

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

**FALTA DE POSITIVIDAD DE LA LEY DE TRÁNSITO CON
RESPECTO AL SEGURO DE DAÑOS CONTRA TERCEROS**

MILTON JURANDIR CASTELLANOS SANTOS

GUATEMALA, FEBRERO DE 2007

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

**FALTA DE POSITIVIDAD DE LA LEY DE TRÁNSITO CON
RESPECTO AL SEGURO DE DAÑOS CONTRA TERCEROS**

TESIS

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

Por

MILTON JURANDIR CASTELLANOS SANTOS

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, febrero de 2007

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

DECANO: Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana
VOCAL I: Lic. César Landelino Franco López
VOCAL II: Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL III: Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez
VOCAL IV: Br. José Domingo Rodríguez Marroquín
VOCAL V: Br. Edgar Alfredo Valdez López
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

RAZÓN: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis"

(Artículo 43 del Normativo para la elaboración de la tesis de licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala)

JUAN ANTONIO MARTINEZ R.
ABOGADO Y NOTARIO
Colegiado No. 4803
10. Callo 6-37 zona 1, 4to. nivel,
Oficina 402, Edificio BEARN
TEL: 2238-0018, 2253-4484, TELEFAX: 2238-3588



Guatemala, 26 de Septiembre del 2,005

Licenciado.

BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CIUDAD DE GUATEMALA.

Señor Decano:

En cumplimiento de la Resolución emanada de esa casa de estudios, me permito informarle que he procedido a asesorar el trabajo de Tesis del Bachiller MILTON JURANDIR CASTELLANOS SANTOS intitulado: "FALTA DE POSITIVIDAD DE LA LEY DE TRÁNSITO CON RESPECTO AL SEGURO DE DAÑOS CONTRA TERCEROS". Reuniéndome periódicamente con el ponente y haciendo las sugerencias que demanda la asesoría correspondiente.

El tema trabajado por el bachiller Castellanos Santos, merece atención especial por cuanto que el seguro en materia de tránsito ha sido legalmente descuidado, al extremo que la ley específica de la materia no lo desarrolla pletoricamente si no en forma tímida, dejando muchas lagunas en su contenido, en el presente caso el autor de la tesis deja al descubierto las fallas legales anteriormente descritas, consecuentemente deben tomarse en cuenta para un mejor desarrollo dentro de la legislación guatemalteca poniendo más interés para su aplicación.

Para el efecto de la asesoría, hubo varias personas con el bachiller Milton Jurandir Castellanos Santos donde se le indicó la metodología a seguir y reformas necesarias al trabajo original, situación que fue acogida y subsanada por el ponente, por lo tanto éste trabajo en la forma como fue realizado, puede ser fuente de información tanto para estudiantes como para todas las Dependencias e Instituciones relacionadas en materia de Seguros y Ley de Tránsito en Guatemala.

En mi opinión el trabajo desarrollado por el bachiller Milton Jurandir Castellanos Santos, cumple con los requisitos técnico-legales que la legislación universitaria exige para el efecto, pudiendo continuar oportunamente con su trámite respectivo.

Sin otro particular, me suscribo del señor Decano deferentemente,

Lic. JUAN ANTONIO MARTINEZ RODRIGUEZ
ABOGADO Y NOTARIO



UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala veinte de julio de dos mil seis.

Atentamente pase al (a) **LICENCIADO (A) FREDY ADALBERTO POP JUAREZ**, en sustitución del (a) revisor (a) propuesto (a) con anterioridad **LICENCIADO (A) LÁZARO RUIZ ORELLANA**, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (a) estudiante **MILTON JURANDIR CASTELLANOS SANTOS**, intitulado **FALTA DE POSITIVIDAD DE LA LEY DE TRANSITO CON RESPECTO AL SEGURO DE DAÑOS CONTRA TERCEROS**.

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, si a sí lo estima conveniente la modificación del bosquejo preliminar de temas y de las fuentes de consulta originalmente contempladas, asimismo, el título del punto de tesis propuesto. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.


LIC. MARCO TULLIO CASTILLO LUTÍN
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS



c.c. Unidad de Tesis
MTCL/sllh.

Lic. Freddy A. Pop Juárez

ABOGADO Y NOTARIO

8a. Av. 10-24, Zona 1 Of. 603, 6o. Nivel Guatemala, C. A.

Tel. 230-0889 251-5709 251-8582 251-8389 251-5532

01001 Fax: 251-8563

Guatemala, agosto 18 de 2006.

Licenciado
Bonerge Amilcar Mejia Orellana
Decano de la Facultad de
Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho.

Señor Decano:

Por medio de la presente le informo que, con base a lo resuelto por ese Decanato con fecha veinte de julio de dos mil seis, revise el trabajo de tesis elaborado por el estudiante MILTON JURANDIR CASTELLANOS SANTOS titulado FALTA DE POSITIVIDAD DE LA LEY DE TRANSITO CON RESPECTO AL SEGURO DE DAÑOS CONTRA TERCEROS.

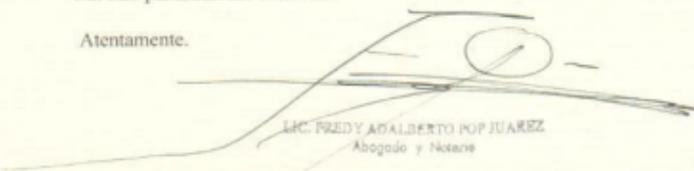
El citado trabajo fue realizado bajo la asesoría del Licenciado Juan Antonio Martínez Rodríguez, quien con fecha veintiséis de septiembre de dos mil cinco emitió opinión en el sentido que el trabajo desarrollado cumple con los requisitos técnico-legales de la legislación universitaria.

Como lo señaló el asesor Licenciado Juan Antonio Martínez Rodríguez el trabajo realizado por el estudiante Milton Jurandir Castellanos Santos puede ser fuente de información para estudiantes y dependencias e instituciones relacionadas en materia de seguros y la Ley de Tránsito de Guatemala.

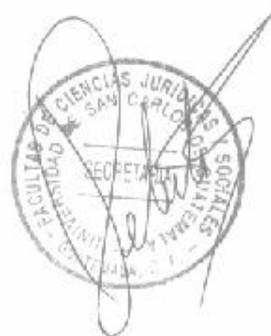
Por lo manifestado considero que el trabajo de tesis llena los requisitos reglamentarios y en consecuencia emito dictamen favorable al mismo.

Sin otro particular me suscribo.

Atentamente.



LIC. FREDDY A. POP JUÁREZ
Abogado y Notario



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y
SOCIALES. Guatemala, uno de febrero del año dos mil siete-

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante MILTON JURANDIR CASTELLANOS SANTOS, Intitulado "FALTA DE POSITIVIDAD DE LA LEY DE TRÁNSITO CON RESPECTO AL SEGURO DE DAÑOS CONTRA TERCEROS" Artículo 31 Y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de Tesis.-

MTCL/slh



ACTO QUE DEDICO

- A DIOS NUESTRO SEÑOR: Por darme la vida y todo lo que tengo
- A MIS PADRES: Alberto y Olga Marina, por confiar en mi y darme la oportunidad de tener una maravillosa familia.
- A MIS ABUELOS: Aparicio y Manuela de Jesús (QEPD), por haberme querido y cuidado, como el hijo pequeño, y no como un nieto.
- A MI HERMANO: Jhonatan, por ser mi confidente, mi único y mejor amigo, mi apoyo en los momentos de incertidumbre.
- A MI HERMANA: María Fernanda, por ser ese dulce regalo del cielo, que vino a alegrar mi vida, llenándolo de felicidad desde el día en que nació.
- A MI TÍA: Antonieta, quien ha sido como una segunda madre, a lo largo de mi vida.
- A MI MAESTRA: Amparo Arozamena, -Seño Amparito-, por su valiosa y sin igual ayuda, al comienzo de mi camino estudiantil, a quien le debo mis primeras letras.
- A MIS PRIMOS: Gabriel y Flor de María, porque crecimos junto como hermanos.
- A MIS TÍOS: Blanca, César y Carlos, con afecto especial y todo mi respeto.
- AGRADECIMIENTO ESPECIAL A: Lic. Juan Antonio Martínez Rodríguez, quien durante mis prácticas me brindo su apoyo y conocimientos
- A: La Universidad de San Carlos de Guatemala, por ser el templo de saber, que me formo en la carrera del derecho, especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i
CAPÍTULO I	
1. Qué es el daño.....	1
1.1 Daño.....	1
1.1.1 Daño cierto.....	3
1.1.2 Daño directo.....	3
1.1.3 Daño indirecto.....	4
1.1.4 Daños y perjuicios.....	4
1.2 El Siniestro o daño.....	4
1.2.1 Hecho generador.....	4
1.2.2 Nexo causal.....	5
1.2.3 Factor de atribución.....	5
1.2.4 Dolo.....	5
1.2.5 Culpa.....	6
1.3 Tercero.....	7
1.4 Objeto del seguro.....	8
1.5 Riesgo.....	9
1.6 Responsabilidad.....	9
1.6.1 Responsabilidad civil.....	10
1.6.2 Elementos de la responsabilidad.....	12
1.6.3 Relación de dependencia.....	12
1.6.4 Ejercicio de la función.....	14
1.6.5 Acto ilícito del subordinado.....	17
1.7 Tipos de responsabilidad.....	19
1.7.1 Responsabilidad subjetiva.....	19
1.7.2 Responsabilidad objetiva.....	19
1.7.3 Responsabilidad contractual.....	20
1.7.4 Responsabilidad civil contractual u obligacional.....	22
1.7.5 Responsabilidad extracontractual.....	22
1.7.6 Fuentes de la responsabilidad civil.....	23
1.8 Diferencias entre la responsabilidad civil contractual y la responsabilidad civil extra contractual.....	24
1.9 La diversidad en cuanto a la fuente de la obligación.....	24
1.10 Los factores de atribución de responsabilidad.....	28

	Pág.
1.11 Terceros total.....	32
1.12 Por el tipo de cobertura se pueden clasificar.....	33
1.12.1 Como cobertura básica.....	33
1.12.1.1 Predios y operaciones.....	33
1.12.2 Como coberturas adicionales.....	34
1.12.2.1 Riesgos locativos.....	34
1.12.2.2 Riesgos de vecinos.....	34
1.12.2.3 Vehículos ajenos y/o alquilados (en exceso de responsabilidad civil de vehículo).....	35
1.12.2.4 Contratistas independientes.....	35
1.12.2.5 Responsabilidad civil del patrono.....	36
1.12.2.6 Responsabilidad civil de carga y descarga.....	36
1.12.2.7 Cuidado, control y custodia.....	37
1.13 El tercero asegurado.....	38
1.13.1 Derecho propio.....	38
1.13.2 Derecho directo.....	39
1.13.3 Derecho inmediato.....	39

CAPÍTULO II

2. Origen del seguro.....	41
2.1 Historia del seguro.....	41
2.1.1 Origen del seguro.....	42
2.1.2 Aspectos históricos del contrato del seguro.....	43
2.1.3 Edad antigua.....	44
2.1.4 Edad media.....	46
2.1.5 Siglos XIV al XVIII.....	47
2.1.6 Siglos XVIII a XX.....	48
2.2 Otras ideas y acepciones acerca del origen del seguro.....	49
2.3 Aspectos históricos del seguro en Guatemala.....	50

CAPÍTULO III

	Pág.
3. Qué son los seguros.....	53
3.1 Seguros.....	53
3.2 Aproximación al riesgo.....	55
3.3 Definición de seguro.....	56
3.4 Características del contrato de seguro.....	57
3.5 Elementos personales.....	58
3.5.1 Obligaciones de las partes.....	61
3.5.1.1 Del solicitante o tomador.....	61
3.5.1.2 Del asegurador o compañía de seguros.....	62
3.6 Generalidades.....	63
3.7 Riesgo.....	63
3.8 Caracteres jurídicos.....	66
3.9 Clasificación de los seguros.....	66
3.9.1 De tipo personal.....	66
3.9.2 Seguros de riesgos patrimoniales.....	66
3.9.3 Diferencias entre seguro de daños y de personas.....	69
3.9.3.1 Diferencia en cuanto al principio indemnizatorio.....	69
3.9.3.2 Diferencia en cuanto al ejercicio del derecho de subrogación.....	69
3.9.3.3 Diferencia en cuanto a la terminación por mora en el pago de la prima.....	69
3.9.3.4 Diferencia en cuanto al interés asegurable que deben ostentar los tomadores.....	70
3.9.3.5 Diferencia en cuanto a la revocatoria del seguro.....	70
3.9.3.6 Diferencia en cuanto al deber de mantener el estado del riesgo.....	70

CAPÍTULO IV

4. Análisis fáctico de la ley de tránsito y sus consecuencias.....	71
4.1 Análisis de la ley de tránsito.....	71
4.1.1 Vigencia y positividad de la ley de tránsito.....	73
4.1.2 Seguro de daños contra terceros y sus consecuencias.....	75
4.1.3 Posición del ponente contra la positividad y la vigencia de la ley.....	78

	Pág.
4.2 Resumen práctico para la contratación del seguro de daños contra terceros, por los automovilistas en Guatemala.....	83
4.2.1 En el caso concreto: SEGURO CONTRA TERCEROS.....	84
4.3 Seguro contra terceros.....	85
4.3.1 La Ley a este respecto estipula.....	87
4.4 Qué es el seguro contra terceros.....	89
4.5 Accidente de tránsito.....	91
4.6 Características para considerar un siniestro como accidente de tránsito.....	92
CONCLUSIONES.....	93
RECOMENDACIONES.....	95
BIBLIOGRAFÍA.....	99

INTRODUCCIÓN

El seguro en Guatemala, se ha ampliado, debido al aumento de la inseguridad que vive el país, ya que, los siniestros en las distintas ramas, como incendio, robo por forzamiento, han ido en aumento, por lo que las personas tratan de una manera, procurarse cierta seguridad sobre sus bienes; tal y como se ha hecho desde la antigüedad para tratar de proteger en la mayoría de los casos, el hecho de no ver menoscabado el patrimonio.

Con respecto al tema tratado en este trabajo, titulado, **Falta de positividad de la Ley de Tránsito con respecto al seguro de daños contra terceros**, podemos indicar que, si bien, el mismo está regulado en dicha ley, actual y vigente, es de una inoperancia total, en ningún momento, las autoridades han ejercido la potestad que la misma ley les provee para aplicar dicha norma, para poder circular dentro del territorio nacional, causando con ello que, el propietario y/o piloto, de algún vehículo automotor, al no verse obligado, no adquiere dicho seguro, violando deliberadamente dicha norma que aunque vigente carece de positividad. En el capítulo I, se indica brevemente lo relacionado al daño y el tipo de daños que podemos encontrar en la doctrina como en la legislación penal guatemalteca, ya que no podemos hablar de un tema principal en donde se hable de cierto aspectos y no se describa o se haga un breve esbozo de sus distintos componentes, así mismo se describe y define el siniestro como hecho generador de obligaciones ante ciertas ocurrencias, y el tipo de responsabilidades que puede hacerse acreedor el que ocasione dichos hechos (daños por siniestro).

En el capítulo II se trata de detallar a grandes rasgos lo que es el seguro y cómo ha evolucionado a través de la historia y conforme se han dado las necesidades de las personas cuando necesitan cierto tipo de seguridad en su integridad física y en sus negocios, y protegerse

(ii)

así ante cierto tipo de eventualidades a los que se pudiera enfrentar durante su vida; el capítulo III se desarrolla el tema del seguro como tal con cada una de sus características, definiciones, las obligaciones que tienen las partes contratantes como lo es, el asegurador y/o compañía aseguradora y el tomador y/o asegurado, ya que como cualquier contrato se tiene obligaciones y derechos, que de no respetarse o acatarse se procede a la anulación por cualquiera de las dos partes suscriptoras o al no pago de la indemnización por parte del asegurador. El seguro de daños contra terceros, protege en cierta manera la economía del propietario y/o piloto del automotor que en determinado momento dañe o lesione el patrimonio de un tercero o al tercero mismo; al ocurrir un siniestro se encuentra ante el problema de que los daños causados, deben ser reparados y/o indemnizados, golpeando de dicha manera la situación financiera del que causa los daños, muchas veces encontrándose en una situación que amerita solicitar préstamos y otro tipo de situaciones ajenas.

En el capítulo IV se analiza el seguro de daños contra terceros, donde sólo es legalmente aplicable, en el caso del transporte extraurbano, como lo es el Acuerdo 265-2001, de accidentes personales; en el cual si dichas unidades no poseen el seguro vigente pueden ser sancionados con multa; no aplica el mismo al seguro de daños contra terceros; ya que como se puede apreciar, dicho seguro no es de uso normal, para los usuarios de vehículos automotores, ignorándose el presupuesto de que la ley debe cumplirse, ya que caso contrario estaríamos transgrediendo la ley al no contar con el mismo. Éste trabajo de investigación se produjo por la necesidad, de que las autoridades competentes en materia de tránsito, utilicen el imperio que la ley les concede para que, formulen una iniciativa, que procure la implementación de un control adecuado, para que todos y cada uno de los vehículos que circulen en Guatemala cuenten con dicho seguro, el cual mediante su utilización, llevará consigo el cumplimiento de la ley y la

(iii)

protección a los intereses de los usuarios de vehículos y los posibles terceros afectados por algún tipo de siniestro. Considero que mientras en Guatemala no se dé la debida aplicación a las normas que actualmente se encuentren vigentes, como lo es, en dicho caso específico, el Artículo 29 de la Ley de Tránsito, nos encontraremos ante el problema que la mayoría de personas que se conducen en vehículo dentro del territorio de Guatemala, no tendrán el seguro de daños contra terceros, indicado en dicha ley; mi hipótesis la indicaría de la siguiente forma: "El Artículo mencionado en el presente trabajo, que se refiere al seguro de daños contra terceros, es inoperante o falta de positividad legal, ya que, si bien, está regulado, carece de coerción por parte de las autoridades, que por falta de conocimiento, no requiere la tenencia de dicho seguro, por lo que los automovilistas, al desconocer dicha norma y no ser obligados a acatarla, están ante el incumplimiento de la misma".

He visto de la manera más cruel y con una gran impotencia, el hecho de tantos hogares, guatemaltecos se han visto en las situaciones de perder a uno o varios miembros de su familia, en un choque de camionetas, las cuales cada día arriesgan la vida de muchas otras personas, por ir peleando pasaje, y muchas otras veces conduciendo sin el menor temor y/o respeto a la vida de las demás personas que están dentro de los autobuses; así mismo ver cuanta pobreza hay en cada familia de Guatemala y que se va acentuando más al verse en la necesidad de pagar por una colisión de su único medio de transporte el cual por negligencia, impericia o simplemente por mero accidente, destruyó otro vehículo, una casa o atropelló a un peatón, sin que ninguna autoridad se pueda hacer cargo de hacer que la letra muerta que el legislador creo para dar cobertura al patrimonio y velar por el bien común llegue a ser realidad dicha idea.

CAPÍTULO I

1. Qué es el daño

1.1 Daño:

Es todo mal que se le causa a la integridad de una persona o a sus bienes patrimoniales (muebles o inmuebles), ya sea con dolo, por imprudencia, negligencia o impericia, menoscabando con ésto, el valor intrínseco del bien, la capacidad de actuar y desenvolverse de la persona o cualquier otra de sus características propias, como caminar, hablar y cualquier tipo de actividad que posea el individuo.

Podemos hablar de daño total o daño parcial, el primero es aquel que menoscaba por completo el bien, la integridad de la persona; puede ser daño total, que es aquel que inutiliza el bien, dejándolo inservible y sin posibilidad de reparación o arreglo, produciendo con ésto que el bien dañado sea declarado pérdida total; mientras que el otro tipo de daño es cuando sólo una porción del bien es menoscabado y/o sólo estará inservible por un tiempo, y puede ser reparado de tal manera que el bien quede en las mismas condiciones que se encontraba antes del haberse producido el daño

Así mismo se define como: "Delito de daño se entiende agravado si se realiza para impedir el libre ejercicio de la autoridad o como venganza de sus determinaciones, cuando se causa por cualquier medio de infección o contagio de ganado, empleando sustancias venenosas o corrosivas, si afecta a bienes de dominio o uso público o comunal. En derecho civil el daño es el primer elemento constitutivo de la responsabilidad civil y de la consecuente obligación de repararlo. El daño se puede definir como toda desventaja en los bienes jurídicos de una persona y, para ser tenido en cuenta, debe ser cierto (al menos con una certeza relativa), no eventual.

También se reconocen los llamados daños morales, que son los que lesionan los derechos derivados de la personalidad y entre los que destacan aquellos que afectan a la salud, la libertad, al derecho al honor, la intimidad personal y familiar y la propia imagen".¹

Guillermo Cabanellas, indica textualmente que daño, "en sentido amplio, toda suerte de mal material o moral. Más particularmente, el detrimento, perjuicio o menoscabo que por acción de otro se recibe en la persona o en los bienes. El daño puede provenir de dolo, de culpa o de caso fortuito, según el grado de malicia, negligencia o casualidad entre el autor y el efecto. En principio, el daño doloso obliga al resarcimiento y acarrea una sanción penal; el culposo suele llevar consigo tan solo indemnización; y el fortuito exime en la generalidad de los casos, dentro de la complejidad de ésta materia".²

En el mencionado asunto y recordando que no hay una acción sin reacción y/o acto y efecto, el profesor Guillermo Cabanellas en su diccionario hace referencia exacta al daño y el perjuicio que de dicho elemento se puede desprender; constituye pues uno de los principales en la función tutelar y reparadora del derecho. Ambas voces se relacionan por completarse: puesto que todo daño provoca un perjuicio. Y todo perjuicio proviene de un daño. En sentido jurídico, se considera daño el mal que se causa a una persona o cosa, como una herida o la rotura de un objeto ajeno y por perjuicio, la pérdida de utilidad o de ganancia, cierta y positiva, que ha dejado de obtenerse; pues el herido, por ejemplo, ha perdido sueldos y honorarios, o la máquina rota ha dejado de producir tal artículo.

¹ Microsoft Corporation. **Encarta 2002**.

² **Diccionario jurídico elemental**. Pág. 101

Manuel Ossorio, con respecto a dicho tópico indica que: "Daño: según la academia, que remite la definición de sustantivo al verbo respectivo, detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor, molestia. Maltrato de una cosa"³

Si el daño es causado por el dueño de los bienes, el hecho tiene escasa o ninguna relevancia jurídica. La adquiere cuando el daño es producido por la acción u omisión de una persona en los bienes de otra. El causante de los daños incurre en responsabilidad que puede ser civil, si se ha ocasionado por mero accidente, sin culpa punible ni dolo o penal, si ha mediado imprudencia o negligencia (culpa), o si ha estado en la intención del agente producirlo.

La responsabilidad civil por los daños puede surgir aún cuando el responsable no haya tenido ninguna intervención directa ni indirecta, como sucede en los casos de responsabilidad objetiva y en aquellos otros en que se responde por los hechos de terceras personas o de animales. Según el tipo de bienes que se está protegiendo y/o de que es lo que se desea asegurar puede ser:

1.1.1 Daño cierto: "aquel cuya producción presente o futura ofrece certidumbre, sin que el perjuicio efectivo que ocasione dependa de que se den, o no, en el futuro, otros hechos. El daño es cierto aunque su monto no pueda ser previamente determinado"⁴

1.1.2 Daño directo: "el que resulta de manera inmediata de la acción u omisión culposa o dolosa. En la doctrina y en la jurisprudencia, el concepto se complica de acuerdo con el rigor o

³ **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Pág. 253

⁴ *Ibid.* Pág. 254

las restricciones en la cadena causadora, cuando haya habido una sucesión de perjuicios, más o menos emparentados con el inicial"⁵.

1.1.3 Daño indirecto: "el que se deriva de una acción u omisión, aún ajena a la intención o previsión del responsable; por ejemplo, se incendia un edificio con el fin de destruir ciertos documentos, pero el fuego alcanza a inflamables o explosivos y causa víctimas. El problema jurídico del perjuicio indirecto se une indisolublemente al de la cadena de la causalidad o pluralidad de causas".⁶

1.1.4 Daños y perjuicios: "tanto en el caso de incumplimiento de obligaciones cuanto en el de actos ilícitos, el perjudicado por ellos tiene derecho de ser indemnizado por el causante de los daños que éste le haya ocasionado en forma efectiva y también de las utilidades que haya dejado de percibir por el retardo en el cumplimiento de la obligación, o en virtud del acto ilícito cometido. Cuando se trata de obligaciones de dar sumas de dinero, el perjuicio causado se traduce en intereses"⁷

1.2 El siniestro o daño

1.2.1 Hecho generador: Debe existir un hecho antijurídico, injusto que genere un daño a otra persona. Daño: existencia de una lesión al patrimonio o a la persona injustamente causada y que deba ser reparada.

Ésto lo puedo explicar en casos de hechos de tránsito que, es el tema central del presente trabajo, cuando se conduce un vehículo (hablemos de un transporte público de

⁵ Ibidem

⁶ Ibidem

⁷ Cabanellas, Guillermo. Ob. Cit. Pág. 116

pasajeros), los hechos antijurídicos pueden ser muchos, que van desde el momento en que el vehículo se pone en marcha, sin contar con el debido permiso de operaciones, que en Guatemala debe de extenderlo la Dirección General de Transporte (DGT), la carencia de licencia que faculte al conductor para que pueda conducir dicha unidad móvil, hasta el hecho de que la unidad no cuente con el seguro establecido por ley para poder prestar el servicio de traslado de personas.

1.2.2 Nexo causal: Debe haber una relación de causalidad adecuada que vincule al hecho generador y al daño causado por éste.

Por nexo causal podemos entender que es el vínculo entre el daño y las consecuencias y/o perjuicios que el incidente y/o accidente de tránsito cause a la propiedad del tercero (personal y/o patrimonial), podemos imaginar que el vínculo está completamente ligado a que no habrá daño si no hay un accidente o una reparación al tercero sin perjuicio causado al mismo.

1.2.3 Factor de atribución: Una determinada razón por la cual el ordenamiento jurídico atribuye a una persona la obligación de reparar ese daño mediante la imputación de responsabilidad.

1.2.4 Dolo: El dolo, según el diccionario de la Real Academia Española de la Lengua: "Es un engaño, fraude, simulación. En los actos jurídicos, es la voluntad maliciosa de engañar a otro o de incumplir la obligación contraída. El dolo se puede definir como la voluntad encaminada a producir una transgresión jurídica, teniendo por característica, la conciencia y la voluntad de cometer un acto ilícito. Por eso es necesario recalcar que no hay dolo cuando no se tiene la

conciencia de la violación del derecho, aunque dicha ignorancia se origine del error en cuanto a los hechos o al orden jurídico. Por el contrario, hay dolo cuando haya conciencia de la violación del derecho, aunque se ignore que la acción es punible en determinada forma”⁸

1.2.5 Culpa: Según el diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, “la culpa es aquella falta que da motivo para exigir legalmente alguna responsabilidad”⁹

Lo anterior podemos entenderlo como el hecho de hacer y/o producir un daño, sin tener el deseo de provocarlo, como ocurre con el dolo, en el cual el animus necandi (ánimo de delinquir), esté presente desde su primera idea o tentativa si habláramos de derecho penal, hasta la realización del mismo. Dentro de la culpa como un todo se puede ver que hay clasificaciones, de las cuales solamente daremos algunos conceptos sin desarrollarlos ya que no es el motivo de la presente tesis, sino mas que todo es tener una idea de lo que se habla sin adentrarnos a otro tema; según el diccionario de Guillermo Cabanellas, que tanto hemos citado, indica varias clases de culpa como las que a continuación se enumeran:

“Culpa aquiliana o extracontractual	Culpa civil
Culpa concurrente	Culpa delictual
Culpa extracontractual	Culpa leve
Culpa levisima	Culpa penal” ¹⁰

El avance de la civilización en su forma de relacionarse frente a sus semejantes hace necesario dicho tipo de seguros que permite liberar económicamente al asegurado de los reclamos y pretensiones de terceros por el incumplimiento de los deberes impuestos. Es un

⁸ Ob. Cit. Pág.772

⁹ Ibidem

¹⁰ Ob. Cit. Pág. 245

riesgo en creciente desarrollo, corresponde a los seguros de daños patrimoniales y existe una gran cantidad de coberturas que se pueden comercializar respecto de dicho tipo de seguros, algunas de ellas pueden ser actividades específicas: parqueos, médicos, lavanderías, construcciones, utilización de cosas: calderas, ascensores, carteles, productos integrales: clínicas, suministro de alimentos.

Es importante que tomemos conciencia de la necesidad de proteger nuestro patrimonio y la manera más eficaz de lograrlo es mediante el seguro. Con el seguro de daños y para entender mejor lo mencionado, diré que el seguro como tal prevé mantener en una aparente tranquilidad material a quien lo tiene, ¿porque decir aparente?, Porque el tener un seguro de vida, de autos o de incendio, no garantiza que la persona que lo adquiere, tendría la tranquilidad de que no pasará dicho evento que minimice, destruya, coarte o deteriore dicho patrimonio, sino que sentirá o tendrá la idea de que al producirse un eventual daño fortuito causado por un tercero, contará con el apoyo y/o asesoramiento respectivo.

1.3 Tercero: Es toda persona ajena al asegurado que resulte afectado por las acciones externas que le cause otra persona, sin haber estado involucrado directamente o haber provocado el daño que se le causo en su integridad física como en su patrimonio; por tercero en Guatemala entendemos que es la persona ajena a la cual se le causa un detrimento en su propiedad al recaer sobre él (patrimonio y/o su misma persona), el desenlace de un accidente de tránsito (que es el tema del presente trabajo), en donde se ve afectado por dicho evento.

El diccionario de seguros de Vacs & Asociados, lo define como: "Persona distinta de los sujetos de una obligación, convención o contrato. Toda persona que no sea parte en el contrato

de seguro. Habitualmente, no tienen la consideración de tales, el cónyuge, ascendientes y descendientes del tomador o asegurado, ni quiénes convivan con ellos habitualmente, cuando éstos sean personas físicas; ni los socios y/o administradores del tomador o asegurado que sea persona jurídica. Tampoco se suelen considerar terceros los directivos, asalariados, contratistas y sus trabajadores y, en general, cuantas personas mantengan relación de dependencia, contractual o no, con el tomador o asegurado, mientras actúen en el ámbito de dicha dependencia".¹¹

1.4 Objeto del seguro: Es dar la seguridad financiera ante una eventualidad a quien contrata el seguro, protegiendo su patrimonio (seguro de incendio, robo), su integridad (seguro de vida, gastos médicos), así como los daños que causare a otra u otras personas (terceros), en su patrimonio o a ellos mismos (seguro de responsabilidad civil). Podemos agregar a esto que el objeto mismo del seguro se encuentra en la idea de no estar desamparado ante cualquier incidente que cause una reparación de daños, el pago de un servicio que será necesario, pero que al momento de suscitarse el evento, se carece de los fondos monetarios para realizar dicho desembolso.

El objeto del seguro, como se sabe desde tiempo atrás, es el estar amparado económicamente ante la posibilidad de un imprevisto que afecte de tal manera nuestro capital, nuestra vida, así como la del tercero que pueda ser vinculado con el contratante de la póliza de seguro, como afectado ante un incidente previsto y posible, como lo es un siniestro (dependiendo de que rama de seguros se trate).

¹¹ <<Cultura del seguro>> (Diccionario del seguro), http://www.vacs-seguros.com.ar/vsc_n004.asp#t (la letra t indica el lugar dentro del diccionario), (junio 2005 y septiembre 2006)

La enciclopedia Encarta lo define como: "compromiso, mediante el cobro de una cantidad de dinero o prima para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura (a indemnizar), dentro de los límites pactados de resarcir el daño producido al asegurado, o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas".¹²

1.5 Riesgo: Es la posible sucesión de hechos que menoscaben o afecten la integridad de las personas o de sus posesiones patrimoniales, afectando con esto su valor nominal; ésto significa que por sus características pueden o no ser afectadas, por cierto tipo de siniestros. Es el motivo principal de las estadísticas de las compañías aseguradoras, es en sí el alma del seguro, ya que luego de estudios se prevé que de cuidarse ciertas características y atendiendo a algunas recomendaciones previamente establecidas por las compañías de seguros, dicho riesgo disminuye, y en algunos casos se suprime, por el celo del asegurado, en su propio beneficio, ya que al minimizarse el riesgo, el cobro de prima se reduce considerablemente y se rebajan costos de operación en las compañías de seguros, al no producirse el daño que cubre la póliza de seguros.

Vacs & Asociados, lo define como: "es la probabilidad de ocurrencia de un siniestro. Es la posibilidad de que la persona o bien asegurado sufra el siniestro previsto en las condiciones de póliza".¹³

1.6 Responsabilidad: Se entiende como, el hecho de estar al tanto de un objeto, cosa o de la persona misma, ante un posible siniestro; podría entenderse como la obligación de velar por el

¹² Ob. Cit.

¹³ Ob. Cit; (Abecedario + letra de palabra a ubicar)

bienestar de lo que se tiene bajo el cuidado de alguien, proveyendo todos los elementos necesarios para su protección y cuidado.

Según el diccionario de la lengua española la responsabilidad tiene varias acepciones: “f. Cumplimiento de las obligaciones o cuidado al hacer o decidir algo: no me fío de ella, no demuestra responsabilidad alguna en sus actos. Hecho de ser responsable de alguna persona o cosa: el cuidado de las mascotas es responsabilidad de sus dueños. Obligación de responder ante ciertos actos o errores: el incendio fue responsabilidad de un fumador que tiró una colilla encendida”.¹⁴

1.6.1 “Responsabilidad civil: Es la obligación de reparar por sí o por otro un daño ocasionado ilícitamente en la persona o en el patrimonio de un tercero. Para que la responsabilidad civil produzca sus efectos propios, es decir, origina la obligación de indemnizar o resarcir un daño, es necesario el concurso de seis requisitos:

Un hecho o acontecimiento: Que se produzca un efecto que cause un daño al patrimonio del tercero y que deba de indemnizarse y/o pagarse

Que ese hecho sea ilícito: Que no sea causado por él mismo y sea a consecuencia de los actos efectuados por otra persona ajena a él mismo.

Que ocasione un daño: Que se afecten los derechos y se menoscaben las propiedades del objeto o de la integridad de la persona.

La necesaria relación o nexo causal entre el hecho y el resultado dañoso: Que los daños que se produzcan sean a causa directa del hecho dañoso, o sea, que el daño lo haya causado el sujeto activo sobre los bienes o la persona del tercero.

¹⁴ El mundo.es, <<Diccionarios>>, (Elige diccionario), <<real academia española>>, 2001
http://www.elmundo.es/diccionarios/cgi/lee_diccionario.html (junio 2005 y septiembre 2006)

En algunos supuestos, la relación de dependencia: Es el vínculo de subordinación que debe de existir entre el autor del hecho y el sujeto pasivo del mismo.

La imputabilidad del resultado: Que el resultado del hecho que se causo sea completamente imputable al autor del mismo y no medien causas justificables o que los declaren no punibles".¹⁵

Tomando en cuenta lo anterior podemos decir que la responsabilidad civil, es una forma que obliga a una persona a resarcir los daños que cause a otra y que se puede hacer por medio de la contratación de un seguro, destinado a cubrir las consecuencias de hechos ilícitos del asegurado o de sus dependientes, manteniendo indemne al asegurado por cuanto deba a un tercero a causa de la responsabilidad prevista en el contrato de seguro, el cual según Alfredo de Palma, lo define así: "El contrato de seguro es, evidentemente un contrato de garantía; protege el interés asegurado contra las contingencias de los riesgos, y lo que tutela es el patrimonio del asegurado, sustituyendo la indemnización de los valores perdidos por obra de un siniestro, impidiendo el empobrecimiento del patrimonio tutelado. El contrato de seguro tutela o garantiza la intangibilidad del patrimonio del asegurado".¹⁶

La principal característica del seguro mencionado, es evitar toda lesión al patrimonio del asegurado, que se puede ver amenazado por las consecuencias civiles de su responsabilidad; ésto lo podemos ampliar, diciendo que dentro de las razones principales del seguro de responsabilidad civil, en Guatemala, es la de mantener al asegurado y/o tomador titular del seguro, alejado de todo tipo de implicaciones, tanto legales como monetarias, que se suscitan al acaecer un siniestro, del cual devienen infinidad de consecuencias, que en muchas ocasiones, el

¹⁵ De Palma, Alfredo Ricardo. **Seguro de automotores / responsabilidad daños al vehículo, robo y hurto**. Pág. 38

¹⁶ Ob. Cit. Pág. 57

asegurado, no podría absorber del todo las mismas sin el respaldo tanto financiero como de asesoramiento que presta la aseguradora, cuando le es solicitado.

1.6.2 Elementos de la responsabilidad civil: Consideramos que para que haya responsabilidad (de cualquier tipo), pero en especial responsabilidad civil, tiene forzosamente que haber un tercero afectado por los actos que devengan de las acciones y/o daños, con sus respectivas consecuencias materiales, que se hayan ocasionado por un accidente, más concretamente un accidente automovilístico que es el tema central de la presente obra, ya que al ocurrir el evento mencionado, se deteriora y/o afecta directamente el patrimonio de alguien.

En el presente caso el tercero, quien en vista del suceso, ve su propiedad afectada y con ello deberá recurrir a un gasto que no tiene contemplado dentro de sus planes o presupuesto; por lo tanto ante eso podemos inferir que para que haya responsabilidad civil, como tal, deben darse ciertos elementos básicos, entre los cuales podemos mencionar, los siguientes, que fueron citados por Manuel Martínez Escobar, de la obra de Jorge Bustamante Alsina, Teoría general de la responsabilidad civil, lo cual se cita así:

“Los elementos de la responsabilidad civil:

- A. Relación de dependencia.
- B. Ejercicio de la función.
- C. Acto ilícito del subordinado”¹⁷.

1.6.3 Relación de dependencia: Para que surja dicha responsabilidad debe existir un vínculo de dependencia o subordinación entre el principal y el autor del acto ilícito. Los términos de la ley no admiten dudas sobre la existencia de dicho requisito y, por lo demás el fundamento mismo

¹⁷ **Los seguros.** Pág. 151

de ésta responsabilidad carecería de justificación si fuese a imponerse a una persona responsable por el daño que cause quien no se halla en modo alguno vinculado con aquella.

El problema reside en la determinación del carácter de independiente o subordinado. Admitiendo que el fundamento de dicha responsabilidad radica en la culpa del principal, sea en la elección o bien, en la vigilancia del subordinado, debe tenerse por cierto que solamente en la medida en que aquel pudo ejercer control o vigilancia en los actos de éste, es posible incurrir en alguna culpa. De allí que con un concepto restringido se entendió en un principio por los autores y la jurisprudencia francesa, que no respondía sino de los daños causados por quienes habían sido libremente elegidos y vigilados, hallándose vinculados al comitente por un contrato de comisión de servicios.

Sin embargo el concepto ha sido notablemente ampliado, tanto en la doctrina y jurisprudencia extranjera como en la nacional, estableciéndose así, que el concepto de dependencia no supone necesariamente un vínculo contractual, pues puede existir subordinación que no tenga fuente en un contrato y se origine en cambio, en una relación circunstancial y gratuita.

De ésto podemos indicar, como ejemplo de la relación de dependencia, "el hecho de que el sujeto principal, llamado asegurado que fue quien contrató el seguro para su vehículo, preste el mismo a otra persona, quien es la que cause el daño; la doctrina anteriormente citada indica que puede y debe darse la relación entre uno y otro, pero en Guatemala, no opera de esa

manera, ya que lo que se asegura es el vehículo y salvo excepciones¹⁸, cualquier persona puede conducir el vehículo asegurado y de producirse un daño la aseguradora cubrirá los gastos que surjan del hecho mencionado.

Lo importante es, "que el actor del daño haya dependido para obrar de una autorización del principal, es decir, que la subordinación resultará aunque sea ocasionalmente de una elección para actuar y un virtual poder de control sobre el hecho del otro, sin que importe que tal actividad sea gratuita o remunerada. En tal virtud y si bien el empresario o contratista de una obra actúa con independencia de locatario, puede sin embargo, revestir la calidad de dependiente si el dueño se reserva algún contralor en la ejecución de la obra".¹⁹

La ley guatemalteca es bastante escueta al referirse a esto, ya que como se refirió anteriormente, el seguro se contrata para un vehículo, siempre y cuando se llenen los requisitos que la póliza de seguro requiera para la conducción de un automóvil, la compañía aseguradora, será responsable por los gastos de reparación y/o remuneración que surja a causa de los daños que cause el asegurado y/o sus beneficiarios directos.

1.6.4 Ejercicio de la función: Desde luego que el principal no responderá de cualquier daño que cause su subordinado, sino solamente de aquellos que tengan relación con la función encomendada. El deber de garantía no puede extenderse sino a aquellos daños que pudieran ocasionarse cuando el dependiente está cumpliendo una actividad en el interés del principal.

¹⁸ Nota del autor: Las excepciones pueden ser que el que maneje no posea licencia o que la misma no esté vigente al momento del siniestro; que sea menor de 25 años (sino se posee cobertura de menores); o se encuentre bajo efectos de alcohol y/o drogas.

¹⁹ Ob. Cit; Pág. 78

Sin embargo de lo expuesto, no es fácil determinar cuáles son los límites de la función encomendada por el principal o sea hasta donde llega el razonable interés de éste, de modo de atribuirle responsabilidad por los actos que ejecuta el dependiente.

De ésta cuestión existen dos posiciones doctrinarias. La restrictiva, sólo admite la responsabilidad del principal cuando los hechos ilícitos del dependiente lo han sido en el ejercicio de la función encomendada, aún cuando ella fuere ejercida irregular o abusivamente. La doctrinaria, se aproxima bastante a la teoría objetiva del riesgo creado y propicia dicha responsabilidad cuando el acto ilícito del dependiente ha sido causado con motivo o en ocasión de la función.

Se han criticado éstas dos posiciones, considerándolas de formulación estricta y externa, y por lo tanto insatisfactorias. Dice Borda que, "limitar la responsabilidad al supuesto estricto del daño ocasionado en ejercicio de las funciones, dejaría sin reparación múltiples daños en que la responsabilidad del principal parece imponerse. Tal como por ejemplo, el supuesto del guarda del ómnibus que a raíz de un incidente circunstancial con un pasajero, lo lesiona"²⁰. En éste ejemplo, se advierte que el guarda no actúa en el ejercicio de sus acciones, pero sí la violencia se ha originado en una discusión sobre cuestiones del transporte, es razonable que el principal responda.

Dice el mismo autor que también resultaría inadecuado el concepto demasiado amplio y vago del daño realizado con ocasión del trabajo. Así por ejemplo, si el guarda del ómnibus que ha jurado matar a su enemigo, lo encuentra en el vehículo y cumple su amenaza, parece justo eximir de responsabilidad al principal, no obstante que el daño ocurrió con ocasión del trabajo.

²⁰ **El seguro de la responsabilidad civil.** Pág. 111

En conclusión considera Borda que “la responsabilidad del principal debe admitirse siempre que haya una razonable relación entre la función y el daño”²¹.

Consideramos que es fundamental que “el hecho se haya ejecutado en el ejercicio de la función encomendada, no bastando que ella haya sido mera ocasión para cometer el daño. Si dicha responsabilidad se funda en un deber de garantía, el principal debe asumir el daño ocasionado por su dependiente, actuando en vista del fin fijado por aquél o utilizando los medios puestos a su disposición, aunque hubiese actuado contra la prohibición del principal o con abuso de las funciones. La responsabilidad del principal cesa, sin embargo cuando el tercero víctima del daño sabía o debía saber que el dependiente actuaba en nombre propio y no en el ejercicio de sus funciones”.²²

Hablando de éste tópico, podemos hablar del seguro que nos corresponde, ya que si ponemos ejemplo a un chofer privado, al cual se le encomienda el traslado de personas, ya sea el titular del seguro o de su familia, estamos ante la posibilidad de que a pesar de poner la debida diligencia y cuidado en el traslado de las personas mencionadas, ocurra un accidente de tipo automovilístico, en el cual se dañe el patrimonio de un tercero y/o su integridad física; el chofer (como subordinado del titular), causó el daño mencionado, el seguro cubrirá y amparará cada uno de los daños producidos, ya que de no tener ningún tipo de limitación, el chofer estaría dentro de las personas que puede conducir cualquier tipo de vehículo amparado dentro de las estipulaciones del seguro y para el caso particular, el vehículo para el cual se contrató la póliza de seguro; por lo que no hay problema, salvo las excepciones mencionadas en la póliza y que están debidamente detalladas en las excepciones.

²¹ Ibidem

²² Bustamante Alsina, Jorge. **Teoría general de la responsabilidad civil**. Pág. 80

1.6.5 Acto ilícito del subordinado: Es necesario que el subordinado sea el mismo responsable, es decir que haya obrado con culpa o dolo. La responsabilidad del principal existe por el hecho ilícito del dependiente, pero si el hecho no es imputable a éste último, la base de la acción de indemnización desaparece ello, sin perjuicio de la indemnización de equidad que pueda ser impuesta al autor de acto involuntario, pero que nada autoriza a reflejarla en el patrimonio del principal.

Una posición aislada en la doctrina es adoptada por Borda, quién considera que: "no es un requisito sine qua non de la responsabilidad el cuasi delito. Sin dar fundamento alguno afirma que si el dueño de un automóvil lo presta a un demente y éste en un verdadero acto de locura, embiste o mata a uno o varios transeúntes, es indudable que responde el principal a pesar de que no puede imputarse dolo o culpa al responsable que carece de razonamiento"²³.

La pretendida ampliación de la responsabilidad indirecta puede exponerse de lege ferenda, pero de lege lata es inaceptable. Primero, por que el sistema general se funda, en la responsabilidad indirecta no hay sino un traslado o reflejo de aquella. Para admitir aquella solución sería necesario que existiere una excepción expresamente consagrada en la ley atribuyendo al principal el acto involuntario del subordinado. Otra cosa es que el principal sea inimputable: en éste caso funciona la responsabilidad refleja por el acto culposo o doloso del subordinado, teniendo en cuenta que se trata de una responsabilidad de garantía.

Segundo, por que la garantía se dá por los actos ilícitos. O sea inimputable a su autor, y ampara a los terceros por la eventual insolvencia del subordinado: pone en juego el patrimonio

²³ Ob Cit; Pág. 112

del principal como garantía frente a la víctima, sin perjuicio del recurso de aquel contra el causante del daño. La víctima tiene así dos responsables. El dependiente por su propio hecho y el principal por el hecho de su dependiente.

En lo relativo al daño causado por el vicio o riesgo de la cosa, podrá responsabilizarse al dueño o guardián del automóvil aunque fuera conducido por un demente, pero el daño ya no será la consecuencia del hecho del conductor por lo que resulta indiferente su falta de discernimiento.

El damnificado consecuencia del acto ilícito del dependiente puede ejercer la acción resarcitoria contra el autor del daño y contra el principal indistintamente, o, solamente contra éste. Aunque ambos son responsables por el total del daño causado, ésta responsabilidad no es solidaria, pues aunque el hecho que ocasionó el daño es el mismo, la responsabilidad se origina en fuentes distintas; la del dependiente: en el hecho propio; la del principal: en el deber de garantía (legitimación pasiva).

“El principal responde solamente frente a la víctima por el deber legal de garantía; pero tiene el derecho de ejercer una acción recursoria contra el dependiente autor del acto ilícito y responsable en última instancia del perjuicio que con su acto ocasionó”.²⁴

De lo anteriormente citado por Borda, nos atrevemos a criticar dicha cuestión, ya que por ser accidente automovilístico, por lo regular no hay mala fe ni deseo de dañar la propiedad de terceras personas, más que la imprudencia y/o impericia del conductor, llámese, principal o

²⁴ Bustamante, Ob. Cit.; Pág. 81

subordinado, que en dicho caso puede ser cualquier persona autorizada por el titular y/o en casos excepcionales la compañía aseguradora.

Claro está que de todo esto siempre puede haber un hecho malicioso o sea el deseo de dañar, pero la parte subjetiva debe ser probada por los expertos de la compañía, ajustadores, quienes tratan de velar por los derechos del asegurado y de la compañía aseguradora. Atendiendo a la participación del sujeto activo del evento y/o accidente automovilístico, podemos clasificar la responsabilidad, en cuanto al factor de atribución a las personas en:

1.7 Tipos de responsabilidad

1.7.1 Responsabilidad subjetiva: “basada en la actuación de un sujeto, se enfoca hacia el causante del daño. Requiere una conducta voluntaria producida por un sujeto imputable al cual se le atribuyen las consecuencias imprevistas inmediatas y mediatas de esa conducta, no le son atribuibles las consecuencias imprevisibles o casuales porque no derivan de la conducta voluntaria del sujeto imputable”.²⁵

1.7.2 Responsabilidad objetiva: Basada en el daño, se enfoca hacia la víctima. Requiere de un daño injustamente causado, cuya reparación integral procura el ordenamiento jurídico aunque no haya mediado culpa de aquel a quien la ley le atribuye la responsabilidad de repararse las consecuencias producidas según el curso natural y ordinario de las cosas.

²⁵ Nota del autor: éste tipo de responsabilidad, es mera cuestión de la actuación del piloto que causo el accidente, ya que no es posible, en la mayoría de ocasiones determinar si la persona, quería causar el daño, o solamente fue un accidente, que se produjo a consecuencia de la impericia o negligencia de alguna de las dos partes involucradas en el mismo evento.

Dicha responsabilidad será tratada, como una resarción del daño que se causó, ya que el mismo tipo de daño (material y/o personal), así será como el seguro indemnizará a los terceros que se hayan afectado con el hecho; si fue un daño a su propiedad, se ofrecerá al afectado, una suma que después de hacer el ajuste respectivo, le sirva para dejar su propiedad en el estado que tenía antes del accidente y si los daños son personales, se cubrirán todos y cada uno de los mismos pagando hospitalización, si lo requiere y es necesario, curaciones y demás gastos que así sea considerado por los médicos de la compañía.

Y su clasificación en cuanto al origen es:

1.7.3 Responsabilidad contractual: Al respecto podemos decir que la responsabilidad contractual dentro del seguro de automóvil se basa en la reciprocidad de los actos de las partes que suscriben el seguro, por una parte está el asegurado quien es la persona que contrata para sí un seguro, pagando para eso una prima de seguro o valor del seguro mismo y por la otra parte estaría la aseguradora quien prestará los servicios, de ser requeridos por el asegurado y los cuales están amparados en la póliza de seguro, encontrándonos ante la relación que nace del contrato (seguro), entre las dos partes que se comprometen (asegurado-aseguradora).

La procedente ante infracción de un contrato válido. La que surge de lo estipulado penalmente por las partes contratantes. De acuerdo a la definición de Cabanellas, "es aquella que resulta del incumplimiento de una obligación nacida de un contrato".²⁶

Dicha responsabilidad se contrapone a la responsabilidad extracontractual en el concepto clásico, originada por delito o cuasidelito; aunque ambas coincidan en el concepto básico de la reparación de un daño y del resarcimiento de un perjuicio por el causante de una u otra, a favor

²⁶ Ob. Cit; Pág. 331

de la víctima de tales actos u omisiones o de los derecho habientes del perjudicado. La fuente de la primera es la voluntad de los particulares, de la segunda es la ley. Cabe pactar y aún renunciar a la responsabilidad contractual, mientras se estime contraria al orden público jurídico la renuncia previa a la exigencia de la responsabilidad extracontractual.

La responsabilidad contractual que procede de dolo puede exigirse en todas las obligaciones, sin que se reconozca la validez de la previa renuncia. La procedente de negligencia resulta exigible también en todas las obligaciones, pero se entrega al arbitrio judicial el regularla según los casos. De no existir expresa obligación, o de no determinarlo la ley, no se responde del caso fortuito o de la fuerza mayor que impiden el cumplimiento de una obligación.

La responsabilidad contractual comprende dos partes: La reparación del daño y la indemnización de perjuicios; pero se valora de distinta manera según la culpa del responsable. Cuando existe buena fe, los daños y perjuicios se concretan a los previstos o a los previsibles al tiempo de constituirse la obligación, y los que sean necesaria consecuencia del incumplimiento. En cambio, el deudor doloso responde cuantos daños y perjuicios se deriven de no haber cumplido la obligación.

“Por defecto de imputabilidad, aún habiendo contraído válidamente una obligación contractual, no surge la responsabilidad del incumplimiento posterior por sobrevenida incapacidad y siempre que su representante haya procedido con la diligencia adecuada para evitar, por su parte, el daño o perjuicio de otro”.²⁷

²⁷ Figueroa Prado, Enrique. **La responsabilidad civil**, Pág. 67

Procesalmente, quien exige la responsabilidad civil contractual ha de probar la existencia de la relación obligatoria y el incumplimiento de lo debido, mientras al obligado corresponde alegar la justa causa de liberación

1.7.4 Responsabilidad civil contractual

Los requisitos de éste tipo de responsabilidad deben ser:

Un contrato validamente celebrado, en una póliza de seguro (asegurado – aseguradora)

Eficaz (creado, modificado y regulado según relaciones jurídicas, basado en ley).

No debe de haber cláusulas que limiten o tergiversen la ley guatemalteca (Constitución Política de la República de Guatemala, Código de Comercio, Ley de Seguros, etc.)

1.7.5 Responsabilidad extracontractual: La exigible por culpa de tercero, cuando media dolo o culpa y aún por declaración legal sin acto ilícito ni negligencia del que resulte así responsable. Desde el criterio de la relación de causalidad, la responsabilidad extracontractual va evolucionando del criterio antiguo subjetivo (de auténtica responsabilidad por culpa) al moderno sistema objetivo, aún sin culpa, sin más que el hecho de ser autor del daño o perjuicio.

Los elementos de la responsabilidad civil extracontractual surgen de los sujetos de ésta responsabilidad: la víctima, el perjudicado por el daño (o sus causahabientes); y el responsable, autor culpable o doloso de los hechos. “El elemento objetivo lo configura el daño, porque el simple desagrado u otro elemento psicológico carece de relieve económico jurídico, fundamento de ésta responsabilidad. El elemento subjetivo lo integra la culpa y la negligencia, el descuido, ignorancia o imprudencia sin deseo de causar el perjuicio”.²⁸

²⁸ Colonia D’stria, Pierre; **Diccionario de términos jurídicos**. Pág. 77

El caso fortuito impide el nacimiento de la responsabilidad extracontractual y también si el daño es consecuencia de la naturaleza de la cosa. “La acción para indemnizar daños y perjuicios de esta índole requiere justificarlos debidamente como consecuencia necesaria de la acción u omisión imputable a la persona natural o jurídica demandada, por razón de su culpa o por negligencia”.²⁹

No hay responsabilidad por los actos lícitos, originados en mandato de la ley, o en situaciones excepcionales de excepción de responsabilidad. La responsabilidad por culpa puede serlo sin culpa del responsable, a través de una declaración legal que atribuye las consecuencias de actos ajenos a personas que deben cuidar de los reales autores, o cuando los hechos se deban a animales o cosas.

De éste tipo de responsabilidad podemos aclarar que no es aplicable en Guatemala, ya que por la misma adquisición del seguro de daños contra terceros emitidos por las compañías de seguros autorizadas por la Superintendencia de Bancos, que es la entidad reguladora de todas las empresas de seguros; presupone que todo daño causado por el asegurado, será indemnizable, tomando en cuenta que el asegurado y/o la persona que conduzca el automóvil en cuestión, sea la responsable de haber causado el accidente y/o daño a propiedad del tercero; ya que de verificar que el asegurado no tuvo culpa alguna, será el tercero quien corra con los daños causados tanto al asegurado como sus propios daños.

1.7.6 Fuentes de la responsabilidad civil: Las fuentes para los sistemas de responsabilidad civil contractual y extracontractual; contempladas en nuestra legislación, detallada en el Código Civil, Título VII, del libro Quinto:

²⁹ Figueroa Prado. Ob. Cit; Pág. 68

Toda persona que causa un daño, ya sea intencionalmente o por negligencia deberá repararlo. En caso de un transporte el dueño será solidario con la persona que se conduzca en dicho vehículo en su calidad de chofer.

1.8 Diferencias entre la responsabilidad civil contractual y la responsabilidad civil extracontractual: Basado en los anteriores preceptos podemos agregar que las diferencias son tajantes, ya que la primera (contractual), se basa en un acuerdo anterior, un contrato suscrito por las dos partes, asegurado y compañía aseguradora, en las cuales luego de haber llenado los requisitos solicitados por la aseguradora y satisfechos por el asegurado, se perfecciona el contrato por la cual las partes se comprometen a cumplir con lo ofrecido en dicho contrato. Mientras que la extra contractual, es la que hace el tercero, que fue afectado con el hecho y/o siniestro; el cual no tiene ningún tipo de contrato con nadie. A éste respecto podemos referir a la corriente Aquiliana.

1.9 La diversidad en cuanto a la fuente de la obligación: Usualmente se ha justificado la diversidad de tratamiento sobre la base de la existencia de una distinta fuente de la obligación. Mientras que en el caso del surgimiento de la llamada responsabilidad contractual nos encontramos ante una relación específica entre acreedor y deudor, que impone a éste el deber de cumplir con la prestación, cuyo incumplimiento causa daño al acreedor (en verdad a su interés), en el caso de la responsabilidad Aquiliana³⁰, el agente causante del daño no está vinculado con la víctima.

³⁰ La regulación de la competencia desleal es una derivación aquella que prohíbe la responsabilidad civil extracontractual, también llamada "Aquiliana". En ésta, la regulación civil exigía la comprobación de una culpa en la realización del hecho ilícito, que con el tiempo pasó a objetivizarse, dada la necesidad de asegurar la celeridad de las transacciones mercantiles, que se veían obstaculizadas por la lentitud impresa a

Su obligación nace a partir del daño, no antes. En el incumplimiento contractual, es el propio contrato el que influye en la extensión del deber de indemnizar al acreedor, aún cuando se trate de una obligación diversa al deber de prestación (el cumplimiento del deber de prestación da nacimiento a una nueva obligación), inclusive en el acuerdo, puede encontrarse regulada la graduación de la culpa. Ello, en cambio, no ocurre en la responsabilidad extracontractual, en la que no hay pacto previo ni la culpa admite graduaciones, precisamente porque no existe relación alguna entre la víctima y el dañador.

En respuesta a aquella confrontación se ha dicho que tanto en el caso de la medicación de un contrato (incumplido) como en el caso de la responsabilidad Aquiliana, el deudor y el dañador tienen a su cargo deberes. Si bien en el primero ese deber (de cumplir el contrato) es concreto, en el caso del que causa un daño a otro, sin que exista un acuerdo, de todos modos puede advertirse la existencia de un deber previo, pues, como decía Francesco Carnelutti: "la ley impone a todos ciertos deberes, *naeminen laedere*, lo que, a la larga, disuelve las diferencias entre ambos campos en un puro aspecto externo, pues en ambos casos la culpa modifica el deber de conducta preexistente. También para Planiol la falta (Aquiliana) era el desconocimiento de una obligación previa".³¹

la comprobación de tal culpa en casos debatidos. La deslealtad es difícil precisarla, pues ella obedece a fin de cuentas a las convicciones sociales acerca del alcance los derechos protegidos, lo que puede permitir la clasificación de una situación como "desleal". Con todo, la enumeración de situaciones consideradas "desleales", siempre que recoja la experiencia de casos anteriores, puede ser importante para ayudar la lectura de la cláusula general de deslealtad, ofreciendo una ejemplificación más precisa de los supuestos prohibidos.

Colin, A. y Capitant, H., **Curso elemental de derecho civil**. Pág. 774

³¹ **Sistema de derecho procesal civil**. Pág. 256

Los Mazeaud y Tunc optan por una solución distinta, que también apunta a eliminar las diferencias relativas al origen de cada una de las responsabilidades (contractual y extracontractual). Según éstos autores, “la responsabilidad contractual al igual que la delictual, tiene carácter creador. En efecto, si bien el contrato crea una obligación, cumplir el contrato, ello no pone en juego las normas de la responsabilidad contractual. Es, más bien, cuando se produce el incumplimiento que el acreedor sufre un daño y surge, entonces una obligación nueva, distinta a la preexistente: La obligación de reparar el perjuicio. Ambas obligaciones, no obstante ser sucesivas, son distintas, pese a que la segunda no pueda concebirse sin la primera”.³²

“No interesa de que una surja de la voluntad y la otra nazca al margen de ella. También la violación del deber genérico de no dañar, genera una obligación, nueva. Por tanto para éstos autores, tanto la responsabilidad contractual como Aquiliana, tiene valor de fuentes de obligaciones. La obligación que surge del incumplimiento del contrato es distinta de la que surge de su concertación”.³³

Ya sea que el incumplimiento contractual cree una nueva obligación, o bien modifique la preexistente (la prestación), la inejecución tiene unos efectos similares a los que se derivan del desconocimiento de los deberes genéricos de convivencia: Impone él deber de reparar el daño injustamente sufrido por otro, del mismo valor que en la hipótesis en que se violente el non alterum laedere. La diversidad de la fuente de la cual surge dicho deber de indemnizar no es obstáculo para una posible aproximación de ambos regímenes.

³² Mazzeaud, Henry y León. **Lecciones de derecho civil**. Pág. 81

³³ Colin, A. y Capitant, H. Ob. Cit. Pág. 774

De otro lado, nadie puede dudar de la enorme dificultad que existe en las llamadas zonas grises, en las cuales es extremadamente difícil establecer a que área de la responsabilidad corresponde asignar determinados casos. Son conocidos los ejemplos a los que se ha recurrido para demostrar lo absurdo de una radical diferenciación. Recuérdese la polémica que a existido en otros países respecto del transporte gratuito. Por otro lado, ¿cómo encuadraríamos el caso en el que una persona, encontrándose a punto de subir a un taxi, sufra daños cuando el chofer, distraído, arranca el vehículo cuando el pasajero apenas había abierto la puerta?, ¿Qué tipo de responsabilidad es aplicable al taxista que, tras dejar a su pasajero, retrocede y le causa un daño?; ¿será contractual la responsabilidad de un establecimiento abierto al público de un gran almacén si uno de sus compradores resbala por encontrarse el piso resbaladizo y extracontractual en caso de que se tratase de un potencial cliente que aún no había comprado nada, que normas aplicamos a quién indujo la celebración de un contrato nulo, deliberadamente, teniendo en cuenta que no hay contrato y, por tanto, no podrá existir incumplimiento contractual.

Esto lo podemos adaptar al que hacer guatemalteco, ya que dentro de una de las compañías de taxis (amarillos), tienen, como contrato que todas y cada una de las actitudes del piloto, él será el responsable de los daños que pudiera causar, siendo solidaria la empresa propietaria de los taxis; por lo que al ocurrir un siniestro, ésta, será solidaria con dicho piloto.

Así mismo, "reducir la figura del abuso, por efecto de su inclusión en el campo de la responsabilidad civil o de la Aquiliana, o bien, en un intento de unificación, podría restarle el valor de principio general del derecho que ha tenido desde que fue incorporado en el título preliminar del Código Civil y en las constituciones de 1,979 y 1,993. Precisamente, ésta

ubicación normativa hace trascender a la figura de los linderos del derecho civil. Finalmente, como ha sido advertido en nuestro medio por Juan Espinoza, el abuso de un derecho no siempre da lugar a responsabilidad, pues en algunos casos se puede declarar la ineficacia resultante del ejercicio de un derecho (por ser abusivo en su resultado) sin que ello ponga en acción las normas concernientes a la responsabilidad civil³⁴.

1.10 Los factores de atribución de responsabilidad: Otra de las diferencias advertidas en el código tiene que ver con los factores de atribución de responsabilidad. Mientras que en materia de responsabilidad contractual la culpa es el único factor de atribución previsto y aceptado por el legislador, en sede Aquiliana existen otros factores de atribución.

Estos son, por lo demás, las razones por las cuales debe hacerse cargar con el deber de la reparación de un daño. Los factores de atribución solo entran en juego cuando se ha establecido el nexo causal entre el hecho del dañador y el daño injustamente sufrido. Si el agente pretende liberarse de la autoría debe probar una causa extraña.

La actividad del demandado no aparece sino como un simple instrumento de causas anteriores y la causa extraña es independiente de la culpa; solo está referida a la causalidad que debe existir entre el hecho del agente y el daño producido. Si existe causa extraña, habrá exoneración total de responsabilidad. Para alegar la causa extraña por lo demás, debe probarse que el demandado causó el daño, si bien a su vez, éste deberá demostrar que su comportamiento fue determinado por una causa que no pudo controlar.

³⁴ Colin, A. Ob. Cit. Pág. 774

Si demuestra que no tuvo participación en el hecho dañoso, nada le es imputable; pero si tuvo presencia física en el daño, le quedará acreditar que tuvo causalidad física mas no jurídica, es decir, probar una causa extraña, o bien probar sobre todo en las hipótesis de responsabilidad contractual, que pese a su diligencia el daño no pudo ser evitado (por esto, como es obvio es ya un evento distinto al de una causa extraña). Si el dañador no pudo probar la causa extraña o bien – en el terreno de las obligaciones contractuales, o de los deberes impuestos por el arte o la profesión, no pudo demostrar su actuar diligente, establecido el nexo de causalidad adecuada, corresponde decidir que factor de atribución es aplicable.

Nadie puede negar el valor moral, social y jurídico que tiene la falta o culpa, en sentido lato. Quien causa un daño a otro por su culpa, por su deliberado propósito a por su falta de cuidado, debe repararlo. No se puede rebatir el contenido moral de dicha regla. Y tampoco se puede postular su supresión, en aras de establecer que la mera causación materia de lugar al deber de resarcimiento. Sin embargo, no podemos tapan el sol con un dedo. Muchas y crecientes, actividades cotidianas sobre las cuales recae un nada despreciable número de contratos son potencialmente fuente de daños, precisamente por el uso de bienes riesgosos o por la actividad en sí misma.

Piénsese, por ejemplo, en los accidentes de la circulación. Dado que no existe una norma que acoja el riesgo como factor de atribución en la responsabilidad contractual. Sin duda, se responderá que los tribunales no pueden dejar sin reparación un daño injusto; que no basta la prueba de la diligencia cuando se hace uso de bienes riesgosos pues será necesaria la presencia de una causa extraña. También se dirá que los fallos o roturas de los vehículos no son ajenos al uso.

Inclusive, y sin desconocer que en el campo de la responsabilidad profesional rige el principio de la culpa como factor de atribución; nadie niega que el factor riesgo exige aplicación cuando se hace uso de bienes peligrosos o bien, como también se ha señalado por la falta de información o defecto, pese a la diligencia demostrada por un médico en y con la terapia utilizada, causa un daño.

Pero también existen otros factores de atribución de responsabilidad objetiva: así, el cargo o autoridad que se ejerza respecto de otro: tal es el caso del representante legal del incapaz que es responsable solidario o único responsable si el incapaz actuó sin discernimiento; o bien el caso de la responsabilidad vicaria, atendiendo a su condición de dador de trabajo; todos los cuales son el producto de la evolución de la jurisprudencia de supuestos que en su origen estuvieron regulados sobre la base de la culpa in vigilando o in eligendo. Son además, supuestos de responsabilidad por hecho ajeno.

No debe sorprendernos que también se opte por una responsabilidad objetiva, si la víctima no ha podido obtener indemnización del representante legal del incapaz que, sin discernimiento, causó un daño, el juez puede, en vista de la situación económica de las partes, fijar una indemnización equitativa a cargo del autor directo del daño. Si se analiza el sustento de la norma, el factor por el cual se atribuye responsabilidad al incapaz sin discernimiento, podemos advertir que no es otro que el de la equidad. Si se pondera también los alcances de tal norma, no cabe otra conclusión que adjudicarle el temperamento de una responsabilidad de tipo objetivo.

Era imputable y por lo tanto culpable, el incapaz que actuó sin discernimiento. Sin duda no era imputable. Quizá sea éste el único caso en que el legislador, en materia de responsabilidad Aquiliana atribuye responsabilidad sin culpa a un inimputable, sí bien sobre la base del factor de equidad para no dejar desprotegida a la víctima.

Es cierto que en nuestra doctrina solo se hace referencia a dos factores en sede de responsabilidad extracontractual: culpa y riesgo creado. Pero el régimen que finalmente quedó plasmado contiene diversos factores de imputación de responsabilidad sin culpa, más allá del riesgo creado.

Por otro lado, parece ser que el cuidado y atención en las víctimas que se advierte con énfasis en la normativa de la responsabilidad Aquiliana, no se encuentra debidamente compensado en el lado del autor del daño. Si como vemos luego en el caso de la inejecución de una obligación contractual bastare la prueba de la diligencia para liberarse de toda imputación, en el caso de violación del *naeminem laedere* el presunto responsable deberá acreditar que no obró con culpa o dolo.

O bien cualquiera de las causales, las fracturas, en el caso de la responsabilidad objetivo, la liberación del responsable parece tener menores vías de acceso sin perjuicio de la posibilidad de probar una causa extraña. El único supuesto que presente algún escape concreto, parece ser el del patrono, si acredita que el daño ocasionado por la persona de la que se sirvió ocurrió al margen del encargo o funciones asignadas. En los demás casos, todo indica que no bastará probar que el daño se produjo a pesar de las medidas adoptadas para evitar el perjuicio.

Todo lo anterior solo nos comenta y nos deja abierta la posibilidad, de poder comprender que la responsabilidad civil como tal, es una ayuda de la cual se dispone para poder subsanar los daños posibles que se causen por imprudencia y/o impericia al conducir un vehículo automotor, ya que al ocurrir un siniestro (accidente automovilístico), estamos casi siempre, como se ha dicho a lo largo de la presente tesis, desamparados, ya que muchos de nosotros por no decir la mayoría, con la posibilidad económica bastante restringida y no sabemos de donde podríamos agenciarnos de efectivo, para pagar la indemnización que pudiera resultar del evento en mención; como lo hemos leído reiteradamente, el daño puede ser causado tanto por el titular del seguro de automóvil así como cualquier otra persona que esté conduciendo dicho vehículo; no entraremos en demasiados detalles de quien puede o no, conducir los vehículos asegurados ya que la presente tesis no se trata de definirlos, simplemente diremos que toda vez las personas que conduzcan el vehículo en mención, no contravengan las leyes vigentes ni las condiciones de la póliza de seguro, se consideraran, como asegurados, ya que el seguro de daños contra terceros instaurado en Guatemala, cubre al vehículo y a sus ocupantes en caso de que dichas personas resulten lesionadas con el accidente.

1.11 Terceros total: Cubre los reclamos que pudiera recibir el asegurado o el conductor del automóvil, como consecuencia de los daños causados a terceras personas (transportadas o no transportadas) o a sus bienes. Además cubre robo e incendio en aquellos casos en que el perjuicio para el vehículo sea total. Es importante aclarar que la cobertura total no incluye la parcial, es decir que dicha cobertura ampara, por ejemplo, el robo del vehículo completo, pero no el robo de los neumáticos o los daños ocasionados por un choque menor. Se considera total cuando la destrucción supera el 80% del valor del auto.

Dicha cobertura no es aplicable en Guatemala, ya que el seguro de terceros solamente cubre los daños que cause el asegurado o el conductor, y como ya lo hemos señalado, al patrimonio del tercero que resulte afectado, así como a su integridad en caso de que resulte lesionado; aunado a esto expondremos que la póliza de daños contra terceros asegura también a los ocupantes del vehículo asegurado, en caso de que pudieran sufrir lesiones a consecuencia de una colisión.

Las clasificaciones que se detallan a continuación se adhirieron para que se tenga una idea de que tipos de responsabilidades se pueden manejar a nivel seguros, no así para uso de la presente tesis, ya que en adelante se tratan de responsabilidades por uso, por servicios prestados, por inmuebles y otro tipo de coberturas, que en ciertos negocios o necesidades, se necesitan, y algunas de ellas no se aplican en Guatemala.

1.12 Por el tipo de cobertura se pueden clasificar:

1.12.1 Como cobertura básica:

1.12.1.1 Predios y operaciones: Cubre la responsabilidad civil de EL ASEGURADO derivada de la posesión, uso, manejo y mantenimiento de los predios ocupados por EL ASEGURADO, así como también la responsabilidad civil proveniente de las operaciones principales o incidentales relacionadas con la índole del negocio de EL ASEGURADO, siempre y cuando dichas operaciones sean efectuadas por él mismo o por sus empleados

Dicha responsabilidad si se utiliza en Guatemala, cuando una compañía constructora, inicia sus trabajos y como consecuencia necesaria para iniciar dichos trabajos debe de contratar ésta póliza, para asegurar que todo daño causado por los trabajadores que estén en la obra,

será pagado, ésto se suele utilizar cuando hay casa u otros edificios vecinos a una obra que se empiece a trabajar.

Dentro del ordenamiento jurídico de Guatemala, debe contarse con éste tipo de seguros ya que por el mismo tipo de suelo con el que se cuenta en la república, tan inestable y la falta de profesionalismo con el que se cuenta dentro del área de construcción debería ser un requisito indispensable y necesario, ya que el fin primordial del seguro es, como se dijo anteriormente, proteger los bienes y la vida de las personas ante posibles eventualidades, en seguros llamados siniestros.

1.12.2 Como coberturas adicionales:

1.12.2.1 Riesgos locativos: Dicha cobertura se refiere única y exclusivamente a la responsabilidad civil en que pueda incurrir EL ASEGURADO en su calidad de arrendatario ante el propietario del local ocupado por el negocio de EL ASEGURADO.

Es poco lo que se utiliza éste seguro ya que cuando se alquila un edificio, local y/o cualquier otro tipo de inmueble, no se solicita, aunque sería ideal cuando el giro del negocio por su misma naturaleza, pueda ser riesgoso en caso de algún tipo de siniestro.

1.12.2.2 Riesgos de vecinos: Cubre la responsabilidad civil de EL ASEGURADO por daños materiales causados a la propiedad de sus vecinos colindantes, como consecuencia de la propagación de un incendio o por explosión que sea originado dentro del inmueble ocupado por EL ASEGURADO.

Dicha cobertura está incluida dentro de la póliza de incendio, y es la base del seguro contra terceros, por ser al tercero a quien se debe indemnizar al ocurrir un siniestro o daño que menoscabe sus propiedades; por lo que no consideramos que sea una cobertura adicional, sino una cobertura principal, ya que sin la misma el seguro de responsabilidad perdería su origen.

1.12.2.3 Vehículos ajenos y/o alquilados (en exceso de responsabilidad civil de vehículo): Cubre la responsabilidad civil extracontractual que pudiera recaer sobre EL ASEGURADO por los daños a consecuencia de los accidentes en que incurra por el manejo y/o uso de vehículos de propiedad ajena y/o alquilados, manejados por EL ASEGURADO y/o por sus empleados en funciones propias de los trabajos que realicen por cuenta de EL ASEGURADO.

El tipo de seguro descrito, se toma cuando se alquila un vehículo, ya que sin la misma no es posible dicho alquiler, las compañías que se dedican al negocio mencionado, cargan el valor del mismo a la cuota que el asegurado cancela por concepto del alquiler, quedando el asegurado, cubierto contra todo riesgo, tanto su persona como el vehículo alquilado y los terceros que pudiera dañar; en éste caso el asegurado (persona que alquiló el vehículo), solamente tendría que absorber el "deducible"³⁵.

1.12.2.4 Contratistas independientes: Cubre la responsabilidad civil extracontractual que pudiera legalmente recaer sobre EL ASEGURADO por razón de la ejecución de trabajos menores de restauración, mantenimiento, limpieza, conservación y similares realizados por contratistas independientes por cuenta de EL ASEGURADO, sujeto a que no impliquen dichos trabajos agravación de los riesgos cubiertos mediante éste anexo.

³⁵ Nota del autor: Deducible, es la cantidad que paga el asegurado al ser indemnizado, por el seguro; puede ser descontado del pago que se le haga o ser pagado directamente a la compañía aseguradora

Como en los tipos de responsabilidad detallados anteriormente, la responsabilidad civil, cubre e indemniza los daños causados por el asegurado, sus beneficiarios y sus trabajadores, los cuales, según la póliza pueden y tienen el derecho y la autorización del titular del seguro.

1.12.2.5 Responsabilidad civil del patrono: Cubre la responsabilidad civil extracontractual que pudiera incurrir EL ASEGURADO en su carácter de patrono en cuanto a las lesiones que por accidentes sufre cualquiera de sus empleados y/o obreros por la ejecución de cualquier trabajo realizado con las operaciones inherentes de su negocio.

Dicha responsabilidad casi no se utiliza en Guatemala, me atrevería a decir que no se utiliza, ya que para éste tipo de situaciones, los patronos poseen o por lo menos lo tendrían que hacer, dentro de las instalaciones de la empresa, un departamento de enfermería, una oficina donde puedan ser llevados los trabajadores que resulten lesionados, aunque a veces no cuentan ni con un botiquín de primeros auxilios.

Y en otros casos están afiliados al Instituto guatemalteco de seguridad social (IGSS), para que las lesiones, enfermedades provenientes del trabajo; en otros muchos casos, el patrono tiene contratado un seguro de gastos médicos y accidentes personales, en el cual cada empleado es un sub asegurado del mismo, con lo cual está beneficiado con una red de instituciones que el seguro ponga a su disposición.

1.12.2.6 Responsabilidad civil de carga y descarga: Cubre la responsabilidad civil extracontractual en que puede incurrir EL ASEGURADO, en su calidad de transportista por daños

ocasionados a terceros que puedan recaer sobre EL ASEGURADO, a consecuencia de los trabajos realizados por éste o sus empleados en las operaciones de carga, transporte, trasbordo y descarga de mercancías y/o productos transportados en los vehículos de su propiedad o de terceros.

La mencionada responsabilidad la utilizan los transportistas, al conducir carga o transportar materia prima y/o cualquier tipo de mercadería, ya sea de su propiedad o por encargo de otra persona, para salvaguardar el estado y valor del mismo; éste tipo de seguro se llama en Guatemala, mercadería en tránsito, porque cubrirá los daños y/o robo que pudiera sufrir la carga que transporte; si fuera dinero en efectivo o el cualquier otra forma; se denomina como dinero y valores en tránsito.

1.12.2.7 Cuidado, control y custodia: Cubre la responsabilidad civil extracontractual que EL ASEGURADO esté legalmente obligado a pagar debido a daños o destrucción a la propiedad de terceros (solo maquinarias y equipos), ubicados en los predios de EL ASEGURADO, siempre y cuando éstos sean a consecuencia de las operaciones que estén relacionadas con la actividad de EL ASEGURADO.

La mencionada responsabilidad está íntimamente relacionada con el de predios y operaciones, ya que cuando se construye, por lo regular se utiliza maquinaria y equipo según al rubro de la construcción; que se dejen después de cada día de trabajo y que por su naturaleza no puedan trasladados al predio o bodega del propietario de las mismas; así también podemos poner como ejemplo el asegurado que posea un parqueo y que sea utilizado por los dueños de

maquinaria y equipo, que como dijimos por su naturaleza no puedan ser trasladados diariamente al predio del propietario de la maquinaria y/o el equipo.

1.13 El tercero asegurado: La póliza de automotores de riesgos combinados, en lo que al riesgo de responsabilidad civil se refiere, tiene dos asegurados: uno determinado, el tomador o asegurado propiamente dicho, que es la persona que celebra el contrato de seguro con el asegurador y que es titular de la póliza nominativa emitida y el otro asegurado es indeterminado, pero determinable, al momento de ocurrir un siniestro.

Los efectos que produce el pacto o estipulación a favor de tercero, desde que éste acepta el beneficio pactado, son que crea para él un derecho propio, directo, inmediato e independiente. La mencionada persona por lo regular, en las pólizas de seguro es innominada o sea, no tiene nombre, ya que no se puede determinar a quien se producirá daño, sino que se tomará como tercero a cualquier persona que sea dañada en su integridad física como en su patrimonio por el titular del seguro o por la persona que conduzca el vehículo que produzca el daño.

1.13.1 Derecho propio: "Significa que el tercero o conductor, al aceptar el beneficio pactado a su favor en el contrato de seguro celebrado entre el asegurado y el asegurador, adquiere la titularidad de un derecho creditorio contra el asegurador, y éste asume frente al tercero o conductor una obligación, que es la de mantener indemne o ileso el patrimonio del tercero o conductor, por cuando deba a un tercero damnificado, por un hecho que comprometa su

responsabilidad civil. El derecho es propio del conductor, lo incorpora a su patrimonio y lo ejerce frente al asegurador en su nombre por su cuenta y en su interés".³⁶

Al respecto del texto anterior, podemos decir que si bien es cierto, la póliza de seguros, cubre los daños que cause el conductor del vehículo asegurado (sea el titular o no), el tercero damnificado con el accidente, será beneficiario del seguro que posee el vehículo que le causo el daño a indemnizar; así mismo el conductor activo (quien causo el daño), tiene la posibilidad de acceder a servicios médicos en caso lo necesitará ya que la póliza está diseñada para atender éstas vicisitudes.

1.13.2 Derecho directo: "Implica que el tercero o conductor (llamado tercero-asegurado), está vinculado jurídicamente en forma directa al asegurador; es acreedor del asegurador a título o derecho propio y tiene por lo tanto un derecho o acción directa y autónoma contra el mismo para requerirle que cumpla con la obligación asumida y, en caso contrario, si el asegurador desconociere su derecho o se resistiere a cumplir con la obligación asumida, compelerlo al cumplimiento de la obligación, o en su defecto, que le resarza los daños e intereses ocasionados".³⁷

El tipo de derecho inherente al seguro, lo tiene el tercero que resulto afectado con el siniestro causado por el conductor asegurado, y es directo porque todas y cada una de las lesiones o daños que hubiere causado el asegurado le serán pagadas y/o indemnizadas, en dicho caso al propietario del vehículo (persona que figure en la tarjeta de circulación del

³⁶ De Palma, Ob. Cit. Pág. 45

³⁷ Ibidem

vehículo dañado), persona o personas que resultaron lesionadas dentro del vehículo colisionado y si fue en un inmueble al propietario del mismo.

1.13.3 Derecho inmediato: "Significa que el tercero-asegurado, o conductor puede requerir del asegurador en forma extrajudicial o judicial el cumplimiento de la obligación asumida por aquél respecto de él, sin necesidad de autorización, cesión o subrogación en los derechos del asegurado, ya que dichos derechos no se verán afectados por el pago o indemnización, salvo en una pérdida total. No ejerce la acción indirecta, oblicua o subrogatoria, sino que ejerce una acción o derecho propio y sin necesidad de autorización judicial o del asegurado, sin requerir la cooperación procesal del asegurado, puede demandar del asegurador el cumplimiento de la obligación, pues es tercero-asegurado y acreedor a título o derecho propio y legitimación activa y personalidad procesal para demandar en su nombre al asegurador el cumplimiento de la obligación".³⁸

Debe entenderse que derecho inmediato lo tiene el tercero cuando se le cause daño, pero en Guatemala no puede llegarse a un acuerdo extrajudicial, entre el asegurado y el tercero, salvo que la compañía así lo autorice, porque la función es de arreglar los conflictos que surjan de una colisión y en caso las partes no estuvieran de acuerdo con el ajuste del accidente, pueden y están ante la posibilidad de proceder legalmente ante los tribunales correspondientes para que dilucidan el caso.

³⁸ Ibidem

CAPÍTULO II

2. Origen del seguro

2.1 Historia del seguro

Podemos decir, que según el conocimiento de la humanidad, el seguro se crea como una forma de protección, como una manera de hacer menos perjudicial las pérdidas o daños que se susciten de un siniestro y/o accidente, que menoscabe o lesione los intereses, de una persona; el seguro como tal, no aleja los daños, sino minimiza las pérdidas, ya que al poseerlo, si hay un siniestro la compañía aseguradora, absorberá parte de los daños y otra parte sería tomada por el asegurado; dicho esto podemos imaginar que el hombre, en la antigüedad, pensó, en como salvaguardarse de imprevistos que surgieran, en el devenir del tiempo, y proteger sus propiedades, sus mercancías y aún protegerse ante las eventualidades de la misma vida.

Gratton comentando sobre el particular transcribe el texto del Talmud en los siguientes términos: "Los marinos pueden hacer entre ellos un convenio por el cual si uno de ellos ha perdido su embarcación por su culpa, no habrá obligación de darle otra. Si la perdió sin culpa, se le construirá otra. Si la perdió mientras iba a una distancia donde las embarcaciones no van ordinariamente, no habrá obligación de construirle otra."³⁹. De lo anterior podemos presenciar el inicio de lo que hoy podemos conocer como las exclusiones en la póliza de seguro de la era moderna en el ámbito mundial.

El seguro nació en las ciudades italianas del medioevo, su aparición, bajo forma de un préstamo gratuito, y luego sobre todo, de venta por precio a pagarse si la cosa no llegaba a destino, se debió fundamentalmente a la prohibición por Gregorio IX en 1234, del interés en el

³⁹ **Esquema de una historia del seguro.** Pág. 17

préstamo a la griega. Apareció en el siglo XIV con el seguro marítimo, los primeros documentos conocidos son italianos, y las repúblicas de Pisa, Florencia y Génova son las primeras en darle disciplina legislativa. Los lombardos llevaron su práctica a Francia, Portugal, España, Inglaterra.

El seguro de incendio se introdujo en Inglaterra a consecuencia del incendio de Londres en 1,666. El seguro de vida apareció en el siglo XVI con la CASUALTY INSURANCE para rescatar presos de los turcos. El seguro de responsabilidad civil tuvo su origen en el resarcimiento del abordaje en el seguro marítimo. Los primeros contratos se celebraron en Francia a comienzos del siglo XIX. El contrato de reaseguro apareció en el siglo XIV poco después del contrato de seguro marítimo.

2.1.1 Origen del seguro:

Desde sus orígenes hasta el siglo IV, se puede decir que es la prehistoria del seguro. El Código Hammurabí de Babilonia, en los años 1955 a 1912 A. C., descubierto en la Mesopotámia, dice que en esa época ya existían organizaciones de socorro mutuo, que preveían indemnizaciones por cualquier causa accidental que sufrieran sus trabajadores.

El autor Donati, escribió: que tanto en el Código Hammurabí, como en el Talmud, se ordenaba a los propietarios de bienes tales como: barcos, asnos y mercancías, que se asociaran para contribuir económicamente a pagarle a quien perdiera, un barco hundido, o un asno muerto, durante un viaje comercial, sustituyéndolo con una nueva nave o un nuevo asno. En 1,309, aparece el duque de Génova emite un decreto en donde se usa por primera vez la palabra "assegurammtum" que es un concepto en el que se basa el seguro.

Con dichas bases podemos ver que el humano siempre ha tenido el temor a lo inesperado, a lo que no puede dominar, de allí que como una breve remembranza del tiempo imaginemos o mejor dicho recordemos que en la antigüedad el ser humano como tal ha sido politeísta (muchos dioses), y cada uno de los problemas o desdichas fueron atribuidas a venganza de dioses, cada catástrofe y cada acontecimiento tenía su propio dios, de allí podríamos partir para entender del porque se trato de unir fuerzas para que las pérdidas ocasionadas, por dioses molestos, según los antiguos, fueran tomadas entre todos las personas que se dedicaban a cierto tipo de trabajo o negocio.

En 1,347, aparece el “primer contrato de seguro marítimo” luego en 1,730, en Génova, Italia y se reparten entre varios aseguradores un seguro, dando así al inicio de la transferencia de riesgos conocida actualmente como un “coaseguro y/o reaseguro”. En 1,385 en Génova, Italia es extendida la “primera póliza”.

2.1.2 Aspectos históricos del contrato de seguro:

En las antiguas civilizaciones no se llegó a superar el estudio de la asistencia como lo indica, Jean Halperin en los seguros del régimen capitalista junto a aquellas organizaciones rudimentarias de tipo asistencial, coexistieron diversos medios para prevenirse contra riesgos determinados, que sin poder considerarse expresión de una modalidad de seguro, por que carecían de las bases fundamentales que lo caracterizaban. Así de modo sobresaliente, el préstamo a la gruesa, conocido como derecho romano como el “nauticum foenus” por cuya virtud, en caso de feliz arribo de la nave, el prestador percibía además del importe del préstamo, el precio del riesgo “pretium periculi” que era la primera gruesa, perdiendo en cambio su dinero en caso de naufragio.

“Entre los daños más comunes sometidos a compensación pueden citarse, los productos en la navegación o derivados de incendio, cubiertos por guildas dinamarquesas; los causados por el robo, que asumían las guildas de Cambridge y Glasgow” y los de incendio y mortalidad de ganado en Islandia (siglo XIII)”.⁴⁰

2.1.3 Edad antigua:

En documentos muy antiguos se reflejan vestigios de lo que podrían ser los primeros balbuceos de la actividad aseguradora, o cuando menos, de un cierto ambiente de solidaridad promovido por las desgracias que a menudo ocurrían a los componentes de las caravanas que cruzaban la antigua Babilonia, y que a menudo estaban sometidos a robos y pillajes, cuyos daños soportaban en forma solidaria. Más adelante, en el siglo V antes de Cristo, existían en Rodas, leyes que contemplaban la obligación que tenían los cargadores al objeto de contribuir a la reparación económica de los daños causados por tempestades, e incluso rescates de buques en poder de los enemigos.

En la época de esplendor y dominación romana se conoce que existieron asociaciones de artesanos, que por medio del pago de una cuota, aseguraban sus propios funerales (seguro de sepelio, diríamos hoy).

Existían además formas de aseguramiento de buques, generalmente relacionados con la práctica de préstamos a la gruesa, donde el armador a menudo, tomaba a préstamo una cantidad que se correspondía con el valor de la mercadería transportada en su buque. Sólo pagaba el capital (más un elevado tipo de interés), en el supuesto de que arribara al puerto. En caso de naufragio, hacía suyo el citado préstamo. La mencionada actividad no puede

⁴⁰ Mencos Guillén, Edwin. **El seguro guatemalteco**. Pág. 1

considerarse exactamente un seguro, ya que el pago de la prima estaba condicionado a la existencia de un siniestro, y la indemnización, se entregaba anticipadamente.

El seguro no es una entidad relativamente nueva, antiguos documentos registran sus primeras apariciones durante la edad media, en forma de un seguro marítimo el cual protegía a ciertas embarcaciones de robos y piratería, durante aquella época la actividad naviera fue tomando un gran auge debido a que era el medio más adecuado para transportar mercancías de un lugar a otro, gracias a dicho desarrollo comercial surge la necesidad de proteger a los barcos y a sus preciadas cargas.

Con el crecimiento del comercio durante la edad media tanto en Europa como en el cercano Oriente, se hizo necesario garantizar la solvencia financiera en caso que ocurriese un desastre de navegación. Eventualmente, Inglaterra resultó ser el centro marítimo del mundo, y Londres vino a ser la capital aseguradora para casco y carga.

Dichas operaciones fueron en aumento pero no estaban legalmente amparadas y se realizaban individualmente, situación que llevaba un riesgo a la hora de una eventualidad. No es sino hasta mediados del siglo XVIII que comienzan a aparecer las primeras empresas aseguradoras con una estructura similar a las actuales.

La historia del seguro se remonta a las antiguas civilizaciones de donde se utilizaban prácticas que constituyeron los inicios de nuestro actual sistema de seguros. Probablemente las formas más antiguas de seguros fueron iniciadas por los Babilonios y los Hindúes. Estos primeros contratos eran conocidos bajo el nombre de contratos a la gruesa y se efectuaban,

esencialmente, entre los banqueros y los propietarios de los barcos. Con frecuencia, el dueño de un barco tomaría prestados los fondos necesarios para comprar carga y financiar un viaje.

El contrato de préstamos a la gruesa especificaba que si el barco o carga se perdía durante el viaje, el préstamo se entendería como cancelado. Naturalmente, el costo de éste contrato era muy elevado; sin embargo, si el banquero financiaba a propietarios cuyas pérdidas resultaban mayores que las esperadas, éste podía perder dinero.

Los vestigios del seguro de vida se encuentran en antiguas civilizaciones, tal como Roma, donde era acostumbrado por las asociaciones religiosas, coleccionar y distribuir fondos entre sus miembros en caso de muerte de uno de ellos.

2.1.4 Edad media:

A través de los gremios surgen las llamadas "GUILDAS", empresas que se parecían a mutualidades de carácter religioso generalmente, y que poco a poco, fueron cobrando aspecto lucrativo, y por lo tanto comercial, al respecto de éstas asociaciones (Guildas), el maestro Benítez de Lugo, indica: "Que las mismas tenían un fondo común proveído por aportes anuales de los asociados. Estos juraban auxiliarse entre sí ante el acaecimiento de un siniestro".⁴¹ En el siglo XIII, nace el seguro marítimo. En ésta época se instaura el sistema de "pago por daño". Un decreto del Papa Gregorio IX del año 1,230, prohíbe el pago de todo tipo de intereses, con lo que se modificaban las operaciones de préstamo a la gruesa ya mencionados. Mediante ésta disposición se instaura la prima de seguro, y se abona la indemnización en caso de ocurrir el siniestro. Esto ya se parece más al concepto de seguro.

⁴¹ **Tratado de seguros.** Pág. 63

2.1.5 Siglos XIV al XVIII:

Aparecen los primeros contratos de seguros marítimos a consecuencia de la creciente actividad de éste sector económico. El primer documento del que se guarda testimonio escrito, pertenece a un contrato de seguro, según un decreto dado por el duque de Génova, del buque "Santa Clara", en viajes de Génova hasta Mallorca, allá por el año 1,347. El mencionado contrato ya tomaba la denominación de "Polizza". Para el año 1,370 también en Génova se reparte el riesgo entre varias personas cuya actividad es señalada con el nombre de Securare, Sigurare o Assicurare.

Al mismo tiempo aparecen las primeras disposiciones legales de la actividad aseguradora, que de estar representada por una persona individual, pasa a tener la forma de entidades pluripersonales y sociedades anónimas. El tremendo incendio que sufrió la ciudad de Londres en 1,666, delató la imperiosa necesidad de dar cobertura a las precarias construcciones de la época, por lo tanto es en ese tiempo, cuando se crean las primeras aseguradoras de incendios.

"Es en París en 1,668 donde se funda lo que se puede considerar la primera compañía de seguros por acciones, dedicada al seguro marítimo. Se crea también, pero en Londres, el famoso Lloyd`s inglés, una corporación de aseguradores particulares. Es conocida su fundación a raíz de las reuniones de aseguradores de riesgos en el café de un tal Edward Lloyd. Esto sucedió en el año 1,769".⁴²

Como ya se indico el seguro de incendio surgió más tarde en el siglo XVII, después que un incendio destruyó la mayor parte de Londres. Después de ese suceso se formularon muchos

⁴² De León Blanco, Manuel Eduardo. **La empresa de seguros**. Pág. 88

planes, pero la mayoría fracasaron nuevamente debido a que no constituían reservas adecuadas para enfrentar las pérdidas subsecuentes de las importantes conflagraciones que ocurrieron. Las sociedades con objeto asegurador aparecieron alrededor de 1,720 y en las etapas iniciales los especuladores y promotores ocasionaron el fracaso financiero de la mayoría de éstas nuevas sociedades.

2.1.6 Siglos XVIII al XX:

La evolución que experimenta la sociedad durante el siglo XIX, que afecta a las condiciones de vida tiene su influencia en el desarrollo del sector asegurador. La cada vez más amplia industrialización y el aumento de la población urbana hace surgir fenómenos que sin duda favorecen la idea individualista en contraposición con la idea de seguridad del grupo familiar imperante hasta ahora.

Aparecen nuevos riesgos que muchas empresas asumen sin demasiadas garantías, por lo que surge un fuerte intervencionismo por parte de los estados. Es en ésta época cuando el sector asegurador, como institución, contribuye al fuerte desarrollo industrial y adapta sus estructuras, a las nuevas exigencias del mercado y a su vez éste encuentra en el seguro, un gran soporte para su evolución.

“Tener un auto implica ser responsable de los daños que se pueden causar al manejar el mismo. Si ocurre un accidente por el que resultan lastimadas personas o por el que se producen daños en bienes se puede quedar expuesto a reclamos de terceros lo que puede implicar

pérdidas económicas importantes. Al contratar un seguro se transfieren estos riesgos a una compañía de seguros, protegiendo el patrimonio e intereses del asegurado".⁴³

En la fase final es meritorio mencionar que aunque no en forma completa, con fecha 5 de mayo de 1,966 fue promulgada por primera vez en Guatemala, un decreto ley que ha venido a marcar en nuestro régimen jurídico.

2.2 Otras ideas y acepciones acerca del origen del seguro:

Muchos eruditos de la materia coinciden en que el seguro nació por necesidad de supervivencia entre los hombres, otros aseguran que es una forma de ver la vida de tener cierta tranquilidad ante lo incierto de la existencia humana; pero lo que sí vemos a lo largo de éstos años, es que de una o de otra forma el ser humano ha visto como sus propiedades y su vida misma se pueden ir mermando y perdiendo poco a poco o de una sola vez, ante un sin número de eventualidades y de manera que todo el sacrificio y/o esfuerzo de su persona puede perderse ante todo lo que se pudo prevenir de una o de otra manera.

Gracias a aportaciones como las de Halley acerca de la mortalidad, es decir la expectativa de vida basada en hábitos, enfermedades, curas y todos los factores que intervienen en la misma. Y Bernoulli matemático suizo que a través de uno de sus ensayos induce la teoría de la utilidad esperada, éste proceso evaluaba los envíos de una región a otra y los resultados de acuerdo a las ganancias totales, mismo que se fue perfeccionando hasta lo que conocemos hoy como la ciencia aseguradora.

⁴³ Mapfre Argentina Seguros, S. A. <<Portal de Inicio>>, (Asegurados, Consejos útiles), 2001, www.pacs-seguros.com.ar/vsc-n003.asp (junio 2005 y septiembre 2006)

Es así, como nace la necesidad de contar con instrumentos de protección y respaldo, financiados por nosotros mismos. La evolución del seguro trae grandes beneficios a las personas que han decidido vivir con tranquilidad. Eventualmente las repercusiones fueron tan serias, que el parlamento restringió las licencias de tal manera que sólo hubo dos compañías autorizadas. Dichas compañías aún son importantes en Inglaterra.

2.3 Aspectos históricos del seguro en Guatemala:

En lo que a Guatemala se refiere, también tuvo sus etapas históricas en materia de seguros. En primer lugar la importancia de la legislación mercantil de esa época, ya que el Código de Comercio promulgado el 20 de julio de 1,877, por Decreto Número 191 de Justo Rufino Barrios, tenía bastante legislación en materia de seguros. Conforme el Decreto Número 205 de la Asamblea Nacional Legislativa, promulgada el 15 de abril de 1,893 se disponía en el mismo sobre el establecimiento en la república, de sociedades constituidas en el extranjero. Por mandato de éste decreto, las sociedades de seguros se sujetaban a dichas prescripciones legales del Código de Comercio en lo que se refiere a presentar y registrar conforme el Artículo 235 del mismo código, sus contratos, estatutos y demás documentos.

La primera compañía extranjera de seguros de Guatemala, que obtuvo autorización para establecer una agencia en nuestro país fue la "Union Assurance Society de Londres". La autorización fue concedida el 16 de julio de 1893. Luego el Decreto Gubernativo No. 1635 de fecha 14 de febrero de 1,935 dispuso crear un departamento de seguros como dependencia del Crédito Hipotecario Nacional iniciando éste último, sus operaciones en seguros de vida y seguro de accidentes, para hacer llegar a la clase trabajadora el beneficio del seguro con sentido social.

El 7 de diciembre de 1,964 se presentó un proyecto del Código de Seguros, con el afán de establecer una legislación básica y completa en ésta rama. Esto tenía como objetivo primordial regular en un solo cuerpo legal, aspectos técnicos del funcionamiento de las compañías aseguradoras. En la fase final es meritorio mencionar que aunque no en forma completa, con fecha 5 de mayo de 1,966 fue promulgada por primera vez en Guatemala, un decreto ley que ha venido a marcar en nuestro régimen jurídico.

“En Guatemala aunque no se conoce con certeza como se desarrollo ésta industria, si se puede dar algunas referencias, tales como que en los años 1,930 a 1,945 es fundada la primera aseguradora llamada “Compañía de Seguros Generales Granai & Townson, Sociedad Anónima”. La cual según su misma historia nos dice: Hace más de medio siglo el destino reunió, en una modesta oficina, de la ciudad de Guatemala a dos varones de clara inteligencia, de espíritu emprendedor y de bien templada voluntad. La oficina inició en la novena avenida y novena calle de la zona 1 capitalina.

Los señores Mario Granai Andrino y Ernesto Townson Pinto, fueron los pioneros en la industria de seguros en Guatemala. En su inicio, Mario Granai se dedicaba a los seguros de vida, desde 1925, habiendo vivido 11 años en la ciudad de México. Ernesto Townson por su parte, habiendo vivido estudiando banca y seguros en la ciudad de Oxford, Inglaterra y trabajado varios años en Londres se dedico a los seguros de daños.

A mediados de 1,937 don Ernesto tenía su oficina de representaciones y habiendo ya hincado su amistad con don Mario entraron en pláticas para que don Mario representara a la firma de corredores de seguros Lloyd´s de Londres, habiendo llegado ellos a la conclusión de

fundar la empresa M. Granai y Co. Ambos empezaron a trabajar bajo el mismo techo, uno en seguros de vida y el otro en seguros y reaseguros de daños.

Animados por los felices resultados de su labor común, el 28 de mayo de 1,945 cambiaron su razón social por la de Grana; y Townson Sociedad Colectiva, dedicándose especialmente a los seguros de daños, para el Crédito Hipotecario Nacional, posteriormente extendiéndose a los seguros de automóviles, incendio y líneas aliadas.

Debido a la baja de precio de los productos del país, Guatemala sufría en aquellos días una severa escasez de divisas y ante el espectáculo de los fondos nacionales que por concepto de primas de seguros emigraban de nuestra patria, don Mario y don Ernesto concibieron el proyecto de crear una compañía guatemalteca de seguros generales capaz de ofrecer en Guatemala, una sólida y completa protección económica por medio de la industria del seguro.

Fue así como el 29 de agosto de 1947 quedó fundada la Compañía de Seguros Generales Granai & Townson, Sociedad Anónima. La compañía se fundó en un momento propicio, dos años antes había terminado la segunda guerra mundial y la vida entera estaba transformándose

En todas las naciones del mundo, en Guatemala también, pues debido a los cambios de orden político ocurridos en el país una nueva conciencia social comenzaba a despertarse en nuestro medio y otros caminos de desarrollo económico se vislumbraban en el horizonte".⁴⁴

⁴⁴ Breve historia de los seguros en Guatemala. Pág. 8. Revista de información de actividades. Seguros G&T. 2005

CAPÍTULO III

3. Qué son los seguros:

3.1 Seguros:

La transferencia de riesgos consiste en enviar y reducir la vulnerabilidad de la propia empresa, consiguiendo que por medio de otra identidad asuman o carguen con las consecuencias de los siniestros o eventualidades. Como lo detallábamos anteriormente en la historia del seguro, éste nace por la necesidad de un respaldo ante las contingencias que seguramente pasaron en el giro de sus negocios, o en el deterioro de sus patrimonios, cuando eran dañados por otras personas.

Dicha transferencia de riesgo se consigue básicamente por dos medidas: la transferencia jurídica y la transferencia financiera, ésta última es la más adecuada a la realidad del seguro, por la cual por el cambio de unas primas el asegurador o compañía de seguros asume todo el riesgo del asegurado, esto de alguna manera minimiza la pérdida, ya que a la hora de ocurrir un siniestro siempre el asegurado participará en la pérdida por medio de un deducible. Actualmente la transferencia es de los dos tipos, ya que el seguro dentro de sus coberturas está la de asesoría legal, que es, la de encargarse de todas las negociaciones y procedimientos legales que tenga que encarar el asegurado, cuando se generen por el daño y/o lesiones que causo a otra persona.

En cuanto a las transferencias financieras, existe la posibilidad de prever una determinada línea de crédito hecha por alguna institución bancaria o financiera, con la finalidad de compensar las pérdidas en caso de la aparición de un siniestro.

El auto seguro como ejemplo, consiste en la retención del riesgo por la propia empresa, tomando las medidas necesarias para el control del mismo y con la decisión de sufragar las pérdidas potenciales del siniestro. La finalidad principal del auto seguro es la de conseguir mejorar la relación que existe entre primas y garantías ofrecidas por las compañías aseguradoras y por tanto la de bajar los costos de riesgos.

El auto seguro no puede considerarse como una clase de seguro o tampoco debería utilizar el término de seguro, debido a una serie de razones que se exponen a continuación:

Porque no existe una transferencia de riesgos a otra empresa

Porque muchas veces no se acumula reservas para el futuro pago de pérdidas

Porque puede obligar a la propia empresa, a utilizar bienes destinados a otros fines, en caso de pérdidas por siniestros

Sin embargo, las empresas que utilizan éstas medidas del auto seguro se basan en los mismos principios de valoración de pérdidas potenciales que si los riesgos fuesen destinados a otra empresa aseguradora. El cual es un método o técnica de previsión para cubrir sus propios riesgos.

El seguro de auto protege a los dueños de la póliza contra una pérdida financiera en el caso de que tengan un accidente. Es un contrato entre el asegurado y la aseguradora. El asegurado promete pagar la prima, o costo de la póliza de seguro y la aseguradora promete pagar por los daños definidos en la póliza.

El seguro de auto provee cobertura para la propiedad, gastos médicos, y la responsabilidad para terceros: La cobertura de la propiedad cubre los daños al auto o el robo del mismo. La cobertura para gastos médicos paga por todos los costos del tratamiento de lesiones, la rehabilitación y, en algunos casos los gastos de funeral. La cobertura para la responsabilidad a terceros cubre todos los gastos a éstos para las lesiones y daños de su propiedad, y cubre sus gastos legales en el evento de una demanda. La mayoría de los contratos de seguro duran seis meses o un año. Su compañía de seguros debe avisarle cuando la póliza se haya vencido y cuando es tiempo para pagar la prima y reanudar la póliza.

3.2 Aproximación al riesgo:

El riesgo es consustancial con el hombre. Toda actividad humana representa algún riesgo, ello se recoge en aceptación al corriente término: Posibles daños y pérdidas a las que estamos expuestos. Debido a los efectos nocivos del riesgo puro o aleatorio. Desde el principio de los tiempos, el hombre y las sociedades han utilizado diversos métodos experimentales para reducir el riesgo. Aunque hasta tiempos muy recientes, el riesgo puro no era objeto de un análisis o estudio especial por parte de las empresas. Los riesgos no eran tomados en consideración o eran simplemente transferidos a los aseguradores. Sin embargo debido a una serie de factores, que van surgiendo y desarrollándose, como por ejemplo: Avances tecnológicos en todos los campos, grandes concentraciones de valores, movimientos ciudadanos contra la contaminación y los daños en general (ecologistas), grandes pérdidas debido a los riesgos clásicos (inundaciones, incendios, explosiones etc.), por lo tanto cada día es necesario el análisis y control de los riesgos, que se derivan de la actividad de los individuos, las empresas y de la sociedad en general.

El asegurado, o en realidad todas las personas están ante el riesgo de una eventualidad o accidente, unas más que otras pero de acuerdo con estadísticas, realizadas por las empresas aseguradas, en la actualidad todos los seres humanos estamos propensos de sufrir algún tipo de daño, tanto en nuestra integridad o en nuestro patrimonio.

3.3 Definición de seguro:

Existen algunas definiciones del seguro, desde diferentes puntos de vista, las cuales dan a conocer en forma clara y concisa lo que significa, describiéndose a continuación:

“El contrato de seguro implica cierta aleatoriedad, es decir, el hecho asegurado debe ser posible pero incierto durante un periodo de tiempo, y no dependerá de la acción del asegurado o del asegurador; por lo general, los riesgos asegurados deben ser susceptibles de cuantificación y su realización debe estar sujeta a las leyes estadísticas, de forma que se pueda calcular la prima a pagar”.⁴⁵

De acuerdo con la ley guatemalteca, Artículo 874 del Código de Comercio: “Por el contrato de seguro, el asegurador se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato y el asegurado o tomador se obliga a pagar la prima correspondiente”.

Analizando los conceptos anteriores, se determina que el seguro es un contrato que se lleva a cabo entre el asegurado, quien mediante una cantidad de dinero (prima), se hace acreedor de una prestación de la otra parte (asegurador) en el momento de realizarse un evento estipulado, dentro de la póliza de seguro.

⁴⁵ Microsoft. Ob. Cit.

El seguro tiene como función social brindar seguridad a las personas ante las consecuencias de un siniestro, así como también puede constituirse en reserva para afrontar las emergencias que se producen en la vida.

3.4 Características del contrato de seguro:

“El contrato de seguro, posee una serie de características, las cuales se describen a continuación:

Es bilateral, ya que genera obligaciones por ambas partes. Para el asegurado, el de pagar la prima que le corresponde por el contrato y para el asegurador el pagar la indemnización cuando llega a producirse el siniestro.

Es oneroso, debido a que cada una de las partes grava un beneficio de la otra. Las dos partes adquieren obligaciones económicas, una al pago de la prima y la otra al pago de la indemnización llegado el caso.

Es un contrato principal, porque es independiente de cualquier otro contrato.

Es solemne, porque se perfecciona y prueba por medio de la póliza que constituye un documento legal, para que se ejerza los derechos y obligaciones pertinentes.

Es indivisible porque su existencia se debe a una relación bilateral que al desaparecer una de las partes, éste deja de existir.

Es un contrato de adhesión, ya que las cláusulas de los contratos son preestablecidas por la compañía aseguradora. En las pólizas sólo existe una manifestación expresa de aceptación de parte del asegurado”.⁴⁶

⁴⁶ Roca Orellana, Manuel Vicente. **Análisis jurídico del contrato de reaseguro**. Pág. 1

Nuestro ordenamiento jurídico vigente, Código de Comercio, Artículo 876, indica una de las características, tal vez la más importante: "Todas las disposiciones de éste capítulo tendrán carácter imperativo a favor del asegurado, a no ser que admitan expresamente pacto en contrario". Con esto podemos verificar el carácter tutelar que tiene la ley guatemalteca con respecto a vigilar que el bien común siempre prevalezca ante los intereses particulares, ya que los asegurados siempre están en desventaja económica, ante una empresa aseguradora y ante el siniestro que puede mermar su patrimonio.

3.5 Elementos personales:

El asegurador: Según los Artículos 875 y 877 del Código de Comercio, establecen que el asegurador es la sociedad mercantil legalmente autorizada para operar seguros. Que asume los riesgos especificados en el contrato de seguro. De acuerdo al Decreto Ley 473 las aseguradoras deben ser sociedades anónimas y deben tener la debida autorización para actuar como aseguradores.

Los intermediarios: Los contratos celebrados entre las compañías aseguradoras y el asegurado se pueden realizar directamente o por medio de los agentes y/o corredores de seguros.

El agente de seguros: Es toda persona que se dedica a gestionar y actuar en interés de una compañía aseguradora para obtener contratos de seguro. El agente es a veces el representante directo de la compañía aseguradora y está vinculado a ella por medio de un contrato de agencia. En éste caso, el agente será independiente y podrá trabajar con varias

compañías de seguros. Si el agente es dependiente, estará subordinado a la aseguradora, por medio de una relación laboral.

El corredor de seguros: Es la empresa que ejerce su actividad profesional de mediador entre la compañía aseguradora y los posibles asegurados. No está vinculado a ninguna compañía y su función es asesorar al cliente acerca del seguro que más le conviene. La remuneración para los intermediarios, consiste en un porcentaje o comisión sobre la prima que le reconoce la aseguradora.

El solicitante: Es la persona que contrata el seguro por cuenta propia o por la de un tercero, determinado o determinable y que traslada los riesgos al asegurador. De acuerdo a la definición legal del Artículo 875, inciso 2º. del Código de Comercio, el seguro puede contratarse por:

El titular del interés asegurable, o un tercero (solicitante o tomador), para amparar a otra persona o bienes de otra persona (determinado o determinable), que es el asegurado, con mandato o sin mandato. Si el asegurado y el solicitante fuera distinta persona, el solicitante es el obligado al pago de las primas.

El Asegurado: Es la persona interesada en la traslación de los riesgos. Es quien soporta el riesgo y quien normalmente contrata el seguro y asume la obligación de pagar la prima.

Al respecto del mencionado tópico podemos incluir las siguientes definiciones, del Instituto Nacional de Seguros de Costa Rica:

"Asegurado: Aquella persona, organización o empresa a cuyo nombre se emite la póliza de seguro. Persona cuyo interés asegurable está protegido por el seguro, por lo que puede comprender también a los empleados, dependientes no familiares o familiares del asegurado o representantes del asegurado (dependiendo el tipo de seguro contratado). Sobre ella recae la acción de la cobertura.

Asegurado contingente: Persona física o jurídica con interés asegurable sobre un bien, en virtud de una operación mercantil, tal es el caso del acreedor. En el seguro de automóviles, es también la persona autorizada por el asegurado nombrado a conducir el vehículo.

Asegurado directo: En el seguro colectivo de incendio, es toda persona física o jurídica que reúna la condición de ser deudora del asegurado nombrado y conste así en los registros contables de éste. Por ejemplo: asegurado nombrado Banco Nacional de Costa Rica, asegurado directo Juan Pérez deudor del banco según operación crediticia número 02-6021.

Asegurado titular o nombrado: Persona física o jurídica designada de manera específica en una póliza de seguro, que se distingue de otras que, en algunas circunstancias, reciben protección aunque no aparezcan nombradas. En el seguro de automóviles la definición incluye el cónyuge, si los esposos habitan en la misma casa.

Asegurador: El que asegura. Empresa o entidad que se dedica con exclusividad a asegurar. Es la persona jurídica que asume los riesgos".⁴⁷

⁴⁷ Instituto Nacional de Seguros de Costa Rica, <<Página de Inicio>>, (Glosario) 1997, <http://portal.ins-cr.com/Glosario/A> (la letra A corresponde al orden alfabético); junio 2005 y septiembre 2006

3.5.1 Obligaciones de las partes

3.5.1.1 Del Solicitante o tomador:

Pago de prima: Entre las distintas obligaciones que tiene el solicitante o tomador del seguro, cualquiera que sea su objeto de riesgo, debe pagar al asegurador una prima o precio por dicho seguro, para poder beneficiarse y/o obtener los beneficios que en dicha póliza se detallan

Declaraciones de buena fe del estado del riesgo: Con ésto se quiere decir que el asegurado o tomador del seguro debe indicar que exactamente quiere y en que condiciones se encuentra, por ejemplo: en la póliza y/o seguro de vida, se debe de decir (o se debería de decir), sí se padece de cualquier tipo de enfermedad, que pueda ser objeto de ciertos tipos de condicionantes al momento de suscribir dicho contrato. Esto se indica en virtud de que al no proceder de ésta forma se incurre en, que al haber algún tipo de reclamación, el asegurador puede objetar el pago ante dicho procedimiento.

Mantener el estado del riesgo: Esto se refiere a que al aceptarse el riesgo asegurable por parte de la compañía de seguros, debe de cuidarse que se mantenga en el estado en que el encargado de hacer la respectiva inspección, la vio, ya que con esa condición fue que se acepto y no debe deteriorarse a propósito para no caer en las cláusulas de excepciones que se encuentran en el contrato del seguro.

Dar aviso en caso de siniestro: Cuando ocurre un siniestro que afecte a la póliza en cualquier cobertura, ésta debe de ser avisado de inmediato a la compañía aseguradora, por

medio de llamada telefónica, o cualquier otro medio de comunicación, ya que de no hacerlo, el pago de la indemnización pudiera ser objetado por la compañía.

3.5.1.2 Del asegurador o compañía de seguros

Pago por el siniestro ocurrido: Esto quiere decir que al momento de recibir el aviso oportuno del asegurado o tomador, la compañía aseguradora, debe de proceder con el cálculo, recopilación y determinación del monto a pagar, ya que previo al pago debe verificar que cada una y todas las condiciones para que dicho pago se efectúe está cubierta por el asegurado.

Disminución de riesgo: Cuando la compañía aseguradora y/o asegurador, haciendo un estudio previo del riesgo, toma en cuenta que dicho riesgo, por ciertas circunstancias sea, de menor peligrosidad o el asegurado haya procurado mantener invariable la manera de proteger dicho objeto, la compañía devolverá la prima o pago del seguro que el asegurado o tomador haya pagado demás.

Devolución de prima: Si por el contrario la compañía de seguro o el asegurador, cancela la póliza del asegurado por cualquier razón sin que, haya mediado solicitud expresa del tomador, debe de hacer un ajuste en el cobro de la prima y devolver lo que se haya pagado en exceso; situación que no se da si el bien asegurado se declara pérdida total, ya que para que el pago de la indemnización proceda debe estar cancelada en su totalidad la prima anual de dicha póliza.

Entrega de póliza y anexos: Esto se debe a que no se puede pagar algo si no ha sido entregado y en el ámbito de seguros quiere decir, que, el asegurado no tiene obligación de

pagar la prima pactada con el asegurador, si no se le ha entregado el documento físico con todos sus anexos y cláusulas.

3.6 Generalidades

Económicamente, el seguro es un procedimiento por el cual un conjunto de personas sujetas a las eventualidades de ciertos hechos dañosos (riesgos) reúnen sus contribuciones a fin de resarcir el integrante de ese conjunto que llegue a sufrir las consecuencias de esos riesgos. La organización de ese conjunto, selección de tales riesgos, fijación de las contribuciones de aquellas personas (asegurados) queda a cargo de una empresa (sociedad anónima) que asiste a una prestación del servicio, para el cual se capacita técnica y financieramente.

Dicha organización compleja de elementos técnicos y financieros de que depende el funcionamiento cabal de los contratos de seguro, tiene una influencia decisiva en la aplicación práctica de la institución.

3.7 Riesgo:

El riesgo es un hecho eventual, generalmente futuro, del cual puede derivar un daño, o que puede afectar la vida humana o la integridad física. El asegurador no puede aceptar cualquier riesgo, ni cualquier riesgo, es, en sí mismo asegurable. Para que un riesgo sea asegurable es menester que reúna ciertos extremos técnicos que posibilitan se asuman sus consecuencias: dispersión, incertidumbre.

Podemos tomar la definición de riesgo del diccionario jurídico Espasa: "Incertidumbre acerca de la producción de un evento dañoso cuyas consecuencias posibles tratan de excluirse

por medio de un contrato de seguro. La incertidumbre implica posibilidad y elimina la certeza. El riesgo amenaza el interés objeto del contrato de seguro y por eso debe de existir en el momento de la perfección del contrato. El evento dañoso temido se sitúa en el futuro y la incertidumbre se refiere a sí se producirá, o no, cuándo o solamente a cuándo se producirá".⁴⁸

Riesgo: "es el suceso futuro e incierto que no depende exclusivamente de la voluntad del tomador, del asegurado o del beneficiario y cuya materialización da origen a la obligación de la empresa de seguros. Tampoco constituye riesgo la incertidumbre subjetiva respecto a determinado hecho que se haya cumplido o no".⁴⁹

Riesgo Asegurable: Suceso incierto que no depende exclusivamente de la voluntad del tomador, del asegurado o del beneficiario y cuya realización da origen a la obligación del asegurador. Los hechos ciertos, salvo la muerte y los físicamente imposibles, no constituyen riesgos y son, por lo tanto extraños al contrato de seguro."⁵⁰

De lo anterior podemos determinar que riesgo sería cualquier peligro al que esté expuesto un bien, tanto mueble como inmueble y al ser un riesgo asegurable lo tomaremos como el tipo de riesgo que si bien siempre será un posible objeto de siniestro sus cualidades la hacen menos probable de que ocurra dicho siniestro, ya sea por las mismas características propias del objeto y/o por las características y/o accesorios que posea y que se adhirieron con posterioridad para hacerlo más seguro.

⁴⁸ Ob. Cit; Pág. 1289

⁴⁹ Ley del contrato de seguro costarricense, Art. 830

⁵⁰ Universidad de La Sabana. **Seguros, temas esenciales**. Pág. 25

Nuestro punto principal es el contrato de seguro, en donde decimos que existe contrato cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación, los contratos se perfeccionan por el simple consentimiento de las partes, excepto cuando la ley establece determinada formalidad como requisito esencial para su validez.

Desde que se perfecciona un contrato obliga a los contratantes al cumplimiento de lo convenido, siempre que estuviere dentro de las disposiciones legales. A la vez el contrato de seguro es un contrato de adhesión y éste se perfecciona cuando la persona que usa el servicio acepta las condiciones impuestas.

También podemos decir que el contrato de seguros es un contrato consensual, o sea donde intervienen dos partes, quienes de común acuerdo y con el convencimiento de las necesidades de una de ellas, se presta un servicio, para que exista es suficiente el acuerdo de voluntades, sin que se halle subordinada su existencia al pago de la prima o a la emisión de la póliza. Aunque por lo general y en la práctica el asegurado es quien busca el negocio, jurídicamente el asegurado es el proponente, el agente no formula una oferta, sino que invita a formularla. La propuesta debe hacerse por escrito. La celebración del contrato exige una manifestación positiva de voluntad del asegurador, el silencio del asegurado no vale aceptación, sino rechazo de la oferta.

3.8 Caracteres jurídicos

Podemos decir que el contrato de seguro es: consensual, bilateral, oneroso, aleatorio y buena fe. A la vez toda empresa de seguro está regulada por la Superintendencia de Bancos de Guatemala que es la que se ocupa que todo vaya en orden y que todo sea cumplido bajo la ley,

año con año también efectúan auditorias en las empresas de seguro; en ciertos casos la presencia de la auditoria es permanente en las empresas de seguro. Una nueva medida es contra el lavado del dinero (IVE) que también es regulado por la Superintendencia de Bancos.

3.9 Clasificación de los seguros

3.9.1 De tipo personal:

Seguros personales: aquellos que cubren gastos imprevistos del contratante.

Seguros de vida: amparan a los beneficiarios de la póliza, ante la muerte del contratante

Seguros de gastos médicos: reembolsan los gastos incurridos por el asegurado, por enfermedad y/o algún tipo de chequeo médico y/o receta de medicamentos

Seguros de accidentes personales: cuando hay lesiones de cualquier tipo

Seguros de responsabilidad civil: protegen propiedad y/o integridad de terceros

3.9.2 Seguros de riesgos patrimoniales:

Seguros de incendio: protección al patrimonio mueble e inmueble del asegurado en caso de fuego

Seguros agropecuarios: protege y cubre los gastos, pérdidas, que tenga el asegurado por concepto de sus labores de éste tipo

Seguros de transporte (marítimo, aéreo, terrestre): pérdidas del vehículo utilizado y/o su carga

Seguros diversos (robo y/o atraco, vehículos): protege patrimonio mueble del asegurado

El contrato de seguro de daños, se basa en un contrato de indemnización por daños ocasionados al bien material y su función es pura y necesariamente reparadora y/o indemnizatoria, tal y como está estipulado en nuestro ordenamiento jurídico en el Código de

Comercio en el Artículo 885: "El seguro no es lucrativo: Respecto al asegurado, los seguros de daños son contratos de simple INDEMNIZACIÓN y en ningún caso pueden constituir para él fuente de enriquecimiento. Ya que de producirse esto, estaríamos ante el enriquecimiento ilícito, fundamentado en la ley civil y penal guatemalteca, produciendo un deterioro en las coberturas y en determinados casos la negación del pago de la indemnización a la que estuviera obligada la aseguradora".

Se debe mencionar la existencia en la multiplicidad de seguros sobre un mismo riesgo, lo cual es visto con recelo y cuando tales seguros supongan en total una cobertura superior al valor real del objeto o bien asegurado o de los daños sufridos, el asegurado percibirá en todo caso una cantidad sobre la pérdida real. De igual forma, el asegurado cuyos daños no hubiesen sido íntegramente reparados por la compañía de seguros, el asegurado está facultado a reclamar a los terceros responsables, por vía judicial.

El seguro de transporte, como podemos encontrarlo en el Código de Comercio, Artículo 794, dispone que por éste contrato, "el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario". De igual manera el Artículo 796 del mismo cuerpo legal nos indica textualmente: "El porteador asumirá las obligaciones y responsabilidades del transporte aunque utilice los servicios de terceros"⁵¹ Esto podemos ampliarlo, ya que dentro del Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, el Artículo 1, que lee textualmente: "Se establece la obligatoriedad del propietario del medio de transporte de contratar y mantener vigente seguro de accidentes personales para las personas que viajen en un vehículo por el que

⁵¹ Nota del autor: Dicho tipo de responsabilidad se refiere casi exclusivamente a transporte de carga

presta el servicio de transporte terrestre...".⁵². Con esto podemos aclarar que no solamente se permite el tránsito de las personas de un lugar a otro, sino que obliga al prestatario del servicio a proteger a las personas que hacen uso de sus servicios por medio de la contratación de dicho seguro, cosa que no sucede con los particulares, de lo cual es lo que tratamos de hacer ver en el presente trabajo de tesis.

La vigencia de éste tipo de contrato, puede ser por viaje y si la póliza no especifica, la cobertura iniciará desde el momento en que se ponga la carga en el lugar de salida hasta su lugar de origen. Seguro agrícola y ganadero: por el contrato del seguro agrícola pueden asegurarse los provechos esperados, tal es el caso de productos agrícolas ya cosechados. La póliza deberá contener indicaciones del área cultivada o por cultivarse, el producto que se sembrará y la fecha aproximada de su cosecha. O por el contrario el lugar de almacenaje del mismo producto.

En cuanto al seguro ganadero, el asegurador responderá por la muerte del ganado, aún cuando se verifique dentro del mes siguiente a la fecha de la terminación del seguro anual, siempre y cuando sea por causa de enfermedad. En éste contrato de seguro, si el asegurado enajenare una o varias cabezas de ganado, el asegurador no responderá y el adquiriente del ganado no gozará del beneficio del seguro.

3.9.3 Diferencias entre el seguro de daños y de personas

En virtud de que no pueden ser motivo de indemnización igualitaria un vehículo automotor, como la vida de un ser humano podemos encontrar cierto tipo de diferencias marcadas entre ellas, tenemos las siguientes:

⁵² Nota del autor: Aquí se habla de responsabilidad por transporte de personas

Diferencia en cuanto al principio indemnizatorio

Diferencia en cuanto al ejercicio del derecho de subrogación

Diferencia en cuanto a la terminación por mora en el pago de la prima

Diferencia en cuanto al interés asegurable que deben ostentar los tomadores

Diferencia en cuanto a la revocatoria del seguro

Diferencia en cuanto al deber de mantener el estado del riesgo

3.9.3.1 Diferencia en cuanto al principio indemnizatorio: Podemos decir que cuando se trata de un bien mueble y/o inmueble el valor debe ser revisado constantemente para que no se cobre prima en exceso ni menos de ella, mientras que la vida humana será el asegurado, quien libremente le asigne a su póliza de vida.

3.9.3.2 Diferencia en cuanto al ejercicio del derecho de subrogación: La compañía aseguradora podrá subrogarse el derecho de acción que se produce con respecto a la persona que colisionó el auto asegurado, pero no podrá ejercer dicho derecho sobre la vida de la persona que murió y al beneficiario de dicha póliza.

3.9.3.3 Diferencia en cuanto a la terminación por mora en el pago de la prima: Cuando es seguro de daños la póliza queda sin efecto alguno al no hacer el pago de la prima en el instante de entregar la póliza y/o contrato de seguro al asegurado, salvo pacto en contrario de pagos fraccionados, cosa que no ocurre con las pólizas de vida que se cancelarán a petición del asegurado y si los intereses, préstamos y primas atrasadas excedan del valor de cesión o de rescate.

3.9.3.4 Diferencia en cuanto al interés asegurable que deben ostentar los tomadores: En el seguro de daños el que toma el seguro debe de tener un interés sobre el objeto que desea asegurar y/o en su defecto debe de haber una cláusula de garantía, mientras que el seguro de vida tiene la facultad de autorizar al tomador que nombre de beneficiario a quien él desee sin más requisitos ni investigación.

3.9.3.5 Diferencia en cuanto a la revocatoria del seguro: En el seguro de daños tanto el asegurador como el asegurado podrán revocar el contrato unilateralmente, en cualquiera de los dos casos, debe de hacerse por escrito.

3.9.3.6 Diferencia en cuanto al deber de mantener el estado del riesgo: Cuando se toma el seguro se hace declaración del estado de las cosas muebles e inmuebles que se desea asegurar, indicando el estado en que se encuentran, porque no será la misma prima de seguro que se pague por una casa de habitación, como la que se pagaría por una fábrica de cohetes pirotécnicos aunque estuvieran en el mismo lugar, ésto no aplica al ser humano que, si bien, hay casos las aseguradoras envían al posible tomador del seguro a realizar una serie de exámenes para determinar si no hay algún tipo de enfermedad previa que menoscabe de manera prematura la salud del asegurado; en muchos de los casos solamente basta la buena fe con que declare el asegurado de su estado de salud.

CAPÍTULO IV

4. Análisis fáctico de la Ley de Tránsito y sus consecuencias

4.1 Análisis de la Ley de Tránsito

El Artículo 29 de la Ley de Tránsito, indica textualmente: “Todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública, DEBERÁ CONTRATAR, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de ésta ley. El Ministerio de Gobernación podrá acordar la obligatoriedad de cualquier otro seguro para los conductores o los vehículos; así como para el transporte urbano y extraurbano”.

De lo anteriormente expuesto podemos indicar que dicho artículo carece de efectividad, ya que al darnos cuenta, no hay ningún ente (autoridad), que supervise que dicho seguro sea efectivamente contratado por el propietario y/o conductor del vehículo automotor de que se trate; la situación es completamente diferente en otras partes del mundo, donde, la persona que desee manejar, debe obligatoriamente contar con un seguro para protección de los terceros como mínimo, ya que de no hacerlo tendría la posibilidad de ser sancionado severamente, con multas hasta la cancelación de la licencia de conducir; probablemente ésto solamente se hacía en el pasado cuando las personas que procedían a sacar su licencia o renovar la que tenían, estaban en la obligación de adquirir una fianza, que les otorgaba el derecho de requerir un préstamo, a una institución bancaria, que en ese entonces era la afianzadora Granai & Townson (ahora G&T Continental), dicha práctica se dejó de llevar a cabo, sin contar con otro tipo de seguro y/o contrato que obligara de cierta forma a proteger los intereses de otras personas.

Dicha institución era aval, para que al momento de ocurrir un siniestro, amparado en el documento que se entregaba al usuario, previo pago del mismo, proporcionaba un préstamo, para resarcir los daños causados por el conductor, a ésto podemos añadir que se entregaban dichas fianzas, tanto al piloto automovilista como al piloto de motocicletas, por lo que era un REQUISITO INDISPENSABLE, para poder obtener la licencia de conducir. Actualmente, ya no se produce de ésta manera, ya que al momento de requerir la primera licencia o renovar la ya existente, no se pide ningún tipo de seguro al requeriente de las mismas.

Con respecto al seguro contra terceros, se creó el reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, según acuerdo gubernativo 265-2001, que en su Artículo número 1, textualmente se puede leer: "Se establece la obligatoriedad del propietario del medio de transporte de contratar y mantener vigente seguro de accidentes personales para todas las personas que viajen en un vehículo por el que presta el servicio de transporte terrestre extraurbano de pasajeros, ya sea que el mismo lo dedique exclusivamente al traslado de personas o que el transporte sea parte de un servicio más amplio que lo incluya y en particular para todas las clases establecidas en el Artículo 43 del Reglamento del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera...."

En el reglamento indicado se protege la integridad de los pasajeros que utilicen los distintos medios de transporte extraurbano que se desplacen por el territorio nacional; las coberturas que se indican son las de lesiones, muerte, desmembramiento, y según la tabla de pagos que tiene dicho reglamento se indica cual debe ser el pago que se debe de realizar a cada pasajero en el caso de ocurrir un siniestro, en el cual resulten con cualquier tipo de lesión o en su caso la muerte del pasajero, para reclamar el pago o la cobertura de dicho seguro el Artículo

número 5 de éste mismo reglamento es claro en el sentido de que el pasajero que aborde el transporte deberá exigir el boleto, que ampara el pago que realizó en concepto de pasaje, para que se le tome en cuenta como asegurado en caso de ser necesario, al producirse un accidente.

4.1.1 Vigencia y positividad de la Ley de Tránsito

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

La mencionada ley y/o articulado, hace mención tímida, al respecto de la adquisición del seguro de daños contra terceros pero en ningún momento, tiene un carácter impero atributivo o coercitivo, ya que no hay momento ni tiempo para adquirirlo, y se deja al libre albedrío de las personas su adquisición; por lo que se ha comprobado a lo largo del tiempo y en todas las esferas y ámbitos de la actividad humana, que al dejarse libertad de acción el ser humano las desecha y no las toma en cuenta creándose una anarquía imperante que desemboca en desestimar el valor intrínseco de los valores y normas existentes en el medio; siempre hemos visto como, en cualquier ámbito de nuestras vidas el modo en que cada persona se cree dueña de su vida y aún lo que es más peligroso carecer del respecto a la vida e integridad de las demás que circulan por las calles y aceras; ha llevado a ver como los índices de muerte en Guatemala a causa de los mal llamados ACCIDENTES de tránsito, se han incrementado notablemente, prueba de ello, puedo decir que, a mi criterio, éstos accidentes han matado a más personas que cualquier enfermedad natural; el hecho de tomar un seguro no garantiza el

regresar de las personas pero garantiza que ante las eventualidades habrá un soporte económico que minimice las pérdidas sufridas.

Por lo que considero que el uso de la coercibilidad legal para la adquisición del seguro contra terceros se debe hacer una realidad fiable, de carácter urgente y de forma que no haya una persona y/o vehículo automotor circulante en la República de Guatemala, que no cuente con el mismo, ya que de no hacerlo se pueda imponer multa a la primera ocasión que sea sorprendido el infractor sin éste requisito, hasta recoger el vehículo e inhabilitar la licencia del infractor por tiempo indefinido de comprobarse su reincidencia en la adquisición del seguro, esto se sugiere ante los actuales sucesos que han enlutado a tantas familias en Guatemala, que, no solamente perdieron a uno o en otros casos a varios miembros de su familia ante un siniestro automovilístico, sino que luego de tener que encontrarse con los inconvenientes de la necesidad de recurrir a préstamos para solventar el sepelio y/o hospitalización de los que hubieren quedado heridos.

Con respecto al seguro de accidentes personales que es obligatorio en el transporte extraurbano de pasajeros, está establecido desde hace algunos años en el territorio guatemalteco, pero al igual que el seguro de daños contra terceros no se aplica penas ni multas al porteador que carece de él, ya que en muchos casos no cuentan con el debido seguro, o en su caso éste está ya vencido, no cuentan con las calcomanías que acrediten que lo poseen vigente y en otros casos, fue contratado pero actualmente está cancelado por falta de pago en las aseguradoras que se solicitaron, dejando sin protección alguna a los pasajeros que a diario hacen uso de éste servicio y no tienen conocimiento del derecho legal que les asiste.

A ésto debemos agregar el desconocimiento total y completo de dicho seguro por parte de las autoridades policíacas que se encuentran en las rutas por donde transitan las unidades de transportes extraurbano, ya que en diversas ocasiones me pude dar cuenta que solamente revisan la licencia del piloto, sin tomarse la molestia de hacer lo mismo con la calcomanía que le acredite que está amparado con un seguro y que dicho seguro se encuentre vigente.

Tampoco se verifica que cada pasajero cuente con su boleto donde conste el pago de su pasaje, que sería lo que le puede beneficiar en caso de un accidente, tampoco hay una forma factible de verificar por algún medio (teléfono y/o radio) que dicha póliza está vigente, como se indicó; cosa que por motivos de negligencia y/o burocracia, sería de gran ayuda para la seguridad para tantos pasajeros y en muchos casos no hubiera dejado desamparados a muchas personas que en la mayoría de casos, como sucede en Guatemala, son personas de escasos recursos.

4.1.2 Seguro de daños contra terceros y sus consecuencias

El seguro de daños contra terceros podemos resumirlo de la siguiente manera:

Dicho seguro debería ser contratado por todas las personas que tienen un vehículo, el cual circule en el territorio nacional, ya que provee protección y/o respaldo económico, al contratante del mismo, ante las eventualidades que surjan al momento de ocurrir un siniestro (accidente automovilístico). Dicho seguro cubre únicamente los daños causados por el asegurado a terceras personas (daños materiales y daños a la integridad física). Por lo general el monto pactado y manejado por las compañías de seguros, en Guatemala, es de Q. 100,000.00 (cien mil quetzales), para dicho seguro, el cual puede ser aumentado según necesidad del contratante, previo pago de la prima correspondiente.

La forma de contratar éste seguro es: la persona se avoca a una aseguradora, que esté autorizada para operar dentro del territorio de Guatemala, según la Superintendencia de Bancos, dentro de las cuales podemos mencionar:

Aseguradora General	Seguros G&T Continental
Seguros Casa	Aseguradora La Ceiba
Aseguradora de la Nación	Seguros Universales
Seguros El Roble	Aseguradora del País

O bien por medio de los corredores o agentes de seguros, que son personas o instituciones que se encargan de la promoción, venta y asesoramiento de los seguros, contratados por las mismas aseguradoras o funcionando como vendedores independientes de las mismas; al tener el contacto, la persona que desea contratar el seguro, hace del conocimiento del suscriptor (vendedor y/o aseguradora), el monto que desea en su póliza de seguro; quienes, le proporcionarán:

Solicitud para que se llene con los datos del vehículo que se amparará en la póliza

Los datos del propietario, en algunos casos los conductores designados por él propietario, para que puedan conducir dicho vehículo

Solicitará así mismo una fotocopia de la tarjeta de circulación del vehículo en mención

Fotocopia de la licencia y/o licencias de conducir

Indicará el valor del seguro (prima)

Vigencia, coberturas y demás datos que serán de utilidad al momento de un siniestro

El pago de la prima es anual, la cual salvo pacto en contrario se pagará por medio de letras mensuales o como se acuerde entre las dos partes involucradas en el negocio; en el caso de los autobuses que transportan personas como medio de negocio, mi parecer es que la prima de seguro debe de ser pagada al contado, tal y como lo cita textualmente el Artículo 892 del Código de Comercio: La prima deberá pagarse en el momento de la celebración del contrato, por lo que se refiere al primer período del seguro...". Con ésto se evitaría que los usuarios del transporte público urbano y/o extraurbano carezcan de la debida seguridad al abordar dichos vehículos.

Al momento de adquirir un automóvil, solamente si es nuevo, saliendo de la agencia y/o distribuidora de automóviles, siempre y cuando sea adquirido con crédito, dicho vehículo forzosamente debe de contar con un seguro completo, ésto es secciones I, II, III y RC⁵³ (el detalle y la significación de éstas siglas se encuentran en el apartado de anexos), que quiere decir que el vehículo estará cubierto por sus daños propios (carrocería y motor, robo), daños a terceros y gastos médicos de los ocupantes del vehículo asegurado.

Dicho seguro forzoso es requerido por la institución que otorga el crédito para adquirirlo, en ningún momento es de obligatoriedad por parte de la autoridad competente en asuntos de tránsito; el cual podría decir que la institución crediticia se ampara ante la eventualidad de un siniestro causado por o a su asegurado, protegiendo sus intereses propios, ya que al exponerse ellos a la eventual pérdida del vehículo por parte del comprador, ya sea robo o cualquier siniestro que perjudique su patrimonio, cubre éstas posibles catástrofes con la presión de adquirir el seguro que es cargado al comprador.

⁵³ Nota del autor: RC se utiliza como contracción y/o abreviatura de responsabilidad civil

Podemos ver con éste ejemplo que la autoridad no juega ningún papel ni en ningún otro al contratarse éste seguro, ya que es solamente la iniciativa privada la que vela por los intereses propios, dejando a un lado los intereses del asegurado, porque lo que hacen con éste seguro es proveerse de seguridad ante el otorgamiento del crédito a la persona que adquirió el vehículo; cuestión que por ley debería de ser de estricta aplicación de las autoridades guatemaltecas, estoy seguro que los entes obligados para verificar que los vehículos que transiten tanto dentro de los departamentos de Guatemala como por las carreteras son los denominados: Empresa Municipal Reguladora de Tránsito (EMETRA), en la capital y actualmente la policía de PROVIAL.

4.1.3 Posición del ponente contra la positividad y la vigencia de la ley

Dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco podemos encontrar que hay muchas normas y articulados que, en su momento fueron una idea del legislador para dar seguridad a la ciudadanía, y que de aplicarse serían de beneficio para todo el conglomerado que hace uso de los mismos. Hemos sido testigos de que al ocurrir un accidente de tránsito, muchas son las pérdidas materiales que se ocasionan, y en la mayoría de los casos, el causante de los daños no posee en su haber, la posibilidad económica, para poder resarcir los daños causados, ocasionando con ésto, un desfase económico, al incurrir en deudas y préstamos, para poder reparar, los efectos del siniestro causado; los cuales al contar con el respectivo seguro (depende del tipo de daño) serían menores a los que se incurre por no tenerlo o no estar vigente.

El seguro de daños contra terceros, en nuestro medio es uno de los más económicos que hay, ya que al tratarse de un seguro que solamente resarcirá daños ajenos, no así los propios, a excepción de las lesiones de los ocupantes de nuestro vehículo; se enfoca en un valor, fijo, es decir tomará una cantidad que a criterio de la compañía y según sus estatutos vigentes, es la

que se ajusta en una manera estimada a pagar los daños que se pueden causar a terceras personas, tanto en sus bienes como a sí mismos; dicho seguro es el que está regulado dentro de nuestro ordenamiento jurídico y que es motivo del presente trabajo de tesis.

Se ha visto que al momento de renovar la licencia de conducir para pilotos automovilistas uno de los requisitos indispensables es el boleto de ornato, documento sin el cual no es posible el trámite de la misma, de igual manera se puede exigir al momento del pago del impuesto e circulación el cual se hace año con año, que el propietario del vehículo, ya cuente, como mínimo, con un seguro de daños contra terceros, pagado en su totalidad o con la última factura de pago del mismo al día; documento sin el cual, no le sea posible adquirir la calcomanía de circulación de dicho año; de hacerse de esa manera se estaría obligando a los sujetos que posean un automotor a tener contratado dicho seguro.

Así mismo para motivos de seguridad y aplicación de ley, se hace necesario que dicha ley sea de cumplimiento obligatorio y forzoso; en el cual se imponga una fecha límite para adquirirlo; promoviendo las ventajas de poseer un seguro básico contra terceros, tanto para la protección del patrimonio del asegurado como la de resarcir los posibles daños que se causaren a consecuencia de un siniestro; podría principiarse con la información por medio de trifoliales, volantes y anuncios; acompañando a esto con una campaña masiva, en medio de comunicación nacionales para que sean vistas y conocidas por la mayoría de personas; que en un principio podrían estarse entregando en lugares específicos, como lo son las oficinas de emisión de licencias, oficinas de gobierno, escuelas de manejo y conducción, Policía Nacional Civil, Policía Municipal de Tránsito.

Se deben montar operativos de control, con autoridades y/o agentes versados en la materia, para que revisen todos los automotores de manera que al piloto y/o propietario del automóvil se le haga saber, sobre las consecuencias de no contar con éste documento y/o seguro, indicándole que por ser ley tiene carácter impero atributivo, y debe ser obligatorio contratarlo, por su seguridad financiera y tranquilidad al momento de ocurrir un siniestro, ya que el seguro, en la mayoría de los casos cuenta con la asesoría legal, prestada por un ajustador de la empresa de seguros, encargado de presentarse en el lugar indicado, al momento de ocurrir un accidente.

Dicha persona, posee las características de que es abogado y notario o en su defecto estudiante con pensum cerrado de derecho en alguna universidad del país; tiene la potestad de negociar un acuerdo entre las partes involucradas en el accidente y/o siniestro; indicándole al asegurado el procedimiento que debe de seguir desde el momento de la colisión hasta que el pago al tercero es realizado, por medio de una compensación económica o la reparación de los daños causados, en un taller asignado por la compañía de seguros o en algunas ocasiones solicitado por el tercero afectado.

El reglamento que indica que toda unidad que transporte personas de un sitio a otro conocido como: Reglamento para la contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, Acuerdo Gubernativo 265-2001, es una medida acertada para la protección del pasajero, que en todos los casos es el mayor damnificado en la ocurrencia de un accidente, ya que en la mayoría de los casos, el piloto es el causante de los daños a los pasajeros, por diversas causas, algunas de ellas, la impericia, la imprudencia, la negligencia, y la

completa falta de respeto por las normas legales viales vigentes y la vida humana de los que en ese momento son depositarios.

Creo que ésta ley es otro ejemplo de que no se cuenta con la organización necesaria para determinar conscientemente que vehículos cuentan con el respectivo seguro, teniendo en cuenta que no solo deben contar con él, sino que deben estar al día en sus pagos, ya que de no hacerlo estarían siendo cancelados por las empresas aseguradoras, dejando sin ningún tipo de cobertura al pasajero que es el sujeto vulnerable en dicho caso, por lo anteriormente dicho, insisto en que habría la necesidad inmediata de crear un ente, ya sea fuera de la Policía de tránsito o dentro de ella, destinado a verificar ésta reglamentación, teniendo la instrucción necesaria y el conocimiento pleno de las leyes de tránsito vigentes y hacerlas positivas en beneficio de toda la población.

Considero que al igual que se revisan las personas que diariamente abordan un vuelo en cualquier linera aérea; las empresas que prestan el servicio de transporte extraurbano, deben de contar con los respectivos listados de las personas que abordan sus unidades en todos los trayectos, entregando OBLIGATORIAMENTE, el boleto que acredita el pago del valor del pasaje, al usuario del mismo, ya que como he podido darme cuenta, éste boleto casi no se entrega al pasajero, por no decir que en ningún momento se entrega dicho boleto, y si es requerido la persona encargada no hace el menor caso a dicha solicitud, dificultando en demasía la actuación y/o el requerimiento de los beneficios del seguro, en caso se necesitara, al ocurrir un siniestro.

Como ejemplo de esto puedo citar los buses que se desplazan desde la capital de Guatemala hacia Antigua Guatemala, o los que se dirigen hacia Chimaltenango, éstas dos líneas

de transporte no entregan boletos por el valor que se paga de pasaje, sin que haya visto en alguna ocasión, o esté enterado que se haya multado, por parte de las autoridades competentes a los respectivos pilotos, ayudantes o propietarios por omitir dicha entrega, en los cuales se está vedando el derecho de ser asegurado y reclamar si ese fuera el caso, el reembolso o pago de las lesiones sufridas o la indemnización por causa de muerte, si éstos beneficios fueran reclamados por el pasajero afectado.

Debo de decir que el propietario de los buses, debe de tener un control de quien sube al bus en los distintos horarios y rutas, tanto para proteger los intereses de sus usuarios, como para protegerse ellos mismos al momento de que acaezca un robo dentro de las unidades, porque se controlaría a todos y cada uno de los pasajeros; éste listado del que estoy refiriendo, por lo regular solamente se lleva en las rutas que cubren recorridos largos como por ejemplo transportes Los Halcones, que se dirige al departamento de Huehuetenango, en el occidente del país; Líneas América que tiene como recorrido el departamento de Quetzaltenango; Línea Dorada, que tiene recorrido dentro y fuera de la República de Guatemala, por el norte y oriente del país; en los cuales se detalla el nombre del pasajero, el monto del boleto y el número de asiento que le fue asignado, así como el destino final del mismo.

De ésta manera se tiene un control detallado de las personas que abordan el bus, su destino y cumplen con el requisito del boleto al que se refiere el reglamento número 265-2001. Por lo anteriormente expuesto mi sugerencia, es que, se deben, imponer multas altas y penas que vayan desde suspensión temporal del permiso para operar, hasta su cancelación definitiva, pasando por penas de cárcel, a todos los vehículos y personas que resulten responsables ante

las autoridades competentes. Esto a fin de que tanto la contratación del seguro y la entrega del boleto del valor del pasaje se haga efectiva, y así se cumpla con la ley que determina éste caso.

Instruyendo de manera efectiva a los agentes de seguridad que tienen a cargo la coordinación, cuidado y salvaguarda del tránsito en Guatemala, a fin de que periódicamente, por lo menos una vez cada mes, se prepare una revisión minuciosa y exhaustiva para localizar los vehículos que actualmente incumplen ésta norma, aperebirlos y sancionarlos si fuera el caso, protegiendo con esto la integridad y la vida humana, plasmada dentro de la Constitución Política de la República de Guatemala; ya que en muchos casos, cuando ocurre un accidente provocado por la negligencia y/o imprudencia, el responsable, casi siempre el piloto, se carece hasta de su nombre por parte del propietario de la unidad siniestrada.

4.2 Resumen práctico para la contratación del seguro de daños contra terceros, por los automovilistas en Guatemala

En nuestro país, para contratar un seguro de automóvil hay dos formas de hacerlo:

Comunicarse con algún vendedor y/o corredor de seguros, el cual le indicará las coberturas, primas, aseguradoras y demás pormenores que se necesite para adquirir el seguro; en éstos casos debe de hacer tantas preguntas como sea necesario para poder adquirir el seguro que esté de acuerdo a sus necesidades y proteja su patrimonio y/o persona de la mejor manera posible. En éste caso de preferencia avocarse con un corredor de seguros, ya que estará al tanto de su póliza desde el momento que la solicite hasta que pudiera ser el momento de tener que utilizar las coberturas que contrato ante un siniestro, que le afecte.

Acudir directamente a la aseguradora que por referencias y/o conocimiento se tenga para adquirir directamente en ella el seguro que se ha elegido, como en el caso anterior debe procederse de manera que cada una de las posibles dudas que puedan surgirle sean aclaradas por completo.

4.2.1 En el caso concreto: SEGURO CONTRA TERCEROS

Se solicita la cobertura a la aseguradora (o el corredor o vendedor de seguros, cualquiera que sea la elección), indicando que tipo de coberturas desea y allí le dirán y acomodarán la póliza que se ajuste a su caso particular

El mismo solicitará la presentación de la tarjeta de circulación del vehículo a asegurar, licencia de conducción del asegurado; en el caso de que fuera menor de edad para la póliza podrá haber recargo en el cobro de la prima.

Posteriormente a ésto se emitirá la póliza de seguro, la cual contendrá entre otros datos: fecha de vigencia del contrato de seguro (vigencia de la póliza), datos del asegurado (nombre, edad, número de licencia, etc.), datos del automóvil (marca, modelo, color, chasis, etc.), coberturas (I, II, III, RC)

El pago de dicha póliza de seguro se rige por el Código de Comercio, que al respecto estipula: Que debe pagarse de contado, contra entrega de la póliza, sin embargo puede solicitarse que dicha prima sea fraccionada en pagos, los cuales deben hacerse de manera simultánea, es decir cada mes o cada vez que así se pacte con la compañía de seguros.

Se entrega dicha póliza al asegurado, el cual deberá portar siempre dentro del automóvil, la tarjeta donde se detallan los datos arriba indicados, así como el ó los teléfonos de emergencia en caso de ocurrir un siniestro.

La vigencia del seguro es de un año calendario y puede renovarse por períodos iguales, debe de hacerse anualmente ya que el valor del vehículo se deprecia año con año, en el caso de terceros, lo que se puede hacer es aumentar la suma asegurada.

Las coberturas pueden ser estándar, pero, por cuotas extras negociadas con la aseguradora, pueden ampliarse cierto tipo de éstas. Por ejemplo si la póliza estándar tiene un límite para la cobertura de responsabilidad civil de Q. 100,000.00 ésta puede ser solicitada al doble ó al triple, previo pago de prima adicional negociada con la aseguradora.

4.3 Seguros contra terceros

El seguro de daños contra terceros, es la clase de seguro que cubre el riesgo de incurrir en responsabilidades legales que obliguen al pago de indemnizaciones. Dicho seguro garantiza una protección financiera a la parte asegurada si ésta tiene que pagar indemnizaciones debido a una negligencia, que puede provocar heridas, muertes o daños a la propiedad. Como es el caso del seguro del cual estamos hablando, se refiere directamente al pago de los daños que se cause a cualquier persona, tanto en su persona física como en su patrimonio; en Guatemala se le llaman daños contra terceros, en otros países se les llama tercerías o daños para tercero vinculado, pero al final se trata de las mismas circunstancias y el mismo hecho generador, origen del seguro en mención, podemos estimar que dentro del seguro se encuentran todas aquellas personas a las que encontramos por la calle, todo bien inmueble y/o mueble que

pudiéramos destruir por causa de una acción de negligencia y/o impericia o por mero accidente con el vehículo que se está conduciendo y que está asegurado en la póliza y/o contrato de seguro.

La responsabilidad por negligencia puede deberse tanto al descuido del asegurado como a la desidia de sus trabajadores y empleados. Los actos negligentes que implican responsabilidad pueden realizarse en el desempeño de actividades privadas o comerciales, ya sea en un automóvil, en la dirección de un negocio, o en la posesión o disfrute de una propiedad. A veces, al seguro de responsabilidad se le denomina seguro a terceros, porque la compañía aseguradora protege al asegurado de los daños que haya podido causar a un tercero, que sería la parte demandante.

Como se ha dicho hasta el cansancio en Guatemala, para nuestro caso particular, el seguro contra terceros se trata de los vehículos que podamos colisionar ocasionándole pérdidas, cualquier tipo de inmueble al que ocasionemos menoscabo en su estructura y la cual haya que reparar para que tenga el mismo valor de mercado que haya tenido antes del siniestro; pero como se dijo anteriormente el fin del seguro es resarcir los daños causados, no más de ello ni menos.

Una póliza de seguros de responsabilidad suele cubrir los gastos de investigación, la negociación de un acuerdo privado para resolver la demanda, la defensa legal para el asegurado en caso de litigio y el pago de los gastos judiciales y de las indemnizaciones a las que el asegurado sea sancionado. Es práctica común la asistencia y la cooperación del asegurado en el

juicio. Puesto que la responsabilidad legal puede deberse a muy diversas actuaciones, las pólizas no suelen cubrir todos los riesgos tipificados.

Cuando un asegurado, en Guatemala, posee una póliza de seguro y/o contrato de seguro, posee la característica que tras él, o sea que, incluido dentro de las condiciones de la póliza, el respaldo de la compañía aseguradora, la cual le asesorará de la manera más conveniente, poniendo a su disposición un ajustador (quien tomará fotografías del accidente, tomará datos del conductor y hará la evaluación correspondiente tratando de desestimar la culpabilidad o no del asegurado); asesoría legal si fuera el caso y una red de talleres mecánicos para la reparación del vehículo asegurado (si tuviera sección I), y del tercero en caso hubiera sido con otro vehículo; cuando el daño que se cause al tercero sea en un bien mueble se trata de conseguir por parte de la aseguradora la manera de restituir el bien con otro de similares características y de no ser posible esto se paga dicho bien, subrogándose el derecho, la aseguradora sobre el bien deteriorado; en los bienes inmuebles, se cotiza la reparación y se cancela en base a facturas de proveedores externos ya que para eso no se tiene otra forma de resarcir daños.

4.3.1 La ley estipula lo siguiente:

Artículo 986. Seguro contra responsabilidad civil: En el seguro contra la responsabilidad civil, el asegurador se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a terceros a consecuencia de un hecho no doloso que cause a éstos un daño previsto en el contrato de seguro. El seguro contra la responsabilidad civil atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario desde el momento del siniestro.

De lo anterior vemos que el sentido de la ley siempre ha sido, la protección del bien común, ya que al no haber ley que regulara esto, pongámonos a pensar, cada cual podría hacer daño y/o causar perjuicio sin que hubiera una fuerza coercitiva para que lo reparará o pagará.

Artículo 987. Inoponibilidad: No será oponible al asegurador que haya contratado un seguro contra la responsabilidad civil, ningún reconocimiento de adeudo, transacción o cualquier otro acto jurídico de naturaleza semejante, hecho o concertado sin su consentimiento. La simple confesión de un hecho ante las autoridades no producirá por sí sola, obligación alguna a cargo del asegurador.

Cuando ocurre un siniestro, accidente de tránsito (colisión, vuelco, etc.), dentro de las observaciones que hay dentro de las condiciones de la póliza de seguro, figura el hecho de que el asegurado, no debe de aceptar la culpabilidad y/o la responsabilidad del hecho sino hasta que el enviado por la aseguradora lo considere pertinente y preciso.

Artículo 988. Costas procesales: Los gastos que originen los procedimientos seguidos contra el asegurado, se presumirán a cargo del asegurador, siempre que se le hubiere notificado la existencia del juicio.

Artículo 989. Aviso de siniestro: El aviso de realización de siniestro deberá darse al ocurrir un hecho que engendre o pueda engendrar responsabilidad. En caso de juicio civil o penal, el asegurado suministrará al asegurador todos los datos y pruebas necesarios para la defensa, y si su responsabilidad quedare completamente cubierta por el seguro, estará obligado a seguir las instrucciones del asegurador en cuanto a la defensa, y a constituir como

mandatario, con las facultades necesarias para la prosecución del juicio, a la persona que el asegurador le señale al efecto por escrito.

Si el tercero es indemnizado en todo o en parte por el asegurado, éste deberá ser reembolsado proporcionalmente por el asegurador, siempre que justifique que estaba legalmente obligado a pagar.

Dicho reglamento se publicó en el Diario de Centro América el 28 de junio del año 2001, el cual regula específicamente el seguro que todas las unidades que prestan el servicio de transporte de pasajeros (extraurbanos), deben llenar. Considerándose así como un seguro contra terceros, debido a que debe indemnizar a los pasajeros al momento de un posible accidente vial.

4.4 Qué es el seguro contra terceros

Es el seguro mínimo que es posible contratar, para que se pudiera circular dentro del territorio de Guatemala, y además tiene una característica básica: es OBLIGATORIO, es decir, que la ley obliga a tener contratado éste tipo de seguro como requisito indispensable y necesario para poder tener el derecho de conducir un vehículo.

Por ello, no disponer de éste seguro supone sanción y multa, que actualmente es solamente una quimera y una mera idea que el legislador dejó plasmada muchas razones, entre ellas la negligencia de las autoridades que deben estar relacionadas con el tema, el abstencionismo de las personas en tener un poco de responsabilidad antes de manejar y saber que hay un requisito que por ley tendrían que llenar, hacen que a pesar de que la ley sería

beneficiosa para cualquier piloto automovilista, se deja en el completo olvido y llega a causar pérdidas no estimadas; todo ésto con independencia de las consecuencias que puedan surgir si tenemos un siniestro, como las heridas, muerte, destrucción de propiedad y el desfase económico que una resarcición de cualquier monto pueda significar en el bolsillo de quien lo sufre.

Al contratar ésta cobertura el usuario se asegura que la compañía se haga cargo de los daños producidos a TERCEROS, como lo hemos venido diciendo el hecho de que se contrate el seguro es motivo suficiente para que los daños causados por el siniestro pasen a ser problema y responsabilidad absoluta de la compañía de seguros que por el pago de la prima presta éste servicio, tan valioso pero a la larga tan olvidado y porque no decirlo tan poco utilizado, por la misma idiosincrasia guatemalteca, y no tener la cultura de la previsión ante eventualidades.

Quienes se les considera como terceros: personas que no sean ocupantes del vehículo asegurado y pueden clasificarse de la siguiente manera:

Daños materiales a las cosas y los animales:

Los daños causados a otro automóvil, un poste del alumbrado eléctrico, un local comercial, un semoviente

Daños físicos a las personas:

Daños causados a la persona física del peatón, a las personas que estaban dentro del inmueble colisionado o del automóvil chocado por el nuestro.

Para aclarar un poco más el tema del seguro de daños contra terceros, la idea de que sí bien Guatemala cuenta con la Ley de Tránsito donde está regulada la toma de seguro por parte de los vehículos que transiten por las distintas calles, avenidas y carreteras del territorio nacional no hay aplicabilidad coercitiva de ésta, veremos un cuadro comparativo en el ámbito latinoamericano para tener un breve vistazo de lo que se quiere, y es brindar cobertura a los afectados por accidentes de tránsito:

“Bolivia: al seguro se le conoce como SOAT, posee amparo de gastos médicos, incapacidad permanente total y muerte

El Salvador: nació como SOVA, seguro obligatorio de vehículos automotores y opera como una cobertura de responsabilidad civil.

Chile: tiene el SOAT, seguro obligatorio de accidentes personales que ampara la muerte, la incapacidad y los gastos médicos sin que se requiera demostración de responsabilidad”.⁵⁴

SOAT: Seguro obligatorio para accidentes de tránsito

SOVA: Seguro obligatorio de vehículos automotores

4.5 Accidente de tránsito: “El suceso ocasionado o en el que haya intervenido un vehículo automotor en una vía pública o privada con acceso al público destinada al tránsito de vehículos, persona y/o animales y que, como consecuencia de su circulación o tránsito, o por violación de un precepto legal o reglamentario de tránsito, causa daño en la integridad física de una persona y/o cualquier bien inmueble o mueble”.⁵⁵

⁵⁴ Universidad de La Sabana. Ob. Cit; Pág. 258

⁵⁵ Ob. Cit; Pág. 257

4.6 Características para considerar un siniestro como accidente de tránsito

Dichas características las podemos desmembrar de la definición anterior y pueden ser como se lee a continuación:

Causante del accidente sea un vehículo automotor

Que haya sido producido en una vía pública o privada con acceso público y destinada a la circulación de vehículos

Que el daño sufrido se cause como consecuencia de la circulación del vehículo, ya sea mediando la culpa, la negligencia y/o la impericia

CONCLUSIONES

1. Se determinó que dentro del ordenamiento jurídico vigente, la norma legal, Artículo 29 de la Ley de Tránsito, aunque posee carácter imperativo, carece de fuerza coercitiva por parte de la autoridad competente para su cumplimiento, ya que al no haber, obligación de adquirir un seguro, el mismo no se contrata por parte del propietario del vehículo.
2. Se ha dado poca información y divulgación al respecto del seguro de daños contra terceros, sus ventajas, coberturas en el ámbito territorial y no se toma en cuenta como un requisito para otorgar licencias, ni para el pago del impuesto de circulación de vehículo al que están sujetos todos los automotores por parte del Gobierno a través del Ministerio de Finanzas públicas.
3. Tanto el departamento de tránsito de la Policía Nacional Civil como la Policía de Tránsito de las distintas municipalidades, adolecen de conocimiento que permita a sus agentes, realizar las observaciones y apercibimiento pertinentes a los conductores de vehículos para que, de no tenerlo, adquieran el seguro de daños contra terceros, el cual protegerá su patrimonio al momento de causar un daño, como el cumplimiento de una norma legal establecida y vigente.
4. Que es necesario el control sistemático del transporte extraurbano, para que no se viole la ley existente y se cumpla con el precepto de que cada unidad que transite por el territorio guatemalteco y que traslade personas, posea el seguro obligatorio de accidentes personales, que está tipificado en el Acuerdo Gubernativo Número 265-

2001, teniendo en cuenta que debe de entregarse el boleto que acredita el pago del valor del pasaje, para que el usuario, sea considerado asegurado-beneficiario del seguro correspondiente ante la aseguradora, ante una posible eventualidad.

RECOMENDACIONES

1. Que el Ministerio de Gobernación, capacite al personal encargado de velar por el tránsito (Policía Nacional Civil y Policía Municipal de Tránsito) para que conozca todas y cada unas de las normas vigentes y de aplicación coercitiva, en materia de tránsito y aquellas que penal y civilmente sean aplicables para el beneficio de las personas que transiten en vehículo y peatones en general.
2. Que la Policía Municipal de Tránsito y la Policía Nacional Civil, proceda a la divulgación, de la norma correspondiente, Artículo 29 de la Ley de Tránsito, como una ley vigente, a fin de que se cree conciencia de su existencia y finalidad, y que con su carácter impero atributivo, iniciar un proceso de adquisición del seguro de daños contra terceros, por parte de los propietarios de vehículos automotores.
3. Establecer acuerdos, entre el Ministerio de Gobernación y las distintas aseguradoras existentes en el país y autorizadas por la Superintendencia de Bancos, para operar dicho tipo de seguros, a fin de fijar parámetros, que han de delimitar el monto de las coberturas, vigencias, documentos a entregar, forma de adquirir la póliza de seguros y valores a pagar por dicho seguro, para tener un patrón definido y que no se llegue a una competencia desleal, en el cual puede salir afectado el asegurado.
4. Para que el cumplimiento de dicha norma legal, Artículo 29 de la Ley de Tránsito, sea efectivo, la Superintendencia de Administración Tributaria, proceda de manera, que para poder efectuar el pago del impuesto de circulación de cada año y/o solicitar la

emisión o renovación de la licencia de conducir, el interesado (propietario y/o conductor), previamente ya haya adquirido y/o posea, el seguro de daños contra terceros, como mínimo; debidamente documentado y vigente; requisito INDISPENSABLE, para poder obtener cualquiera de las dos situaciones anteriormente descritas.

5. Que el Ministerio de Gobernación, a través de la Policía Nacional Civil, realice controles efectivos, en los distintos puntos donde estén las oficinas de las distintas líneas de transporte extraurbano para saber si llevan un listado de los pasajeros que abordan las unidades de transporte y la constancia y/o boleto de pago por pasaje, así como verificar que se cuente con el seguro de accidentes personales; que cada unidad de transporte cuente con las respectivas calcomanías que indican la vigencia del seguro y corroborar los documentos que amparan el seguro respectivo (póliza y facturas pagadas).
6. Que la Policía Nacional Civil y la Policía Municipal de Tránsito, deben de verificar en cualquier punto del recorrido de los buses, que se haya entregado el boleto que documente el pago del valor del pasaje, si en caso éste no se entrega en las oficinas centrales de dichas rutas de transporte, para que, de producirse un accidente, todos los pasajeros cuenten con el aval, que necesitarán ante las compañías de seguros para requerir las coberturas a las cuales tienen derecho por mandato de ley.
7. Que la Policía Nacional Civil y la Policía Municipal de Tránsito, al determinarse la responsabilidad del piloto al acaecer un percance de tránsito, se cancele

definitivamente la licencia de conducir a dicho piloto, sin que tenga oportunidad alguna de volver a poseer la mencionada licencia, así como reformar la ley penal afecto de que dichos actos sean considerados punibles y perseguidos de oficio por el Ministerio Público, calificándolos de delitos de acción pública y sean castigados con cárcel, sin posibilidad de fianza.

8. Que todo propietario de buses urbanos y extraurbanos, posean un detalle de los datos de cada uno de los pilotos a su cargo, haciendo una revisión periódica de sus licencias, multas (leves y graves), así como el control estricto del funcionamiento del bus.
9. Que la persona que deseen laborar en el gremio de los transportes, como piloto, deba de tener una instrucción necesaria, para lo cual debe de crearse de manera urgente una escuela que se especialice en el programa de capacitación de pilotos, en la cual el fin primordial sea el servicio óptimo al cliente que en dicho caso será el usuario del transporte urbano y/o extraurbano; regresando al principio básico de educación vial, que en la actualidad está tan deteriorada así como en desuso.
10. Que al aspirante a piloto de vehículos automotores que transporten personas, se les requiera una solvencia de multas, de tránsito, así como un reporte de la Policía Nacional Civil, para asegurarse que dicha persona no ha sido apresada por causas de colisiones frecuentes, ocasionadas por él, al incurrir en imprudencia y/o negligencia.

BIBLIOGRAFÍA

- BENITEZ DE LUGO, Luis. **Tratado de seguros**. Madrid, España: (s. e.), 1955.
- BORDA ANZORENA, Arturo y Roitman, Horacio. **El seguro de responsabilidad civil**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Lerner, 1974: 214 Págs.
- BUSTAMANTE ALSINA, Jorge. **Teoría general de la responsabilidad civil**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Abeledo-Perrot, 1972: 794 Págs.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1972.
- CARNELUTTI, Francesco. **Sistema de derecho procesal civil**. Tomo IV; Buenos Aires, Argentina: (s.e.), 1944.
- COLIN, A. y Capitant, H. **Curso elemental de derecho civil**. Madrid, España: Ed. Reus, 1960: Pág. 774.
- COLONIA D´STRIA, Pierre. **Diccionario de términos jurídicos**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Dykingson, 1999.
- DE LEÓN BLANCO, Manuel Eduardo. **La empresa de seguros**. Guatemala, Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala, 1984.
- DE PALMA, Alfredo Ricardo. **Seguros de automotores / responsabilidad daños al vehículo, robo y hurto**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Astrea, 1978.
- Diccionario Jurídico Espasa, Madrid, España: Ed. Espasa Calpe, 2003.
- Diccionario Avanzado de la Lengua Española, (s. l. i.), (s. e.), (s. f.).
- Diccionario Enciclopédico 2003 Larousse, (s. l. i.), (s. e.).
- Enciclopedia Jurídica Omeba, (s. l. i.), (s. e.), (s. f.).
- FIGUEROA PRADO, Enrique. **La responsabilidad civil**. Vol 1; Madrid, España: Ed. Praxis, 1997.
- GRATTON, Julio. **Esquema de una historia del seguro**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Arayú, 1955.
- HALPENN, Jean. **Los seguros en el régimen capitalista análisis históricos**. Madrid, España: Ed. Revista de Derecho Comparado, 1935.
- MARTÍNEZ ESCOBAR, Manuel. **Los seguros**. La Habana, Cuba: Ed. Cultural, 1945. 446 Págs.

- MAZZEAUD, Henry y León. **Lecciones de derecho civil**. Vol I; Buenos Aires, Argentina: Ed. Jurídicas Europa América, 1959: 282 Págs.
- MEILIJ, Gustavo Raúl. **Seguro de responsabilidad civil**. Buenos Aires, Argentina: Ed. De Palma, 1992: 189 Págs.
- MEILIJ, Gustavo Raúl. **Tratado de derecho de seguros**. Santa Fé, Argentina: Ed. Zeus, 1975: 479 Págs.
- MENCOS GUILLÉN, Edwin. **El seguro guatemalteco**. Guatemala, Guatemala: Universidad Mariano Gálvez, 2004.
- Microsoft Corporation. **Enciclopedia Encarta 2002**. Washington, Estados Unidos de Norteamérica: (s.e.): 1993-2001.
- OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1987.
- ROCA ORELLANA, Manuel Vicente. **Análisis jurídico del contrato de reaseguro**. Guatemala, Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala, 2002.
- SOLER ANLEU, Amadeo. **Seguro de automotores, resp. civil, daños al vehículo, robo y hurto**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Astrea, 1978: 307 Págs.
- UNIVERSIDAD DE LA SABANA. **Seguros, temas esenciales**. Bogotá, Colombia: Ed. ECOE, 2005: 533 Págs.

LEGISLACIÓN

- Constitución Política de la República de Guatemala**. Asamblea Nacional Constituyente 1986.
- Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera (Acuerdo Gubernativo 42-94)**, Presidente de la República, 1,994.
- Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas (Acuerdo Gubernativo 265-2001)**, Presidente de la República, 2,001.
- Ley de Tránsito (Decreto 132-96)**, Congreso de la República, 1,996.
- Ley sobre Seguros (Decreto Ley 473)**, Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la 1,966.
- Código de Comercio (Decreto 2-70)**, Congreso de la República, 1,960.

Código Penal, Decreto 17-73, Congreso de la República de Guatemala, 1,986.

Código Procesal Penal, Decreto 51-92, Congreso de la República de Guatemala, 1,992.

Código Civil, Decreto 106, Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República, 1,973.

Código Procesal Civil y Mercantil, Decreto 107, Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno 1,964.