro país, gran parte de éstos riesgos, los cubre el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social IGSS.; pero, tan sólo para las personas que de conformidad con la Ley, son beneficiarios. A este respecto, la Ley Orgánica de dicho Instituto, establece: "La protección relativa a enfermedades generales comprende los siguientes beneficios para el afiliado:

servicios médicos, quirúrgicos, terapéuticos y hospitalarios, durante el período y en la forma que indique el Reglamento. Estos beneficios pueden extenderse a los familiares del afiliado que dependan económicamente de él, principalmente a su esposa e hijos menores de edad.

indemnización en dinero, proporcional a los ingresos del afiliado, durante el mismo período.

suma destinada a gastos de entierro" (43).

En adición a lo expresado anteriormente, expongo que el contrato de seguro por enfermedad, es una figura jurídica mediante el contrato de adhesión, por lo común, que facilita a los asegurados contra el pago de una prima o cuota, casi siempre mensual y descontada a veces por el empresario de los haberes respectivos, la asistencia médica y quirúrgica necesaria (luego de cierto plazo de filiación o convención), el servicio farmacéutico, e incluso, aparatos de prótesis y ortopédicos.

EL SEGURO CONTRA ACCIDENTES

Es el que tiene por objeto la prestación de cuidados y capitales o rentas determinados en la póliza, en el caso de que la integridad física del asegurado o asegurados, se vea afectada por un evento fortuito y externo al asegurado, causándole la muerte o una invalidez permanente o temporal.

El beneficiario de esta clase de seguros, tiene un derecho propio contra el asegurador, desde que ocurra el accidente (artículo 1,018 del Código de Comercio).

Esto significa que el anterior artículo, regula el seguro contra accidente, pero puede ser cualquier accidente, no sólo de tránsito y cubre no sólo la enfermedad, ya que puede cubrir muerte, invalidez temporal o permanente.

42) Osorio, Manuel: Op. Cit. Pág. 698.

43) Ley Orgánica del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social. Decreto No. 295 del Congreso de la República. 1,946. Artículo 31. Pág. 15.

Ahora bien, en el seguro por enfermedad a consecuencia de un accidente de tránsito, el riesgo es la enfermedad. Se le toma como seguro contra daños personales y se le asigna carácter indemnizatorio, por resarcir aparte de otras posibles indemnizaciones, los gastos de enfermedad.

El seguro contra accidente y el de enfermedad, se hacen obligatorios bajo el régimen de seguridad social; pero ello, no impide que ya seguros privados y voluntarios de esas clases.

Se sobreentiende que si una persona goza de un seguro de enfermedad por accidente de tránsito, porque está pagando su correspondiente prima, tiene derecho al igual que sus beneficiarios, en caso de muerte, a que la empresa aseguradora, le proporcione la indemnización respectiva, para cubrir los gastos de su enfermedad o para ayudar a su beneficiarios (esposa e hijos menores de edad o mayores si són incapacitados) en el caso de muerte, según lo estipulado en la póliza de seguro.

SEGURO POR MUERTE DEL TITULAR: Es otra modalidad del seguro sobre la vida y consiste en que cuando la cantidad periódica o el capital que ha de abonar el asegurador no se supedita a la sobrevivencia de alguien, sino a la muerte del especialmente previsto. Verbigracia: El que redunde a favor de los que económicamente dependieran de la víctima fatal de un accidente de trabajo.

Es lógico que la suma asegurada, corresponda a los beneficiarios del asegurado, quienes pueden ser la esposa y sus hijos u otros parientes, según conste en la póliza del seguro.

8) **EL SEGURO AGRICOLA Y GANADERO:** Para definir estos seguros, tomo la versión del tratadista Joaquín Garrigués, que al respecto, dice: "Bajo este título se agrupan aquéllos contratos de seguro que protegen contra los riesgos a que están expuestas las cosechas y el ganado" (44).

Continúa su alocución el tratadista Joaquín Garrigués: "El seguro de ganados, es el seguro de un interés sobre animales contra el riesgo de su muerte o de su enfermedad o de su inutilidad para el servicio" (45).

Según las concepciones anteriores, deduzco que el contrato de seguro agrícola y ganadero, es el contrato en virtud del cual el asegurador, asume la obligación de indemnizar al asegurado, mediante el pago de una prima, por las pérdidas o deterioros que sufran las cosechas y el ganado. Este seguro pertenece a la clase de seguros por daños.

(44) Garrigués, Joaquín; "Curso de Derecho Mercantil". Edición por Porrúa, S. A., 3ª. Reimpresión. México, 1,981. pág. 306.

(45) Garrigués, Joaquín; Ibid. Pág. 307.

GOS QUE CUBRE EL SEGURO AGRICOLA: Cubre los productos ya cosechados y los provechos esperados de cultivos efectuados o por efectuarse a la vez (artículo 981 del Código de Comercio).

El seguro de ganado consiste en que el asegurador responde por la muerte hasta pasado un mes desde la terminación del seguro anual, siem- pre que tenga por causa una enfermedad contraída en la época de vigencia del seguro (artículo 983 del Código de Comercio).

BENEFICIARIOS DEL ASEGURADO

El asegurado tiene la facultad de designar en la póliza del contrato de seguro, los nombres de sus beneficiarios de la suma asegurada. Pero, ésta designación, admite modificación, ya sea por medio de un acto entre vivos o por testamento, aún en el caso de que el beneficiario inicial o del que tuviere conocimiento el asegurador, "Hubiere manifestado su voluntad de aceptar" el derecho asignado.

Las pólizas en esta clase de seguros sólo se pueden emitir en forma nominativa, cualquier cambio de beneficiarios debe hacerse - saber por escrito al asegurador, a efecto de que lo haga constar en la póliza.

El derecho de revocar la designación de beneficiario, se puede renunciar durante la vigencia del contrato. Así tenemos que el artículo 1,000 del Código de Comercio, establece que "La renuncia es válida y queda firme al comunicársela por escrito al beneficiario, y produce efectos frente a terceros cuando es comunicada por escrito al asegurador y éste hace las anotaciones en la póliza".

Ahora bien, el caso en que la irrevocabilidad se establece al momento de celebrar el contrato, es diferente porque esas comunicaciones no son necesarias.

a) **BENEFICIARIO IRREVOCABLE:** Existe cuando al momento de celebrarse el contrato, se renuncia al derecho de cambiar el beneficiario.

De ésta manera, el asegurado no puede disponer de los derechos que con carácter accesorio le otorga el negocio, si nó es con el consentimiento del beneficiario, el que deberá darse por escrito. Este consentimiento no es necesario si el asegurador reservó esos derechos.

b) **BENEFICIARIOS GENERICOS:** Es cuando se designa como beneficiario al cónyuge, sin expresión de nombre, por lo que se considera como tal, a quién tenga ese carácter en el momento de morir el asegurado.

Si se designan como beneficiarios al cónyuge y a los descendientes, sin determinación de partes, se entenderá que la mitad de la cantidad asegurada corresponde al cónyuge y la otra, se distribuirá entre los descendientes, conforme al de -

recho sucesorio.

Si se designan como beneficiarios a los herederos o causahabientes, el capital asegurado entrará a formar parte de la masa hereditaria, lo mismo se observará cuando no se designe a los beneficiarios por su nombre, sino que se señalen como tales a los que tengan determinado parentesco con el asegurado. Se exceptúa el caso de que seña en como beneficiarios a los hijos que el asegurado tuviere en el futuro con determinada persona, los cuales, se considerarán designados por sus nombres. En caso de ser varios los beneficiarios, si no se ha indicado la porción que a cada uno corresponde, se entenderá que recibirán partes iguales (artículo 1,002 del Código de Comercio).

Dentro de los beneficiarios que designa el asegurado, pueden establecerse los siguientes:

EL CONYUGE: En el caso de que se designe a un sólo beneficiario, y sea, al esposo o esposa, éste beneficiario tendrá derecho a percibir íntegramente la suma asegurada, en ausencia de otros beneficiarios, en caso de muerte del asegurado.

EL MISMO ASEGURADO: Cuando se trata de enfermedad transitoria o grave, que causa serios problemas al asegurado, como inhabilitación par el trabajo, la empresa aseguradora, debe hacerle efectivo, el seguro por enfermedad para que pueda sobrevivir conjuntamente a su familia, mientras se recupere e incorpore a sus labores habituales.

LOS DESCENDIENTES: También puede designarse como beneficiarios del asegurado, a los descendientes, o sea, a los hijos de aquél para que perciban por iguales partes el total del seguro, en caso de fallecimiento del padre, o de percibir los beneficios que otorga el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social. Por ejemplo; Si fuesen menore de edad, para que puedan sobrevivir en mínima parte.

UN TERCERO: Se llama "Tercero", a una persona distinta del cónyuge descendiente o ascendientes del asegurado, a quienes designa en el contrato de seguro, como beneficiarios suyos. Es decir, que se trate de cualquier persona que no tiene ningún vínculo de parentesco, de conformidad con la Ley con aquél.

El asegurado, muy bien puede designar como beneficiario del seguro, a un tercero, que puede ser un amigo, vecino o alguien que le haya prestado auxilio en momentos difíciles. Por ejemplo; En caso de enfermedad, o que le haya brindado cuidados personales, relativos a la alimentación o manutención; y éste beneficiario, adquiere pleno derecho sobre la suma asegurada, previo consentimiento de aceptación a llenarse la póliza del contrato.

Este derecho podrá exigirlo directamente del asegurador y sobre el cual, no tendrán derecho alguno ni los herederos ni los acreedores del asegurado, si nó hubiesen sido declarados como beneficiarios del asegurado.

El pago efectuado por el asegurador al tercero beneficiario, registrado en la póliza, extingue todas las obligaciones contractuales

radas de la misma.

ASEGURADO CONTRA EL ASEGURADO: Considero muy importante indicar que el beneficiario atenta contra la persona del asegurado, automáticamente, pierde el derecho a adquirir la suma asegurada. A éste respecto, el artículo 1,005 del Código de Comercio, establece: "El beneficiario que atentare contra la persona del asegurado, no adquirirá derechos sobre la suma asegurada, y perderá inclusive, los que hubiere adquirido por una designación irrevocable. En éste caso, el seguro pagará a los herederos del asegurado, a falta de otros beneficiarios".

Como se vé, es muy delicado el hecho de atentar contra la persona del asegurado, y ésto es lógico porque constituye una falta de respeto y de ética contra la persona que tiene la buena intención de dar protección a alguien que lo necesita, y sin embargo, éste no lo agradece y trata de causarle o le causa un mal por ingratitud. Moral y éticamente, ésto no es permitido, por lo que, la Ley tiende a proteger al asegurado.

CAPITULO III

LA INSEGURIDAD DEL PASAJERO

Es una gran verdad ante los ojos del mundo, que no necesita de -
ación alguna, el hecho de que los viajeros o pasajeros del -
porte urbano y extraurbano terrestre, afrontan serias dificulta-
e inseguridad en su trayecto cuando se conducen a bordo de los -

Esta lamentable situación, se origina por la misma realidad de -
mposición social que vive el mundo y concretamente en éste caso,
ro país, en donde existe un libertinaje tremendo que implica vio-
nes constantes a los derechos humanos.

Cuando un pasajero aborda un bus para conducirse a su destino, -
ce con toda ilusión de llegar al seno de su familia para reunir-
n sus seres queridos; pero, no se imagina qué le puede suceder -
trayecto, porque es algo incierto, y por lo mismo, muchas cosas
n ocurrir.

Por supuesto que al pasajero le pueden ocurrir sólo cosas negati-
porque esa es la cruda y triste realidad en nuestras carreteras,
ón testigas mudas y fieles de hechos trágicos que no tienen nom-
or su descarada perpetración.

El hombre es un ser razonable, un ser bueno por naturaleza, dota-
inteligencia y por lo mismo, es consciente. Esto, le permite -
rnir sobre lo bueno y lo malo de su conducta; pero, a pesar de -
hay momentos en que algunos hombres, manifiestan una conducta -
iva.

En éstos tiempos de crisis, como que muchos hombres se han deshu-
ado, perdiendo de esa manera, su valor de seres pensantes y posi-
como el ser creador los ha puesto sobre la faz de la tierra.

Quizá esta situación, en que el hombre es el peor enemigo del -
e, se deba a la crisis económica que existe a nivel mundial y -
smo, a la inestabilidad política, discriminación social, falta -
entes de trabajo, ociosidad de muchas personas, crecimiento demó-
co de la población, que se ha expandido aceleradamente en el pla-
tierra, y que como ley universal, implica la disminución de ali-
s, que se hacen cada vez más escasos para los seres humanos, -
n un alto porcentaje se mueren de hambre, principalmente, niños-
ntes de haber venido a éste mundo hermoso; pero, lleno de lágrí-
sin-sabores.

Quizá por otra parte, ésta situación se deba también a cambios -
onales que experimenta el hombre por la agitación que lleva apa-
a la inestabilidad que ofrece la vida moderna, que lo hace ser -
ivo, rebelde, violento y renuente al acatamiento de las normas -
es y jurídicas que rigen la convivencia humana.

Todo ésto hace recordar aquél pasaje narrado por el Popol Vuh, que en forma poética expresa que el hombre es un ser bueno pero a la vez es malo porque fue hecho con masa de mazorcas de maíz mezclada con sangre de tapir o de serpiente.

Estas frases de meditación, nos ilustran las penurias que sufren los pasajeros por carretera debido a la descomposición social imperante en el país, ya que éstos ignoran si llegarán o nó a su destino, debido a hechos como asaltos y accidentes de tránsito, abusos o maltrato de los conductores, etc.

Por otra parte, se suscitan situaciones lamentables en el trayecto de los buses o autobuses, por mera casualidad o infortunio; es decir, sin que intervenga la mano del hombre, como el caso fortuito o fuerza mayor.

Seguidamente, describo brevemente cada uno de éstos factores negativos que repercuten hondamente en la integridad física de los pasajeros y por cuyo motivo, debe crearse un seguro de vida para protegerlos en caso de lesiones y muerte, cuyo beneficio sea percibido por ellos mismos o sus familiares.

Dentro de éstos factores negativos, puedo mencionar:

- 1) LOS ASALTOS: Se denomina "Asalto", según el Licenciado Manuel Osorio, "Al robo a mano armada, en especial, al que se lleva a cabo contra bancos u otras empresas y comercios importantes" (46)

Del concepto anterior, se deduce que un asalto es un robo que se ejecuta con violencia e intimidación hacia una persona. En éste caso, se comete contra los pasajeros del transporte exte-
 rno urbano por carretera, con el propósito deliberado de robarles bienes de su patrimonio personal así como efectos económicos contra su voluntad, lo cual, constituye un ilícito penal que es penado por la Ley.

Al respecto del delito de robo agravado que cometen los asaltantes de buses urbanos y extraurbanos, el Código Penal guatemalteco, expresamente, estipula: "Es robo agravado: 1o.-Cuando se cometiere en despoblado o en cuadrilla. 2.-Cuando se empleare violencia, en cualquier forma, para entrar al lugar del hecho. 3o.-Cuando los delincuentes llevaren armas o narcóticos, aún cuando no hicieren uso de ellos. 4o.-Si lo efectuaren con simulación de autoridad o usando disfraz. 5o.-Si se cometiere contra oficina bancaria, recaudatoria, industrial, comercial o mercantil, u otra en que se conserven caudales o cuando la violencia se ejerciere sobre sus custodios. 6o.-Cuando el delito se cometiere asaltando ferrocarril, nave, aeronave, automóvil u otro vehículo. 7o.-Cuando concurrieren algunas de las circunstancias contenidas en los incisos 1o., 2o., 3o., 6o., 7o., 8o., 9o., 10o. y 11o. del artículo 247 de éste

o. El responsable de robo agravado, será sancionado con prisión de diez años" (47).

Como podemos apreciar, el Código penal vigente, contempla expre- te, el delito de robo agravado, que se encuadra perfectamente en saltos que constantemente sufren los pasajeros de los buses urba- extraurbanos del país.

Es del dominio público esta triste realidad y que las autorida- es toda índole, son incapaces de controlar o evitar, pese a los - es males que se causan a los pasajeros, que como seres humanos, - el derecho de que el Estado los proteja, y las autoridades, el de brindarles protección.

Veamos al respecto, lo que expresa la Constitución Política de - mala, nuestra Ley fundamental: "Es deber del Estado, garantizar los habitantes de la República, la vida, la libertad, la justi- la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona"

Como se vé, el Estado tiene el deber de velar por la seguridad - s habitantes del país y allí quedan involucrados los pasajeros - s buses urbanos y extraurbanos.

Es oportuno hacer la salvedad que el Código Penal vigente, no re expresamente el delito de asalto, sino que lo hace dentro del de de robo agravado, por lo que considero que debe hacerse una re - a dicho Código, creando al efecto, un artículo que regule en sí elito, o sea separadamente, por el incremento social que ha teni te hecho delictivo. :

Como se desprende del artículo 252 del Código Penal vigente, en- saltos, se da el robo agravado, porque generalmente se cometen - os delincuentes en lugares despoblados y en cuadrilla, se emplea ncia y los ladrones portan armas reales o simuladas, aparentan - autoridades o usan antifaces, máscaras o simplemente, se cubren - stro con pañuelos o lienzos de tela, o también, se cubren con go para cometer sus fechorías.

Los asaltos se suscitan por lo regular en horas de la noche o a- luz del día, sin que las autoridades se den cuenta o los eviten s más de las veces.

En lo concerniente al transporte extraurbano, es frecuente que - saltos a los buses tengan verificativo en lugares despoblados y- ras de la noche o madrugada y en donde los delincuentes obligan- pilotos a introducir los vehículos por caminos privados donde -

Código Penal Guatemalteco. Decreto No. 17-73 del Congreso de la República. 1,973. Artículo 252, Pág. 34.
Constitución política de Guatemala. 1,985. Artículo 2o. Pág. 7.

el hecho delictuoso no pueda ser presenciado por las personas o autoridades y en cuyos lugares despojan a sus víctimas de sus pertenencias, bajo amenazas de muerte y vejámenes que denigran a la persona humana y que en casos extremos, dichos delincuentes no satisfacen el instinto criminal con el sólo hecho de robar, sino que ajustician seriamente a los indefensos pasajeros, en forma brutal y vil causando zozobra y pánico a la población y principalmente, a quienes han visto esas escenas.

Es corriente que los pasajeros en esas circunstancias, no ofrecen resistencia alguna porque si lo hacen, sólo esperan la muerte, procediendo a entregar sus pertenencias ante el temor de ser masacrados y fusilados en el acto.

Ha habido asaltos en que pasajeros que se resisten a entregar sus pertenencias o dinero, són asesinados de inmediato por los asaltantes, sin importar a éstos, el valor de una vida humana para el país, siendo así como se han perdido valores que tanta falta hacen a Patria para engrandecerla; pero, esa es la realidad de Guatemala.

Todas éstas cosas suceden frecuentemente a nivel nacional y nuestras autoridades permanecen indiferentes como si nada estuviera sucediendo. Se da un letargo eterno, donde nadie se manifiesta y los asaltos están a la orden del día y no se actúa para evitarlos, pese que existe el aparato estatal compuesto de fuerzas represivas militares, policíacas públicas y privadas, a quienes compete mantener el orden y la tranquilidad de las personas para que gocen de un poco de tranquilidad, porque a decir verdad, hoy en día, ya no se vive una tranquilidad total, sino sólo zozobra constante y pánico terrible, por los asaltos o atropellos que se producen en cualquier momento.

Los asaltos són muy frecuentes en nuestro medio. Bástenos observar o escuchar las noticias publicadas por los medios de comunicación escritos, radiales y televisivos de Guatemala para que los vellos de la piel se nos pongan de punta y nos induzcan a meditar detenidamente sobre el grave problema que nos aqueja.

Se escuchan informaciones de fuentes de todo crédito, que se cuentan asaltos aquí y por allá y nunca termina la misma melodía. Es hace presumir que en Guatemala somos muy pasivos y conformistas con lo negativo que nos rodea, lo cual, no debe ser así porque de seguir con esa mentalidad, llegará un momento que nos comeremos unos a otros por las ansias de poder, riqueza y hambre.

Resulta muy típico en la costa sur del país que se produzcan muchos asaltos, principalmente a los buses extraurbanos de pasajeros; pero, ésto no significa que en el altiplano de la República o en la ciudad capital no los haya, claro que sí se dan y són innumerables; pero, hablemos del sur-occidente del país, en donde por experiencia personal vivida, viajando en un bus del transporte extraurbano por la costa sur, soy testigo fiel de tan detestable fenómeno social.

En la zona sur del país, los buses extraurbanos són objeto de

En los asaltos, principalmente en el trayecto comprendido entre la ciudad de Escuintla y el municipio de Siquinalá del mismo departamento, en el trayecto de la ciudad capital hacia la ciudad de Malacatán del departamento de San Marcos.

Estos asaltos tienen verificativo en lugares despoblados, principalmente en medio de cañales, cafetales o callejones privados, en donde los delincuentes obligan a los pilotos a introducir los vehículos para perpetrar sus malévolas ideas.

Los asaltos se producen específicamente por la cinta asfáltica a las inmediaciones de la entrada a la población de Flores Costa Cuca, departamento de Quetzaltenango, asimismo, por la entrada a la Finca San Cisco Miramar, por el lugar denominado "La Hulera", a las inmediaciones de la entrada a la Finca "San Antonio Morazán", municipio de Flores Costa Cuca, Quetzaltenango, etc., puntos éstos en que han ocurrido los más trágicos y han sido masacrados muchos pasajeros. Incluso, niñas, señoritas, señoras y ancianos; y lo peor del caso es que, las señoritas y señoras han sido objeto de brutales violaciones, - que se haga algo por evitarlo, lo cual, es de verdad lamentable.

A manera de ilustración, expongo que viajando una vez en un auto "pullman" de la ciudad capital hacia Malacatán, San Marcos, los pasajeros fuimos objeto de un tremendo asalto, en el trayecto comprendido entre la ciudad de Escuintla y la población de Siquinalá, departamento de Guatemala. Siendo un caso insólito porque al personal tripulante (piloto, copilotos y ayudante) no fue despojado, por parte de los delincuentes del dinero recaudado en concepto de pasaje, sino únicamente los pasajeros. Se nos despojó de las pertenencias que llevábamos consigo y dinero en efectivo, dejándonos las bolsas y manos vacías. Todo esto acaeció bajo amenazas de muerte y sufriendo los vejámenes que nos infundieron los delincuentes que se encontraban armados portando botas de hule, costales y uniformes policíacos.

Continuando con el ejemplo, me permito mencionar que los conductores del vehículo, se negaban a denunciar el hecho a la policía Nacional de Siquinalá y de Escuintla, y por iniciativa de un grupo de pasajeros, el piloto accedió a hacerlo; pero como es típico en Guatemala, la misma no surtió ningún efecto positivo, y el caso como tales, quedó en completa impunidad.

Es más, considero que los conductores de los buses extraurbanos, tienen abusos que deberían sancionarse por las autoridades competentes. Resulta que en este caso, después de haber sufrido este asalto, los conductores del vehículo, al llegar a la ciudad de Retalhuleu, indicaron que el bus sólo llegaba a esa ciudad y ya no a Goatepepetz, pese a que el valor del pasaje había sido cancelado al iniciar el trayecto, y como es lógico comprender, los pasajeros no teníamos nada que hacer para contristar otro vehículo que nos llevara al destino previsto agravando la situación el hecho de que esto ocurrió ya en horas de la noche.

Estas situaciones nos demuestran que en nuestro medio existe un total irresponsabilidad de los porteadores de pasajeros; pero más que todo, de los empleados de los empresarios de buses que prestan un servicio deficiente. Esta irresponsabilidad incumbe a las autoridades competentes encargadas de subsanar tales anomalías.

Por todo ello, es urgente crear un seguro de vida para los pasajeros de los buses extraurbanos para brindarles seguridad o protección cuando hacen uso del servicio.

Este seguro de vida es necesario en nuestro país debido a que no se encuentra legislado en nuestro ordenamiento jurídico y urge regularlo para evitar la consumación de nuevos hechos delictivos que causen más víctimas, cuando muy bien, nuestras autoridades gubernativas y legislativas, pueden prevenir éstos males, toda vez que tienen en sus manos el poder de hacerlo, debiendo recapacitar y aprehender el adagio tan común: "Querer es poder".

Debemos de tomar en cuenta que el delito de asalto aparece contemplado por nuestro Código Penal dentro del delito de robo agravado es decir, de manera indirecta, siendo del criterio que debe regularse de manera expresa; es decir, crear un sólo artículo específico para dicha figura delictiva, con su supuesto jurídico y su respectiva consecuencia legal, puesto que como se encuentra actualmente, me parece una laguna legal, que debe llenarse. Claro está que esto sería objeto de una reforma al Código Penal, que dicho sea de paso, debe reformarse porque resulta anticuado a las condiciones sociales de nuestra época.

Tipificado expresamente el delito de asalto en nuestro ordenamiento penal (al producirse la reforma aludida) se estaría dando mayor seriedad y formalidad a la norma jurídica porque en forma directa se haría hincapié en la necesidad de castigar severamente al delincuente que cometa el delito de asalto, principalmente a los buses de transporte extraurbano, esto para seguridad de los pasajeros que son siempre quienes pagan el precio de la negligencia de nuestras autoridades.

Por ello, al regularse la obligatoriedad del contrato de seguro de pasajeros, se incluiría entre otras cosas, el servicio de policía radio, etc. en los buses para proteger a las personas.

Debe tomarse en cuenta el ejemplo de México, en donde el servicio de transporte extraurbano goza de un seguro de vida para sus pasajeros.

2) LOS ACCIDENTES DE TRANSITO: Es otra causal que repercute directamente sobre la vida o la integridad física de los usuarios del transporte extraurbano, porque muy a menudo se producen hechos de tránsito por las carreteras, ciudades y poblados, causando lesiones, heridas o muertes a los pasajeros, sin que ellos mismos (pasajeros) o sus familiares reciban algún beneficio para solventar sus penurias y dolencias.

Los accidentes de tránsito son muy comunes en nuestro medio y obedece a muchas causas, tales como: Desperfectos en el funcionamiento de los buses por falta de mantenimiento de los mismos, inexperiencia, carencia de conocimientos técnicos de los pilotos que poseen licencias de conducir falsas, por irresponsabilidad de pilotos al recargar demasiado las unidades, por conducir bajo los efectos de substancias tóxicas o de estupefacientes, por excesiva velocidad, por la ambición exagerada de conquistar el mayor número de pasajeros para su causa y por competir en éste sentido con otras empresas y en términos generales, por violación a las leyes y reglamentos de tránsito.

Los accidentes de tránsito se encuentran regulados en la Ley y Reglamento de Sanciones de Tránsito.

Por doquier se observan y escuchan informaciones sobre la producción de accidentes de tránsito, con saldos de personas heridas, lesiones y muertas, siendo así que nos hemos acostumbrado paulatinamente a vivir con ésta clase de hechos negativos, sin que nuestras autoridades y los portadores, se preocupen por evitarlos en alto porcentaje.

Si tenemos la sana intención de proteger a la población, claro que se puede hacer algo en su causa, ya que lo merecen por ser personas humanas. Esta medida, es una situación que debe trabajarse en conjunto, aunando esfuerzos y que las autoridades apliquen todo el peso de la Ley a los infractores de las leyes y reglamentos de tránsito, y como sucede actualmente, que normalmente las autoridades policíacas necen indiferentes al problema por el hecho de recibir aporte económico de los conductores de los buses, lo cual, automáticamente, los convierte en cómplices de los responsables de los accidentes de tránsito.

Sobre los accidentes de tránsito, nuestro Código de Comercio, no establece específicamente un seguro para los beneficiarios del asegurado, sino de muerte, o para él mismo, en caso de lesiones en su integridad física o mental. Únicamente, se concreta a indicar en el artículo: **"BENEFICIARIO EN LA POLIZA DE ACCIDENTE":** El seguro contra accidente concede al beneficiario un derecho propio contra el asegurador desde que ocurra el accidente". (49).

La explicación que precede, nos da la idea que el seguro de accidentes está regulado por el Código de Comercio, pero en forma escueta, dejando una laguna legal que debe llenarse y para el efecto, debe insertarse en dicho Código, un artículo que regule el cumplimiento obligatorio del contrato de seguro contra accidente de tránsito por parte del porteador hacia el viajero, ya que en la práctica, se observa como que cuando se producen éstos hechos, que ocasionan lesionados o muertos, el empresario de buses o porteador, sólo se concretan a entrar en una transacción con el pasajero lesionado o con sus familiares, en casos de daños físicos a la integridad personal o de muerte.

te, para darles una cantidad de dinero mínima e insuficiente para los gastos de curación o beneficio a los familiares del occiso. Esto se hace de manera extrajudicial o en la vía judicial, pero el beneficio proporcionado es en concepto de responsabilidades civiles y nó como efecto de un contrato de seguro de accidente de tránsito.

Considero de vital importancia que, el seguro de vida por accidente de tránsito, sea incluido en el Código de Comercio porque no existe reglado taxativamente y es más, debe hacerse obligatorio su cumplimiento para seguridad de los pasajeros y de sus familiares o beneficiarios.

Además, si el pasajero, es trabajador que se encuentra afiliado al Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, ésta institución es la que cubre el riesgo si el trabajador está al día en el pago de sus cuotas en su calidad de afiliado, siempre y cuando el accidente lo abra laborando para la empresa donde presta sus servicios; pero, el porteador está obligado a indemnizarlo en concepto de responsabilidades civiles y no por concepto de un contrato de seguro de personas por accidente de tránsito.

Los accidentes de tránsito, aparecen regulados en la ley y Reglamento de Tránsito; pero, en forma imprecisa, porque no nos explica los cuidados y protección que debe dársele al usuario del servicio, ni qué cantidad o porcentaje de indemnización le corresponde, sino que solo debe prestársele los primeros auxilios a los ocupantes y que se dará aviso a la autoridad más próxima (artículo 41 de la Ley y Reglamento de Sanciones de Tránsito).

- 3) EL CASO FORTUITO: Se llama caso fortuito, al suceso que no ha podido preverse, o que previsto, no ha podido evitarse. Los casos fortuitos y los de fuerza mayor, pueden producirse por la naturaleza o por hechos propios del hombre.

Dentro del hecho fortuito, puedo mencionar: El desbordamiento de un río, los terremotos, las tempestades, las pestes, los incendios, los derrumbes, los huracanes, las inundaciones, etc.

Algunos autores són del criterio que la responsabilidad patronal, subsiste cuando el caso fortuito o la fuerza mayor, són inherentes al trabajo mismo, exonerando únicamente de responsabilidad, cuando cualquiera de las circunstancias son ajenas al trabajo.

Pero, debe establecerse en qué casos la fortuidad o la fuerza mayor són inherentes al trabajo y cuándo no lo són. Por ello se presume que ambas circunstancias serán siempre inherentes al trabajo cuando se produzcan en momentos en que el trabajador se encuentra trabajando o en el lugar de su trabajo.

Con base en ese criterio, sería de la responsabilidad inde

toría patronal, la muerte del obrero fulminado por un rayo que cae en el lugar del trabajo o por la insolación que sufre un trabajador en campo descubierto.

Todo esto nos da la idea de que el caso fortuito y la fuerza mayor no son comprensivos del seguro por accidentes a los pasajeros que van en los buses terrestres, y por lo tanto, no aparecen regulados en nuestro ordenamiento jurídico y considero que sí deben legislarse a favor de los viajeros, por el hecho de ir dentro del vehículo propiedad del porteador, o sea, de su empresa, que los conduce a su destino por un precio que previamente ha pagado el usuario.

CAPITULO IV

ACION ACTUAL DE LA LEGISLACION GUATEMALTECA SOBRE LA INDEMNIZACION NIENTE DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR ACCIDENTES DE TRANSITO.

Para enfocar este tema debo remitirme concretamente a analizar las disposiciones que sobre la indemnización por concepto de responsabilidades civiles contienen nuestras leyes, tales como:

1. Código Civil, Decreto número 106, del Congreso de la República.
2. Código de Comercio, Decreto número 2-70 del Congreso de la República.

3. Código Penal, Decreto número 17-73 del Congreso de la República.

4. Ley y Reglamento de Sanciones de Tránsito, Decreto número 66-72 del Congreso de la República.

5. Ley de Accidentes, Decreto número 1827 del Congreso de la República.

SEGUN EL CODIGO CIVIL.

Las obligaciones que proceden de hechos y actos ilícitos, deben indemnizarse. Al respecto, el artículo 1,645, estipula: "Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

Por su parte, el artículo 1,646, expresa que: "El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima, los daños o perjuicios que le haya causado".

En lo concerniente a los medios de transporte, según el artículo 1,651, tenemos que: "Las empresas o el dueño de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores y cómplices, de los daños o perjuicios que causen las personas encargadas de los vehículos, aún cuando la persona que los cause, sea empleada de dichas empresas o del dueño del medio de transporte, siempre que el encargado de los vehículos se los haya encomendado, aunque fuere de manera transitoria".

Asimismo, el artículo 1,652, reza que: "La responsabilidad que se refiere el artículo anterior (1,651), cesa si se comprueba que el damnificado hubiere dado lugar al daño o perjuicio resultante o cuando hubiere procedido con manifiesta violación de las leyes y reglamentos".

Los artículos 1,653 y 1,654, hablan del exceso y mala fé en el ejercicio de un derecho o la abstención del mismo que cause daños a las personas, impone la obligación al titular de indemnizarlos; pero, que si la persona que reclama la indemnización ha contribuido a causar el daño o perjuicio, la obligación de repararlos se deducirá en proporción a su participación en el daño.

En lo que respecta a lesiones corporales, el artículo 1,655 preceptúa 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:

- 1o.-Edad, estado civil, oficio o profesión de la persona que hubiere sido afectada.
- 2o.-Obligación de la víctima de alimentar a las personas que tengan derecho conforme a la ley; y
- 3o.-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".

Ahora bien, pasando a considerar la responsabilidad en que pueden incurrir los patronos, tenemos que el artículo 1,663 del Código Civil, expone: "Los patronos y los dueños de talleres, negocios, establecimientos mercantiles o industriales y en general, las personas que tienen a otra bajo su dependencia, responden por los daños o perjuicios que causen sus empleados y demás trabajadores en actos del servicio. También están obligados a responder por los actos ajenos, los que teniendo la posesión o el mando de un objeto o elemento cualquiera, lo entreguen o transfieran a persona que no ofrezca las garantías necesarias para manejarlo. El que pague puede repetir contra el autor del daño o perjuicio lo que hubiere pagado".

El artículo que antecede, nos da la idea que todo patrono tiene la obligación de responder por los daños o perjuicios que causan a otra persona, sus empleados o trabajadores. En el caso que nos ocupa, se supone que los porteadores tienen la obligación de responder por los daños que causen los pilotos y copilotos de los buses del transporte extraurbano de pasajeros, desde luego, que en caso de accidentes de tránsito, son solidariamente responsables de las responsabilidades civiles, tanto, porteador, pilotos y copilotos respectivamente, por mandato de la ley (Código Civil).

Como podemos comprobar, nuestro Código Civil, no menciona expresamente, en qué consisten las indemnizaciones por razón de responsabilidades civiles en casos de accidentes de tránsito, sino que lo hace de una manera general, consignando principios generales para determinar la indemnización.

El Código Civil, únicamente se concreta a indicar que "son solidariamente responsables" por los daños o perjuicios causados los dueños de empresas de transporte y los encargados de los vehículos o toda persona que conduzca los vehículos aunque no sea empleada del dueño. Quiere decir que, éstos tienen que indemnizar a la víctima en concepto de responsabilidades civiles y además, de las responsabilidades penales que el caso amerite.