

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

**EL TRANSPORTE DE CARGA Y LA OBLIGACIÓN DE PAGAR
SEGURO POR DAÑOS Y PERJUICIOS OCASIONADOS
A TERCEROS**

CARLOS HUMBERTO MORGAN LÓPEZ

GUATEMALA, DICIEMBRE DE 2007

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

**EL TRANSPORTE DE CARGA Y LA OBLIGACIÓN DE PAGAR
SEGURO POR DAÑOS Y PERJUICIOS OCASIONADOS
A 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

CARLOS HUMBERTO MORGAN LÓPEZ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, diciembre de 2007

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

DECANO: Lic. Bonerge Amílcar Mejía Orellana
VOCAL I: Lic. César Landelino Franco López
VOCAL II: Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL III: Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez
VOCAL IV: Br. Héctor Mauricio Ortega Pantoja
VOCAL V: Br. Marco Vinicio Villatoro López
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortíz Orellana

RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis”. (Artículo 43 del Normativo para la elaboración de tesis de licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala).

DEDICATORIA

- A DIOS:** Padre todo poderoso, quien me ha dado el permiso de estar en su santa creación y habernos delegado la madre tierra que nos provea todo para nuestra subsistencia y que me ha dotado de sabiduría para alcanzar la meta propuesta.
- A JESUCRISTO:** Que nos proteja con su sagrada y bendita sangre, derramada en la cruz por nuestros pecados.
- A MI MADRE:** Basilia López García (Q.E.P.D.), que Dios la tiene en su reino, quien con amor, sabiduría y sus sanos consejos me guió por los senderos rectos de la vida, a quien dedico este acto.
- A MIS HERMANOS:** César (Q.E.P.D.), quien fue un padre para nosotros, que Dios Padre lo tenga en su reino, a quien también dedico este acto; Julio, que Dios le multiplique todo lo bueno que me ha dado, así como a Olguita y Quintina, que Dios me permita tenerlos en su santa creación conmigo.
- A MI ESPOSA:** Herlinda del Carmen Carrera, quien con su sabiduría ha coadyuvado en la carga del hogar y educación de nuestros hijos.
- A MIS HIJOS:** Larry Carlos, Henry Charles, Gary Christopher, quienes son la razón de pedirle a Dios que me de larga vida y

dejarles una profesión por el tiempo que nos permita estar en esta madre tierra.

A MIS CUÑADOS: Héctor Míncuez (Q.E.P.D.) y Maximiliano Pérez, que en una u otra forma me ayudaron en mi niñez, por lo que les estoy agradecido eternamente.

A MIS AMIGOS: Lic. César Conde y a su esposa Licda. Astrid Lemus, quienes me han brindado su apoyo sin recibir nada a cambio, Dios los bendiga.

A MIS

PROFESORES: De primaria, básicos, nivel diversificado y de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, por haberme transmitido sus valiosos conocimientos.

A LAS

PROFESIONALES: Licenciadas Audy Yanelly Arana González y Zoila Patricia Barro Márquez, de quienes he recibido su ayuda incondicional, sin esperar nada a cambio, mil gracias.

A: La Gloriosa y Tricentenaria **UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**, en especial a **FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**. Por darme la oportunidad de estudiar en esa Casa Magna y pasar por esas recordadas aulas.

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Contratos en general.....	1
1.1. Definición.....	1
1.2. Relación histórica.....	2
1.2.1. Derecho romano.....	2
1.2.2. Plano filosófico.....	3
1.2.3. Época subsiguiente.....	3
1.2.4. Derecho político.....	4
1.2.5. Derecho civil.....	4
1.2.6. Criterio y principios de la contratación.....	5
1.2.7. Libertad de concluir el contrato.....	6
1.2.8. Libertad en la determinación del contenido contractual.....	7
1.2.9. Libertad formal.....	7
1.3. Análisis jurídico.....	17

CAPÍTULO II

2. El contrato de seguros.....	21
2.1. Origen y evolución.....	21
2.2. Definición doctrinaria de contrato de seguro.....	29
2.3. Definición legal.....	32
2.4. Elementos del contrato de seguros.....	33
2.4.1. Elementos personales.....	33
2.4.2. Elementos materiales.....	34
2.4.3. Elementos formales.....	35
2.5. Caracteres del contrato de seguro.....	36

	Pág.
2.6. Clasificación del contrato de seguro.....	39
2.6.1. Seguro contra daños.....	39
2.6.2. Seguro contra incendio.....	44
2.6.3. Seguro de transporte.....	45
2.6.4. Seguro agrícola y ganadero.....	48
2.6.5. Seguro de responsabilidad civil.....	50
2.6.6. Seguro para personas.....	52
2.6.6.1. Clases de seguros personales.....	53

CAPÍTULO III

3. Transporte pesado y colectivo.....	55
3.1. Bosquejo histórico del transporte.....	55
3.2. Definición.....	60
3.3. Análisis doctrinario.....	61
3.4. Análisis legal.....	62
3.5. Del transporte colectivo.....	65
3.6. El seguro de transporte y automóviles.....	67
3.6.1. Definición legal.....	67
3.6.2. Responsabilidad civil.....	69

CAPÍTULO IV

4. Daños y perjuicios.....	75
4.1 Definición.....	75
4.2 Dolo.....	79
4.3 Culpa.....	79
4.4 Daños y vehículos.....	81
4.4.1. Daño parcial.....	81
4.4.2. Daño total.....	81

	Pág.
4.5 Riesgos cubiertos.....	83
4.6 Riesgos excluidos.....	87
4.7 Riesgos de nulidad, rescisión y reducción.....	89
4.8 Importancia del contrato de seguro para transporte pesado.....	92
4.8.1. Importancia jurídica.....	92
4.9. Importancia económica.....	95
CONCLUSIONES.....	97
RECOMENDACIONES.....	99
BIBLIOGRAFÍA.....	101

INTRODUCCIÓN

El transporte pesado de carga en Guatemala se ha convertido en una actividad comercial, que en el ejercicio ha provocado más accidentes de tránsito, en los cuales la mayoría de veces se producen daños y perjuicios a terceros que no son cubiertos por las compañías de seguros.

En la actual legislación, el seguro del transporte de carga es optativo y los propietarios de dichos vehículos no están obligados a cubrir daños a terceros. Sin embargo la mayoría de empresas existentes en Guatemala contratan seguro para cubrir el vehículo de su propiedad o la carga que transportan, pero casi nunca el seguro les cubre los daños y perjuicios ocasionados a terceros.

El propietario del transporte de carga pesado no está obligado a pagar un seguro a favor de personas que son lesionadas o que fallecen al ser atropelladas por este tipo de vehículos; o bien los daños y perjuicios ocasionados a bienes muebles o inmuebles. El propietario busca aprovechar su poder y fortaleza económica para lograr una transacción extrajudicial en la cual pagará una cantidad mínima, sabiendas que las personas ofendidas no recurrirán a la vía judicial, en virtud de la pérdida de tiempo y el largo proceso ordinario que se podría tramitar; en múltiples ocasiones no se hace responsable del hecho imputando al piloto la responsabilidad civil y penal.

El objetivo general de la investigación es: Demostrar que el transporte de carga pesado ha ocasionado infinidad de hechos de tránsito y que el propietario no ha respondido al pago de daños y perjuicios.

Los objetivos específicos son: demostrar que el contrato de seguro cubre

(i)

los daños y perjuicios ocasionados a terceros y garantiza el pago justo de los mismos. Establecer que las aseguradoras pagan la cobertura del contrato de seguro a terceros cuando el contrato está vigente. Demostrar que el transporte de carga pesada ha causado innumerables hechos de tránsito, que han quedado impunes al no responsabilizarse los propietarios ante tales situaciones. Analizar el pago de los daños y perjuicios que hayan sufrido terceros y que han sido provocados por pilotos del transporte pesado.

Los supuestos de la investigación son: No existe en Guatemala el pago obligatorio del seguro a favor de terceros por parte de las empresas de transporte pesado. El Estado está obligado, por mandato constitucional a proteger la propiedad privada. El Estado es el protector de la integridad física de la persona ante cualquier hecho antijurídico que pueda ponerla en peligro. El contrato de seguro cubre los daños y perjuicios a bienes de propiedad privada, así como el pago por la integridad física de la persona, cuando así lo estipula el mismo.

La presente investigación consta de seis capítulos, el primero se refiere a los contratos en general, y los criterios y principios de la contratación; el segundo, contiene el contrato de seguro, su origen y evolución, la definición doctrinaria y legal, los elementos del contrato, sus caracteres, clasificación y clases de seguros personales; el tercero, trata del transporte pesado, haciendo el análisis doctrinario y jurídico; el cuarto se refiere al seguro del transporte, se da la definición y las responsabilidades civiles; el quinto, se desarrollan los daños y perjuicios, se definen, se analiza el dolo y la culpa, se estudian los daños parciales y totales a vehículos, los riesgos cubiertos, los excluidos y la nulidad, rescisión y reducción del seguro; el sexto, contiene la importancia del contrato de seguro para el transporte pesado, su importancia jurídica y económica.

No existe un seguro para proteger a terceros por los daños causados por el transporte de carga pesada, razón por la cual el Estado debe promover la reforma del Artículo 950 del Código de Comercio para obligar a los propietarios de dicho medio de transporte a otorgar tal seguro.

Los métodos de investigación utilizados son los siguientes: Deductivo: En la investigación se llegó a conclusiones generales a partir de conclusiones particulares, siendo éstas las que formularon el punto central del estudio realizado. Por lo que, se hizo necesario estudiar las causas que provocan daños y perjuicios a terceros cuando el hecho de tránsito es provocado por piloto de transporte pesado, llegando a conclusiones para dar solución al problema. Analítico: Con el objeto de establecer doctrinaria y jurídicamente las ventajas que puede ofrecer el contrato de seguro a favor de terceros. Para tal efecto se tuvo que recurrir a la propuesta de ley por el Congreso de la República para la creación de normas para la posible realización del contrato de seguro y la garantía para el pago de daños y perjuicios sufridos a personas y bienes, cuando el perjudicado es un tercero víctima de un hecho de tránsito provocado por piloto de transporte pesado.

La técnica de investigación utilizada fue la documental, por lo que constituye un trabajo científico jurídico.

CAPÍTULO I

1. Contratos en general

1.1. Definición

Eduardo Vásquez Bote, define el contrato como “El negocio jurídico por el que una o más partes crean, modifican o extinguen una relación jurídica patrimonial”¹.

Ocurre con el concepto del contrato lo mismo que con algunas de las ideas más fundamentales del derecho; que, no obstante su aparente sencillez, encierra una gran complejidad para lograr definir las, y, es que, en realidad, para formar una idea exacta del contrato, es necesario situarse en las principales fases de su evolución jurídica; pues no es lo mismo el concepto de esta figura en el mundo romano, por ejemplo, que el que se tenía de ella en la época liberal, y el que supone hoy día.

Algunos autores, sin embargo, no se desprendieron de la sistemática tradicional, de la época liberal del derecho romano; pero para quedar atrás al nuevo orden de ideas tuvieron que desarrollar sus excepciones con una repetición de conceptos, cosa que, por otro lado, no podía resistir, claro está, los argumentos justos de una crítica serena.

Para paliar estos inconvenientes, podía seguirse en la doctrina un doble sistema: bien conseguir un emplazamiento más lógico y definitivo, por medio de un reajuste de materias, distribuyendo las mismas entre la esplendorosa

¹ Fundación Tomás Moro. **Diccionario jurídico espesa**, pág. 239.

parte general del derecho civil y la cada día más exigua teoría general del contrato; o bien hacer un estudio detallado y completo de la doctrina del negocio jurídico en aquella parte general, y luego, al desarrollar los capítulos contractuales, seguir un sistema de referencias y reenvíos.

La primera posición tenía el inconveniente de la diversidad de criterios que podían seguirse, en orden al correcto emplazamiento de las diversas materias, y por ello es más lógico y está más de acuerdo con los principios el segundo sistema.

Prescindiendo de los tiempos anteriores al derecho de Roma, en los que el contrato sólo se manifiesta como una solución pacífica al ***causus belli*** provocado por el delito- y concretándonos al mundo jurídico, se observa que el contrato, en ese derecho, tiene una significación especial, referida a aquellos supuestos en los que el acuerdo de voluntades podía producir plena obligatoriedad. Sabido es, en efecto, que la mera convención o pacto era sólo el simple acuerdo, que por sí sólo no generaba acción ni vínculo obligatorio. Para que esta convención se transformase en ***contractus*** era necesaria una causa ***civilis***.

1.2. Relación histórica

1.2.1. Derecho Romano

El derecho romano reconoció en el contrato “un concurso de voluntades (***consensus***), que creaba un vínculo (***iurisvinculo***) si se actuaba de acuerdo con la formalidad prescrita a la causa ***civiles***”. Pero la importancia del contrato se fija en el pensamiento liberal individualista, cuyo triunfo hizo posible una

noción del contrato que se identifica con el simple convenio o mero concurso de voluntades, concurso que genera una fuerza maravillosa y se erige absolutamente en todos los órdenes, que está encima y más allá de la ley.

1.2.2. Plano filosófico

“En el plano filosófico, el *iusnaturalismo* racionalista elevaría el contrato a fuente u origen de la sociedad, al concurrir dos tradiciones: la idea del estado de naturaleza como fase previa al estado social, y la problemática de justificar el poder del monarca absoluto por el recurso a legitimar sus poderes en una primigenia transmisión de los mismos por el pueblo al soberano (ya fuese concebido como un *pactum unionis* o como un *pactum subiectionis*)”².

1.2.3. Época subsiguiente

“La época subsiguiente usó y abusó del concepto de contrato, tanto para justificar y garantizar ciertas libertades individuales, que la burguesía ascendente deseaba asegurar, como para justificar el monarca la sujeción contra aquellas libertades que se le reclamaban. Y, aunque ya Kant llamó la atención sobre el mero valor dialéctico de tales posiciones, la doctrina imperante aceptó con posterioridad el contrato como realidad palpable, usando el concepto para explicar y justificar cualquier situación”³.

² Tomás Moro. **Ob. Cit.** Pág. 239

³ **Ibid.**

1.2.4. Derecho político

En el derecho político, el contrato se manifiesta en la Constitución; en el penal, la sanción será la contraprestación al delito; en el internacional, el contrato o tratado se erige en fuente única del derecho; en el civil, el contrato explica y subsume todas las instituciones (matrimonio, relaciones paterno-familiares, adopción, sociedad, etc.).

1.2.5. Derecho civil

El derecho civil, respondiendo a su época, identifica el contrato como la manifestación típica, si no única, del negocio jurídico; conceptualización hoy superada. La idea del contrato como cruce de voluntades se modifica y orienta hacia su visión como yuxtaposición de intereses, acorde con una función económico-social. Los intereses de las partes no ya son opuestos, sino también vehículo de realización de un fin social superior. El contrato es instrumento para satisfacer intereses, pero conforme con un fin superior. No es ya el contrato expresión de concretos intereses, sino instrumento creador de relaciones unitarias en que aquéllos pueden también realizarse.

Noción actual del contrato que se destaca con pensar simplemente en las contrataciones en masa, que afecta a millones de personas de un colectivo. Concebido como instrumento de realización social de intereses particulares de índole patrimonial, el tema que centra la importancia del contrato es el de su fuerza vinculante. No, naturalmente, su fuerza jurídica, pues ésta se deriva de la ley. Teorías las hay para todo tipo de corrientes ideológicas y escuelas jurídicas, abundando las filosóficas, bien por remisión a un quimérico pacto social, bien como resultado de apreciar un mero interés individual.

El contrato no nace a la vida como una relación común, sino que, como todo acto humano, pasa por un proceso de gestación, que afecta al fondo mismo de la relación que el contrato establece. El contrato surge a la vida cuando se exterioriza adecuadamente; pero, además, hace falta que el contrato se rija por normas jurídicas. Normalmente, las partes piensan en un contrato, para solventar una necesidad; deliberan sobre su contenido, sopesando ventajas e inconvenientes y, finalmente, suelen celebrarlo. Y esto ocurre incluso en los casos de actuación aparentemente automática.

La evolución del derecho romano posterior determinó el abandono del viejo rigorismo. La degeneración de las formas solemnes de la *sitipulatio*, la inexistencia de la antigua forma del contrato literal, la creación de la categoría de los contratos innominados, la admisión de los pactos vestidos, etc., hizo poco a poco descomponerse el sistema cerrado de los tipos contractuales y el inicio de un camino tendente a la admisión franca de una categoría abstracta y general del contrato, que va después a recibir su fuerza obligatoria por sí mismo, independientemente de las causas anteriores señaladas.

1.2.6. Criterios y principios de la contratación

De esta forma se llega a la época liberal, donde, por influencia de diversos factores de tipo doctrinal y político, se llega a la concepción que se ha vivido hasta la época presente, y caracterizada por la obligatoriedad y fuerza vinculante del contrato, nacida únicamente y exclusivamente del convenio o acuerdo de voluntades; por la soberanía absoluta del mismo en todos los órdenes de la vida transaccional privada: por la abstención del Estado frente a los diversos tipos de contratos creados por la autonomía de la voluntad; por el

sentido de justicia intrínseca, puesto que solamente tenía importancia el voluntarismo contractualista, etcétera.

Los criterios contractuales se caracterizan por la forma de voluntad de las partes contratantes, es decir, la formalidad en que se basa el contrato, mientras que los principios son legalidades plasmadas en la ley, por lo que los principios dan legalidad a la contratación, cuando se basan en las formalidades plasmadas en la licitud del mismo.

Actualmente pueden considerarse como criterios o principios, en que se mueve la contratación, los siguientes:

1.2.7. Libertad de concluir el contrato

Cada persona puede o no celebrar un contrato. Hecha abstracción de los imperativos de vida y, también y cada vez más, de las situaciones de monopolio en oferta de medios para satisfacer necesidades, quien contrata lo hace porque así lo estima. Pero se produce una intervención de la colectividad por medio del Estado, bien para homologar el tráfico y evitar francos y exagerados desequilibrios, bien para imponer al monopolista de los medios de satisfacción la contratación ante la demanda. La masificación de la vida explica que, con frecuencia, en el contrato del caso concreto deba adecuarse en su realización, a momentos, circunstancias e incluso en su realización, a circunstancias e incluso contenidos previamente determinados, en todo o en parte.

1.2.8. Libertad en la determinación del contenido contractual

Las partes pueden estipular lo que crean por conveniente. Dos límites importantes se imponen: no pueden emplear el contrato para evadir el contenido que la ley exige para esa modalidad, ni pueden usar del contrato para ir más allá de lo que la ley autoriza (por lo que son nulos los pactos que transgredan el límite). Asimismo, las nuevas modalidades contractuales pueden quedar sujetas a contenidos mínimos para cada parte (condiciones generales) o hacer depender la eficacia del contrato entero de su faccionamiento conforme a criterios legalmente fijados (contratos de adhesión).

1.2.9. Libertad formal

Por regla general, las partes determinan qué forma ha de tener el contrato, si simplemente oral, escrita en documento privado o constatado en documento público. Aunque para trascender el alcance contractual respecto de terceros es normal reclamar una difusión del mismo por su incorporación a un servicio público (ventas a plazos, etc.).

El contrato no nace si antes no se producen actuaciones previas, tratos preliminares, que tienen de suyo peculiar eficacia. Se ha dicho que los tratos preliminares, precisamente por serlo, carecen de efecto de Derecho; orientación que ciertamente, no ha sufrido sensibles modificaciones entre los autores. Ahora bien, que los tratos no obliguen al contrato, no significa que sean jurídicamente irrelevantes, pues generan otros alcances, conforme al principio general de buena fe al que están sometidos.

Según Puig Peña, “Si los contratos han alcanzado un estadio tal, que puede estimarse razonablemente, y conforme con un entendimiento normal, que se llegaría a la celebración del contrato, quien desiste de ello sin causa justificada, debe responder de los daños causados ante la creencia de la otra parte de que el contrato nacería y por gastos realizados en función de esa misma creencia, o por otros perjuicios”⁴.

Esta responsabilidad precontractual plantea abundantes problemas; el primero, fijar su carácter contractual o extracontractual, o contrato innominado (*sui generis*) y con propias reglas. Se apunta como dominante la tesis de considerarla extracontractual, estimándose el tema de escasa relevancia, al tratarse de una cuestión de prueba y de un recto planteamiento del problema, concebido como relación jurídica de confianza, que impone recíprocas obligaciones; o considerado como expresión de dos situaciones sin conexión, que impone un deber de respeto en general de abstención, pero también en actuación positiva de lealtad, de aclaración, etc.

El derecho civil concibe la situación preliminar, oferta y aceptación, como dos momentos independientes, aunque necesarios para que surja el contrato. La oferta, como manifestación subjetiva de un contenido objetivo con un destinatario concreto (o genérico), por ser así, la doctrina y jurisprudencia suelen afirmar que no hay alcance vinculante si no hay aceptación. Pero sería absurdo admitir que quien ofrece no lo hace con intención de que se le acepte, lo que implica, al menos, la permanencia de esa oferta el tiempo necesario para ello; bien porque ese tiempo se fije por el propio oferente, bien por criterios sociales de comportamiento.

⁴ Puig Peña, Federico. **Compendio de derecho civil español**, pág. 330.

La aceptación por referirse a la oferta, reclama la correspondencia íntegra (pues, de no serlo se ofrece como contraoferta) y ser referida a la persona del oferente, expresa o, circunstancialmente, de modo tácito dentro del plazo fijado para la efectividad de la oferta; y, en su defecto, dentro del período que se estime socialmente normal. Concurriendo oferta y aceptación, surge el contrato perfecto, generando entonces sus efectos típicos.

“Con relación a sus clases, los diferentes contratos varían conforme a los criterios utilizados para su distinción. Quizá la más sucinta y técnica, que toma como punto de partida las modalidades de cooperación humana y sus alternativas, sea la de BETTI, quien distingue los contratos que tienen por fin el desarrollo de una actividad, los que tienen por meta el resultado de esa actividad ajena, y los que pretenden el aseguramiento contra un riesgo”⁵.

Al constituirse en la técnica alemana la figura central del negocio jurídico, con trazos singulares y rasgos definidos que la presentaban con autonomía, tanto en su estudio como en su íntima consideración, pareció lógico que la teoría general del contrato, inserta en códigos, y tratadistas como un estudio previo a los diferentes supuestos contractuales, fuese a ir desapareciendo por perder su razón de ser y motivo de existencia.

- 1.- En un primer momento se consideró esencial, como necesario para obtener el efecto contractual, la observancia de una forma especial. Más tarde se reconoció como válidamente celebrado si había ejecución por parte de uno de los contratantes a título de crédito, o mediante la transcripción de ellos en los libros de “data” y “haber” de todo *pater* familias.

⁵ Fundación Tomás Moro. **Ob. Cit.**, pág. 241.

2.- Por último, y como enlace con el derecho moderno, se admitió excepcionalmente que para ciertos contratos (compraventa, arrendamiento, sociedad y mandato) bastase el solo acuerdo de voluntades.

De aquí los contratos verbales (***stipulatio dictio dotis, operarum iurata promissio***), cuya causa, como consistía en el empleo de las palabras prescritas en forma de pregunta y respuesta, en los que la causa consistía en la transcripción realizada en los libros como consecuencia de operaciones jurídicas libremente consentidas por las partes; reales (mutuo, comodato, depósito y prenda), que se integraban por la recepción por el deudor de la cosa a título de crédito, y consensuales, admitidos así por la especial naturaleza e importancia de la relación jurídica que se supone la compraventa, el arrendamiento, la sociedad y el mandato.

Sobre este particular, tengamos en cuenta las consideraciones que a continuación reseñamos:

- Los hombres, en efecto, para la satisfacción de sus necesidades -tanto de orden primario como de matiz accesorio- entran en relaciones entre sí, dando vida a multiplicidad de acuerdos o convenciones que constituyen el entrecruce de toda su intensa y variada actividad; representan el exponente de la solidaridad humana, sin la cual no pueden aquéllos vivir en el trato con sus semejantes. Estas convenciones descubren la gama extraordinaria del contenido sobre el cual puede versar el trato con los demás: relaciones patrimoniales, de amistad, de favor, de complacencia, de diversión, etc.

- Pero un sector de las mismas queda acotado, desde el momento en que el objeto de ellas tiene un interés jurídico. Entonces el derecho se hace ya entrando en el terreno del contrato que tiene, de momento, aquel basamento inicial-convención-y un polo especial de referencia -objeto con interés jurídico.
- Muchas veces el derecho -tanto científico como legislado- se detiene ante ese umbral. Ve el contrato en eso, y no quiere seguir indagando. Si hay una convención y ésta tiene un interés jurídico, se está ante un contrato, cualquiera que fuesen los designios de las partes; bien se muevan éstos en el ámbito patrimonial, bien trasciendan del mismo para integrar relaciones de familia o incluso acuerdos de propia sustancia pública. El antiguo código italiano decía a este respecto que el contrato era el acuerdo de dos o más personas para constituir, regular o disolver entre sí un vínculo jurídico. Y algunos autores, coincidentes en esta primera acepción, decían, que el contrato era el acuerdo de dos o más voluntades, dirigidas a producir efectos jurídicos.
- Pero las insistentes investigaciones de la doctrina cuidaron de seguir describiendo trazos, para perfilar mejor la figura del contrato. Bien que éste sea una convención con un interés jurídico; pero es necesario algo más, pues este objeto con interés jurídico hay que concretarlo todavía para que se pueda obtener con precisión el propio campo del contrato. Entonces surge una expresión: la constitución de un vínculo obligatorio de carácter patrimonial. Este criterio se entronca en cierto sentido con el derecho romano, toma asiento legal en la época de la codificación y es seguido por la mayoría de los tratadistas, que tan finalmente representa la que se pudiera llamar doctrina nacional, al definir el contrato como aquella convención

jurídica manifestada en forma legal, por virtud de la cual una persona se obliga a favor de otra, o varias entre sí, al cumplimiento de una prestación de dar, hacer o no hacer.

- Este criterio general de considerar el contrato como el acuerdo de constitución de un vínculo obligatorio, se ha sometido a revisión últimamente. Hoy día, en efecto, se entiende que el contrato puede ir dirigido no sólo a la creación de ese vínculo obligatorio, sino también a la modificación o extinción del mismo. El criterio es correcto y ha merecido el beneplácito de la más selecta doctrina. En efecto, el contrato es negocio jurídico bilateral dirigido a constituir, modificar o extinguir un vínculo jurídico del contenido patrimonial o económico. Ha recibido consagración legal esta doctrina que define el contrato que es aquel acuerdo de dos o más personas para constituir, regular o extinguir entre ellas una relación jurídica patrimonial.
- Un fino examen del basamento jurídico del contrato ha hecho ver, finalmente, que es preciso delimitar su concepto con una sugerencia especial, porque acuerdo hay en todos los actos jurídicos plurilaterales, y, sin embargo, el contrato es sólo una especie de ellos. A tal efecto se ha establecido que el contrato representa una coincidencia de intereses opuestos. Las partes tienen motivaciones diferentes, que se unen en el punto crucial del contrato. Entonces el contrato propio sensu en el llamado acto colectivo, que se integra por una suma de voluntades concordantes o paralelas, como sucede, por ejemplo, con el acto constitutivo de una asociación. Tampoco se le puede llamar contrato a aquellas situaciones en las cuales la norma se crea por un sujeto y las obligaciones resultantes se aceptan por otro u otros, como acontece, por ejemplo, con las subastas. La dogmática de esos actos complejos suscita modalidades interesantísimas, cada día de más acusado

perfil, cuyo estudio corresponde a la parte general del derecho civil. Sólo se trata aquí su línea diferenciativa, para recoger su distinción del contrato.

A la vista de las anteriores consideraciones, se puede definir el contrato diciendo que es aquel acuerdo de voluntades, anteriormente divergentes, por virtud del cual las partes dan vida, modifican o extinguen una relación jurídica de carácter patrimonial.

El contrato existe desde que una o varias personas consienten en obligarse, respecto de otra u otras, a dar alguna cosa o prestar algún servicio, no cabe duda que procede adscribir su criterio a la tesis obligacional pura, de sabor clásico y que reduce el contrato al acuerdo de constitución de un vínculo obligatorio. Sin embargo, la técnica no estorba para admitir la concepción obligacional amplia y moderna, incluyendo contratos típicamente modificativos y extintivos.

El concepto que del contrato tenía la doctrina dominante en el mundo, como consecuencia del liberalismo, ha sufrido honda crisis, puesto que se ha intentado cambiar fundamentalmente hasta los pilares y paredes maestras de la figura contractual. Porque si bien sigue siendo la voluntad concordada la piedra angular de la construcción, sin embargo entran ahora en el concepto del contrato elementos nuevos, que le dan una particular fisonomía.

La conceptualización del contrato como el entrecruce de voluntades opuestas queda, en efecto, modificada, pues evitar que a la oposición de intereses o a la distinción de los mismos, sustituye hoy la yuxtaposición de aquéllos. Es decir, que los intereses de las partes no parecen contrapuestos y en lucha incesante de uno contra otros, aparentemente resuelta en la síntesis

del contrato, sino yuxtapuestos, es decir, agrupados en un radio común: el servir a los intereses de la comunidad. El contrato, pues, es un medio de satisfacción económica, que, como todas las instituciones fundamentales, quedan articuladas en la sociedad, para el bien común.

El protagonista del contrato es ahora la comunidad; los individuos pactan, sometidos a la suprema conveniencia de ésta; los intereses se supeditan a lo que el bien común reclame, y en vez de manifestarse el contrato como expresión de apetencias particularistas, efímeramente conjugadas hay que entenderlo como fuente creadora de una relación nueva, unitaria, fecunda, inspirada por el pensamiento de comunidad, basada en principios de fidelidad y buena fe y justificada en los rigores por consideraciones de mutuo miramiento y atención inexcusable a las circunstancias accidentales.

El sistema de contratación equivale a buscar el principio supremo, a cuyo calor se han desenvuelto las transacciones; la idea cardinal, la base primordial bajo la cual se cobijan y desenvuelven los contratos reconocidos de una legislación. Todos los pueblos no tienen la misma psicología ni todas las épocas se desenvuelven bajo el mismo signo; hay un mundo de concepciones que varía de nación a nación, de era a era. Por eso cada país -y, en definitiva, cada legislación- tiene un punto de vista distinto, un criterio diferente en orden al momento formal en que puede decirse que el contrato existe. Esto da lugar a los sistemas de contratación, definidos por civilistas como los diferentes criterios con que cada legislación se determina la base fundamental a que ha de ajustarse la formación de los contratos.

Desde el punto de vista cronológico, el primer sistema de contratación que aparece en los pueblos es el rigurosamente formalista, caracterizado por la

existencia de determinadas formalidades exteriores con el carácter de esenciales para la existencia y validez de los contratos. Es el propio de los pueblos primitivos, encerrando en su primera fase un sabor típicamente religioso que caracteriza a las legislaciones de los países orientales, y en su segundo momento, un matiz civil del cual son exponentes las legislaciones romana y germánica.

El derecho romano, sobre todo en la primera época, no admitió que la mera voluntad de las partes contratantes bastase en principios para engendrar una mera obligación. Era necesario que aquélla se manifestase a través de las fórmulas solemnes del contrato verbal; por medio de las transcripciones típicas del contrato literal o con el complemento de la entrega de los contratos reales. Únicamente admitió una especie de contrato (los consensuales) que, por la trascendencia e importancia de la relación, podían quedar perfectos por mera voluntad. Las convenciones que no respondiesen a estas causas civiles eran pactos nulos, desprovistos por completo de acción. Algunos de éstos, sin embargo, determinaron en su eficacia algunas consecuencias civiles (pactos vestidos), por estar agregados a contratos de buena fe (*pacta adiecta*), o por reconocimiento del Derecho pretorio (*pacta praetoria*), o de las Constituciones imperiales (*pacta Legitima*).

El derecho romano queda, pues, adscrito al sistema formalista civil, con las atenuaciones que suponen los contratos consensuales y los pactos vestidos, que representan el tránsito al sistema consensual.

El derecho germánico es también predominantemente formal y simbólico en igual o quizá mayor intensidad que el romano.

Pero los inconvenientes de este sistema saltaban a primera vista. El formalismo iba bien, mientras las relaciones de obligación no presentaron caracteres de complejidad; pero el apretado mecanismo de la forma resultó anacrónico en cuanto se aumentaron de la vida civil. Aparte de esto, ahogaba las iniciativas de los particulares, y, en definitiva, tiranizaba la libertad del tráfico. La técnica de los pactos pretorios y de los contratos consensuales representa, un loable esfuerzo para ir abandonando la pesada carga del formalismo y orientarse hacia el principio del consentimiento.

Éste, sin embargo, caracterizado porque sólo atiende al elemento interno del contrato, a la mera convergencia de voluntades, cualquiera que fuere la forma en que queda expresado, no surge de pronto; va naciendo poco a poco en la misma vida del pueblo, conciente de las desventajas del sistema anterior, y adquiere consagración legal en el derecho con la famosa Ley del Ordenamiento de Alcalá, con arreglo a la cual será valedera la obligación o el contrato que fueran hechos en cualquier manera que aparezca que por el mismo se quiso obligar a otro a hacer contrato con él. Esto es, la desaparición del formalismo, el límite del simple consentimiento.

Pero el sistema consensualista, llevado a sus extremos, también tiene sus inconvenientes, y no pequeños, pues con el amplio margen de libertad concedido se produce una verdadera inseguridad e incertidumbre en el derecho, que trae consigo la multiplicación de los litigios e imprecisión de las relaciones. Se debe considerar como un mecanismo proteccionista en una sociedad en descomposición de elementos, la mejor garantía de los actos jurídicos y el mejor reconocimiento de la libertad de las convenciones. Por lo mismo que la forma es enemiga declarada de arbitrariedad y hermana gemela de la libertad, es una

valiosa garantía de los intereses públicos y privados y jamás podrá ser eliminada del derecho.

Quizá estas afirmaciones envuelvan algo de exageración; pero lo cierto y verdad es que en los tiempos modernos las legislaciones no aceptan el sistema consensualista en su forma pura, sino que se observa una vuelta a los sistemas de forma, como garantía -singularmente- de los terceros y de la seguridad del tráfico. Ello ha dado nacimiento al sistema de la forma escrita, en el cual, para evitar la imprecisión que surgiría de los contratos confiados sólo a la prueba testifical, se exige que la manifestación de la voluntad que comprobada en un cuerpo de escritura más o menos trascendente.

Este sistema recibió el favor de la doctrina, por asegurar la seriedad del consentimiento y la fijación del vínculo; pero en aquellos contratos de escasa cuantía resultaba improcedente. Además, la exigencia constante de la forma escrita podía embarazar en ocasiones la contratación.

Por esto, ha surgido el llamado sistema ecléctico o moderno, propio de los códigos más recientes. Con arreglo al mismo, por regla general, los contratos quedarán perfectos por mera voluntad; pero en algunas ocasiones se exige una determinada forma de prueba, bien de solemnidad, bien probaciones de causa.

1.3. Análisis jurídico

En la presente época parece más sensato remitirse a la sociología: la eficacia del contrato no deriva de otra causa que no sea la eficacia que las convenciones sociales implican para el hombre, es decir, la transacción dentro

de los cánones sociales, para dar vida a la contratación. En muchas ocasiones se aceptan los contratos por motivos egoístas, por temor, por conveniencia general, hay un hecho cierto el cual es, que las sociedades, los grupos humanos, necesitan dar valor a lo acordado como modo de prevenir un mínimo de actividad cooperativa, sin la cual no es dable la vida en sociedad. Tal valor podrá ser mayor o menor, aumenta su eficacia o apreciarla en crisis; pero se busca asegurar y proteger ese valor mediante la actuación colectiva que, con el tiempo, evita la imperativa reacción violenta que la frustración del acuerdo implica y provoca, y pueda subsistir mediante la remisión a un organismo adecuado de la función que guarda. Cuando esa actividad de cooperación se expresa por medio del Derecho, es claro que el ordenamiento acepta el carácter de la autonomía privada y particular, que se expresa en convenciones y contratos, que, por tal admisión del Derecho, operan como supuestos fáctico, normativamente considerados y generadores, por ello y en cuanto a ello, de relaciones jurídicas, las cuales provocan por sí mismas sus correspondientes efectos, siendo uno el carácter vinculante para las partes que en ellas han acordado.

Tal fuerza vinculante se ha manifestado de diversos modos, dando lugar a una pluralidad de sistemas de contratación. El primitivo, o religioso, aseguraba el cumplimiento mediante el temor a la intervención de lo divino, que obliga a practicar la realidad contractual con sujeción a un rito religioso, cargado de solemnidades rituales, ceremonias, que hagan su efecto de atemorizar a quien el acuerdo infrinja; rituales que se mantendrán, perdido su significado religioso, luego de una avanzada evolución jurídica.

El contrato más moderno del derecho civil es, asimismo, desenvolvimiento del anterior, en que el ritual religioso ha sido sustituido por

una no menos complicada ceremonia civil, rígida en su realización, en sus manifestaciones y en su alcance. Un progreso se manifiesta con el influjo del cristianismo, quien elevando la interioridad de la conciencia al máximo rango pudo pretender asegurar la eficacia de los contratos en el hecho de la sola convención que les da existencia, con independencia absoluta de los rituales (presentes, no obstante, en el mecanismo de capacitación de la conciencia de las partes), que facilitó la energía del contrato, al hacerle vinculante, aunque no constase su existencia.

El sistema implica, no obstante, un riesgo: la dificultad en la falta de prueba y, con el atemperamiento de las creencias religiosas, la frustración del contrato mismo. Se abre pues, paso, a la constatación del acuerdo por medios sencillos y rápidos (exigidos por un tráfico cada vez más frecuente y extendido), constantes e indubitados (escritura, testificación, fehaciencia, incluso constatación en un registro o archivo públicos).

CAPÍTULO II

2. El contrato de seguros

2.1. Origen y evolución

El seguro, tal como hoy se le conoce, tiene sus orígenes en la edad moderna. Grocio y Puffender, y Goldschmidt, citados por Puig Peña, indican acerca del origen del seguro que "...entre otros sostienen, fundados en algunos pasajes de Tito Livio, Suetonio y una carta de Cicerón, que era conocido de los romanos, lo cierto es que tales testimonios no presentan, ni con mucho, la institución perfectamente desenvuelta que hoy se conoce.

En la Edad Media, según manifestaciones de Goldschmidt, "el seguro sigue su incipiente desenvolvimiento, aunque se deslumbe la posibilidad del seguro a prima fija. Al final del siglo XIV, numerosos catalanes explotaron el negocio del seguro en Génova.

De la esfera del derecho marítimo pasó al transporte terrestre, y de aquí a todas las manifestaciones de riesgo"⁵.

René Arturo Villegas Lara, hace referencia que el desarrollo del Derecho Mercantil ha tenido mucho que ver en los riesgos, y que a ellos se les atribuye "...la paternidad de un acto jurídico llamado préstamo a la gruesa ventura, el que más tarde fue perfeccionado por los romanos con el nombre latino de

⁵ Puig Peña., Federico. **Compendio de derecho civil español**, pág. 301.

Nauticum Foemus, y que servía para garantizar el comercio marítimo por el mar mediterráneo”⁶.

Manuel Osorio, define el préstamo a la gruesa de la siguiente forma: “En derecho marítimo, contrato por el cual una persona presta a otra cierta cantidad sobre objetos expuestos a riesgos marítimos bajo la condición de que, pereciendo esos objetos, pierde el dador la suma prestada y, llegando a buen puerto los objetos, devuelve el tomador la suma con un premio estipulado”⁷.

El derecho romano, no conceptúa el derecho mercantil y menos el contrato de seguro; sin embargo si se menciona el ***foenus nauticum*** o préstamo a la gruesa, en el cual el pretor ejercía la función determinante ***institoria y exercitoria***.

El contrato de préstamo a la gruesa, no posee en la actualidad la excepcional importancia que alcanzara en la época medieval. Así, si un individuo tenía pensado realizar una expedición de tipo marítimo y no contaba con el capital para realizarla porque debía reparar la nave o comprar mercancías, entonces solicitaba a la persona idónea la cantidad que necesitaba. Esta persona prestamista le entregaba el dinero con la condición de que si por alguna circunstancia, es decir naufragio u otra causa, su itinerario no era cumplido y la expedición no llegaba a feliz término, entonces el prestatario quedaba sin la obligación de devolverle el capital al prestamista.

⁶ Villegas Lara, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**, pág. 257.

⁷ Osorio, Manuel. **Diccionario de Ciencias jurídica, políticas y sociales**, pág 603

Encontrándose el crédito y el seguro marítimo en sus inicios, esto resulta de una gran importancia.

En la Edad Media, se hizo por parte de la mayoría de puertos europeos una gran compilación del Derecho Marítimo, poniéndolo en práctica en cada uno de esos lugares.

“Esa fecha de compilación no se encuentra totalmente definida, pero se cree que fue realizada en el siglo XIV, en la isla de Olerón y se le dio el nombre, a la compilación, de Juicios de Olerón; Esta compilación reunía 55 Artículos. Esta compilación fue puesta en práctica en la mayoría de puertos del Atlántico europeo”⁶.

“Las leyes de Wisby, son también una recopilación de normas marítimas que se pusieron en vigor después del siglo XIV, y que estuvo en vigor en los puertos del Mar del Norte y del Mar Báltico.

Pero la recopilación más importante, es la llamada Consulado de Mar. Esta es una recopilación que consta de 252 capítulos. Este cuerpo legal fue realizado posiblemente, desde el siglo IX hasta el siglo XIV. Pisa, Marsella y Barcelona, se disputan la paternidad de su compilación, mas se puede decir que todas las opiniones se inclinan por la última ciudad mencionada. El Consulado de Mar tuvo vigencia durante varios siglos en los principales puertos del mundo occidental”⁷.

⁶ **Ibid.**

⁷ Osorio, Manuel. **Ob. Cit.** pág. 605.

“En la Edad Moderna y Contemporánea, se condensan los preceptos y se comienza con la codificación. Francia emite la Ordenanza de comercio terrestre (1673), la del comercio marítimo y navegación (1681) y, en Inglaterra, Cromwell da a su país la **Navigation Act** (1651)”⁸.

Actualmente, este modo de operar ha perdido importancia, aunque siguen haciéndose préstamos a los dueños de embarcaciones. Así, los préstamos se constituyen sobre el barco, sobre los aparejos, los pertrechos, los víveres, combustibles, mercancías y máquinas. Por supuesto que en el contrato se consigna la identidad del barco, identidad del capitán y de las personas que formalizan el acuerdo, la suma mutuada y el viaje de que se trate y los objetos afectos.

Para contratar el préstamo solamente puede actuar el dueño del navío; pero si el capitán necesita de dinero en un momento dado cuando se encuentre de viaje, puede realizar un préstamo a la gruesa sobre la nave.

Este tipo de préstamos tiene como característica que el prestatario se encuentra obligado a devolver la cantidad recibida, más intereses si llega bien a su destino; si no ocurre así, el prestamista deberá correr con la pérdida de lo prestado.

También existía en Grecia la llamada echazón, “que consistía en tirar al mar parte de la carga del barco para evitar la posibilidad de un naufragio. Por esta circunstancia respondía el prestamista. De aquí se deriva que estos hechos

⁸ **Ibid.**

no son solamente el principio del derecho mercantil, sino también los albores del contrato de seguro”⁹.

Actualmente, cualesquiera expediciones marítimas conllevan riesgos tanto para las personas como para las cosas que transportan; por ello es que muchas veces los objetos sufren deterioro en su valor y por tanto su estimación se encuentra con un claro menoscabo. Este menoscabo debe ser aplicado al pacto suscrito con el prestatario.

En otras ocasiones, para salvar el barco y la mayor parte de su carga es preciso arrojar al mar parte de esa carga, aligerando el peso; en este caso, todos los demás objetos soportan en proporción el perjuicio en cuestión. Si el barco, dado el caso, fuese objeto de piratería y algún miembro de la tripulación no saliere ileso, entonces el dueño y todos los demás, estarán obligados a curar al marino que fue herido al defender el derecho de todos. En el derecho marítimo, esto se conoce como avería gruesa.

La avería gruesa, se produce cuando el perjuicio se reparte entre todos los beneficiados en forma proporcional. El calificativo de avería, se emplea al haberse realizado echazón de mercancías que se encuentran en los camarotes o en las bodegas; al existir daños causados por la echazón y el sacrificio común; al realizarse la extinción de fuego a bordo de la nave; si existe daño de velas; si voluntariamente se vara para el buque o el cargamento no sufra daños; al cortarse aparejos y otros efectos útiles; por daños sufridos en las máquinas; gastos ocasionados en carga y descarga para poner a flote el buque, etc. Lo

⁹ **Ibid.**

expuesto anteriormente ya se encontraba regulado en el Código napoleónico, legislación alemana, belga y española de aquella época.

El contrato de seguro, tiene la cualidad de aleatorio, porque se encuentra cimentado en la eventualidad de la ganancia o de la pérdida para cada una de las partes contratantes y con base en un acontecimiento que se considera que no es certero. René Arturo Villegas Lara; sin embargo, afirma que “algunas de las características iniciales de esta figura jurídica, son muy similares a las que poseen lo que hoy en día se denomina contrato de seguro. ...Si se da un paso histórico más extenso, se encontrará en la Edad Media, y siempre dentro del comercio marítimo, funcionó el seguro dentro de los gremios de comerciantes, el que después se fue extendiendo a la actividad económica terrestre”⁸.

“El Código de Comercio del siglo XIX, ya regulaba el campo de acción del seguro. En ése siglo, las disposiciones que se emitieron eran, básicamente, para normar las actividades de las empresas extranjeras que se dedicaban a esos menesteres en la República de Guatemala”¹⁰.

Se afirma que el contrato de seguro, tuvo sus orígenes en los tiempos modernos, tal aseveración se refiere a que este tipo de contrato, apenas tuvo alguna trascendencia en aquellas épocas. Sin embargo, en casi todo el siglo XIX y principalmente el siglo XX, el contrato de seguro alcanzó un desarrollo incomparable y las empresas aseguradoras una gran pujanza.

⁸ Villegas Lara, René Arturo. **Ob. Cit.**, pág. 243.

¹⁰ **Ibid.**

Como refiere Wanda Jahaida Azmitia Cabrera, “A mediados de la década de los cuarenta, se inició una nueva etapa en el desarrollo de las instituciones del seguro, surgieron algunas empresas de capital nacional, entre las cuales como pioneras destacan: Comercial Aseguradora, S.A., Aseguradora Quetzal, S.A., Compañía de Seguros Granai Towson, S.A., Compañía de Seguros Cruz Azul, S.A.

Con la emisión de la Ley Sobre Seguros, Decreto Ley 473 y su reglamento, se prohibió el funcionamiento en el país de agencias o sucursales de empresas aseguradoras extranjeras, determinó los requisitos y condiciones específicas para la constitución de empresas aseguradoras, lo que motivó la desaparición de 24 agencias extranjeras”⁹.

Las corporaciones de mercaderes, fueron el factor más importante en la elaboración de las leyes mercantiles y dieron lugar a que de alguna manera se gestaran por medio de los eruditos, las teorías acerca de los actos de comercio. En la Edad Media, la jurisprudencia de las relaciones comerciales, no se encontraba determinada por la razón del acto, sino de la persona que lo realizaba. Así, la jurisdicción se ejercía sobre los mercaderes; pero existían personas que no eran comerciantes y que sin embargo también debían llegar al tribunal cuando realizaban ciertos actos. La doctrina aún no asimilaba que hubiera personas que no eran mercaderes y que se dedicaban al comercio, aunque fuera ocasionalmente.

⁹ Azmitia Cabrera, Wanda Jahaida. **La importancia del seguro agrícola que cubra riesgos de origen natural, para la producción de granos básico en el altiplano del país**, págs. 1 y 2.

“La Ordenanza emitida por Luis XIV en relación al comercio terrestre, da un gran paso y admite que pueden existir los comerciantes ocasionales, mismos que se dedican, principalmente, a traficar con las letras de cambio, el seguro y otros, por haberse dado cuenta que rendían buenas ganancias. Al haber reconocido que quien se dedica al comercio es comerciante, la doctrina no tiene más que aceptar que esto es cierto, independientemente de quien se dedique a ello; porque el acto mercantil es un acto de comercio por su esencia misma y no porque tal o cual persona lo lleve a cabo”¹¹.

El Código Napoleónico da un paso al regular la competencia de los tribunales que conocían de lo relativo a los contratos y a las transacciones entre negociantes, comerciantes y banqueros; también podrían conocer acerca de las diferencias entre los socios de una sociedad mercantil, y de los actos de comercio realizados por toda clase de personas. Se reconoce en este Código que los actos de comercio son independientes de la persona y sustantivos por su propia esencia.

“Actualmente funcionan en Guatemala 18 aseguradoras, siendo ellas Seguros del País, S.A., Aseguradora Principal, S.A., Aseguradora de la Nación, S.A., Columna, Compañía de Seguros S.A., Aseguradora de la República, S.A., Aseguradora La Ceiba, S.A., Seguros de Occidente, S.A., Aseguradora Guatemalteca, S.A., Seguros El Roble, S.A., Aseguradora General, S.A., Seguros Alianza, S.A., Compañía de Seguros Panamericana, S.A., La Seguridad de Centroamericana, S.A., Seguros Universales, S.A., Empresa Guatemalteca Cigna de Seguros, S.A., Seguros G&T, S.A., Comercial

¹¹ **Ibid.**

Aseguradora Suizo Americana, S.A. y Departamento de Seguros y Previsión de el C.H.N”¹².

2.2. Definición doctrinaria de contrato de seguro

En Guatemala, la ley es la fuente del derecho tal como lo determina el Artículo 2, de la Ley del Organismo Judicial, Decreto 2-89 del Congreso de la República.

En el transcurso del tiempo, la relación entre productores y consumidores cambió a terceros para llevar a cabo esta relación; así surgieron entes que agilizaron este vínculo, tales como: los comisionistas, la banca, el seguro del patrimonio o las personas, el contrato que une al comerciante con el dependiente, etc., todos con el fin de llevar a cabo el comercio.

Posteriormente, surgieron entes calificados como mercantiles que nacieron del comercio, fueron agrandando y superando los conceptos del mismo, surgiendo así los negocios y operaciones que se realizaron por personas no comerciantes. Tal es el caso de los documentos cambiarios, los títulos de crédito y los seguros de personas y del patrimonio.

La enumeración de los actos mercantiles en los códigos relativos al comercio siempre va a ser escasa, tal como lo comentado acerca del Código napoleónico, en el cual se regula la competencia judicial relativa a los contratos y las transacciones entre negociantes, comerciantes y banqueros. Por ello

¹² Azmitia Cabrera, Wanda. Ob. Cit. pág. 5.

también, cualquier definición doctrinaria es insuficiente para que abarque todos los actos comerciales y que a la vez, señale los límites entre las leyes civiles y las mercantiles.

Dentro de la incontable lista de actos mercantiles que existen, como la compra venta, las obligaciones a plazos y los contratos con garantía; el contrato de seguro es reconocido como uno de ellos. Habrá que buscar, entonces, una definición doctrinaria que haga comprender lo que es un contrato de seguro.

El contrato de seguro, tiene un fin económico de garantía, en el cual el asegurador es el depositario que debe responder de lo que se le encarga. En sí el fin esencial del contrato no es el cubrir un riesgo; la primordialidad es responder a la cobertura de riesgo, pero estas consideraciones pueden ser aplicadas a otras operaciones como la fianza. Se debe mencionar que para que se le considere diferente, el contrato de seguro debe realizar sus operaciones con grandes masas de personas, pues si se trabaja con minorías de asegurados, el nivel económico no responde al pago que podría hacer el asegurador, por lo que para trabajar con esas grandes masas debe existir una empresa de seguros organizada y autorizada.

Como toda empresa mercantil, la del seguro no escapa a tener un aspecto dominado por las matemáticas, por ello las empresas aseguradoras tienen como fin la capitalización colectiva. Aquí no se está considerando el elemento aleatorio que le diera su origen, se considera la ganancia de la empresa de seguros.

La ley de probabilidades es aplicada de manera estricta en el cubrimiento de un riesgo; al principio era una persona la que prestaba dinero a los

navegantes, sin siquiera tener idea del clima imperante en el mar; hoy, por ser una empresa la que asume el riesgo, el asegurador resulta siendo un intermediario que maneja contabilidades y distribuye el importe de los riesgos. Para que esto suceda, las operaciones de seguros deben ser aplicadas a las grandes masas, para que la ley de probabilidades funcione. Por lo tanto el verdadero asegurador de una persona, es la gran masa de suscriptores de contratos de seguro que, pagando su prima, no sufren del riesgo pactado. Esta cualidad le imprime al seguro su carácter mercantil.

Vivante, citado por René Arturo Villegas Lara, dice que seguro es: “...un contrato por medio del cual una empresa se obliga a pagar determinada suma cuando ocurra un evento fortuito, mediante una prima, calculada según las posibilidades de que el evento suceda”¹⁰. De la definición citada se infiere que se trata de un contrato consensual, que obliga al asegurado a pagar una prima y que, a cambio de esto, el asegurador pagará una suma si ocurre el riesgo pactado.

Garrido y Comas, citado por Villegas Lara, dice: “Por el contrato de seguro el asegurador se obliga, mediante la percepción de una cuota o prima, a realizar la prestación convenida, al asegurado o a los asegurados por él designados, de producirse la eventualidad prevista en el contrato relativa a la persona o bienes del asegurado”¹¹. Esta definición tiene la certeza de poseer un contrato perfecto porque existe un consentimiento entre el asegurador y el asegurado. Esta no hace referencia a la póliza que de éste contrato se deriva pero, el consentimiento le da su carácter de perfecto y, en tanto que la póliza, es un acto puramente formalista.

¹⁰ Villegas Lara, René Arturo. **Ob. Cit.**, pág 248.

¹¹ **Ibid.**

2.3. Definición legal

El Código de Comercio, en el Artículo 874, define el contrato de seguro de la siguiente manera: "...Por el contrato de seguro, el asegurador se obliga a resarcir un daño o pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato, y el asegurador o tomador del seguro, se obliga a pagar la prima correspondiente".

Esta definición, establece que el contrato es de carácter mercantil; de la existencia del asegurador y asegurado o tomador; de la eventualidad que puede ser por causas naturales o humanas; del resarcimiento al beneficiario; de la existencia de daños físicos y patrimoniales; y de la póliza y la prima.

La empresa de seguros, debe ser de carácter mercantil y organizada como una sociedad anónima de carácter especial, estar autorizada para la venta de seguros en la forma que ordena el Código de Comercio, Decreto 2-70 y la Ley Sobre Seguros, Decreto Ley 473 y su Reglamento. La empresa de seguros debe estar sometida al estricto control de la Superintendencia de Bancos y cumplir con los planes, montos de primas, formalidades de las pólizas, etc.

El Decreto Ley 473, en su Artículo 2, contiene las normas que deben seguir las Empresas Aseguradoras, establece que la empresa debe funcionar exclusivamente como empresa de seguro; la duración de la sociedad debe ser por tiempo indefinido; el capital pagado mínimo debe ser aportado en moneda de curso legal y en los montos establecidos; y las asambleas deberán celebrarse en el lugar del domicilio de la empresa.

Las empresas extranjeras que se dediquen a vender contratos de seguros, no pueden operar en Guatemala (Artículo 1, Decreto Ley 473), porque únicamente las sociedades organizadas bajo las leyes del país pueden constituirse como empresas de Seguros. Las empresas aseguradoras tienen auxiliares para ejercer la venta del contrato de seguro en su nombre, está regulado en el Artículo 280 del Código de Comercio, el Decreto Gubernativo N° 1543 y en el Acuerdo Gubernativo del 27 de marzo de 1957. A estos agentes vendedores de seguros se les denomina auxiliares de comercio o del comerciante.

2.4 Elementos del contrato de seguros

2.4.1. Elementos personales

Los elementos del contrato de seguro son las bases que le dan validez al mismo, y se pueden mencionar los siguientes:

a) Asegurador:

El contrato de seguro tiene como elementos personales o subjetivos: asegurador, asegurado y beneficiario. El asegurador, es la persona jurídica, constituida bajo la forma de sociedad anónima, controlada y fiscalizada por la Superintendencia de Bancos, se obliga a entregar una cierta cantidad de dinero, en caso de ocurrir el riesgo previsto en el contrato, conforme el Artículo 875, inciso 1º y el 877, del Código de Comercio, Decreto 2-70; así como el Artículo 1 de la Ley de Supervisión Financiera, Decreto 18-2002.

b) Asegurado:

El asegurado, es la persona que contrata el seguro para que el asegurador cubra los riesgos que se cause, según el Artículo 875, inciso 3º, del mismo Código, es la persona que se encuentra interesada en trasladar un riesgo. Esta persona no tiene que ser directamente la interesada en trasladar el riesgo, puede ser un tercero que contrata el seguro. Es decir, el solicitante del contrato de seguro puede ser la misma persona interesada en trasladar un riesgo o un tercero que actúa por cuenta de otro.

c) Beneficiario:

El beneficiario, puede ser la misma persona que contrató el seguro o un tercero y es quien recibe el producto del seguro en caso de siniestro por parte del asegurador, según el inciso 4º, del Artículo citado, en caso de ocurrir el siniestro previsto en el contrato.

2.4.2 Elementos materiales

Entre estos elementos se cuenta el riesgo y la prima, siendo éstos partes importantes en esta clase de seguros, pues constituyen los elementos que le dan valor a la seguridad que presta la empresa aseguradora.

Son los elementos objetivos o reales del contrato de seguro. Uno de ellos es el riesgo; este es un elemento fundamental en el contrato de seguro

porque es la eventualidad que puede llevarse a cabo. Si el riesgo previsto se lleva a cabo, esto se convierte en siniestro. El Artículo 875, inciso 6º, del Código de Comercio, Decreto 2-70 señala que el riesgo es “la eventualidad de todo caso fortuito que pueda provocar la pérdida prevista en la póliza”. En esta definición encontramos como características del riesgo, que pueda ser o suceder, que el suceso se de por casualidad y que se encuentre determinado con anticipación.

La prima, según el Artículo 875, inciso 5º, de Código de Comercio, Decreto 2-70, es el precio del seguro; el valor de las primas se encuentra predeterminado y debe hacerse por anticipado, según el Artículo 892 de la misma norma, se paga al momento de celebrado el contrato cuando se trate del período inicial del seguro y en los subsiguientes, al inicio de cada período.

El Artículo 893 norma que la prima que sea pactada debe pagarse en su totalidad, sin importar que el asegurador “...no haya cubierto el riesgo sino durante una parte de ese tiempo.” Es decir que la prima deberá permanecer invariable. Sin embargo, el Artículo 899 indica que si las condiciones varían, el monto de la prima podrá variar incluso para realizar contraprestaciones más altas por parte del asegurado; pero también puede reducirse, según el Artículo 900, cuando las condiciones por las cuales se pacto el pago hayan disminuido o desaparecido.

2.4.3 Elementos formales

La póliza, es el documento, redactado en uno o varios folios y en varios ejemplares suscritos por las partes, aprobada previamente por la

Superintendencia de Bancos. Es evidente que la póliza es el documento de mayor importancia para la formación del contrato de seguro, siendo el seguro un contrato consensual, la póliza sirve para probar su existencia.

2.5. Caracteres del contrato de seguro

El Doctor Edmundo Vásquez Martínez, enumera como caracteres del contrato de seguro, los siguientes¹²:

- “a) Principal, desde luego que subsiste por sí mismo con independencia de cualquier otro. Se afirma por ello que la obligación del asegurador de soportar las consecuencias económicas del riesgo debe ser consecuencia de un pacto autónomo, es decir, distinto de todo otro negocio jurídico.

- b) Bilateral, que origina obligaciones tanto para el asegurado como para el asegurador (Artículos 874,892 a 905 C. de C.). La bilateralidad radica en que “el asegurado asume la obligación de pagar la prima e importantes cargas, y el asegurador asume la obligación de pagar la prestación convenida en caso de siniestro”.

- c) Consensual, se perfecciona con el consentimiento y no con la extensión de la póliza ni con el pago de la prima. Debe existir el consentimiento de ambos contratantes para que se perfeccione la acción contractual, y de esa manera acordar las obligaciones y derechos que tienen ambos sujetos en el contrato.

¹² Vásquez Martínez, Edmundo. **Instituciones del Derecho Mercantil**, pág. 711.

- d) Oneroso, en el cual cada parte se obliga a una prestación cierta. “A la futura prestación del asegurador se opone la actual prestación del tomador del seguro, sea bajo la forma de prima, o sea bajo la forma de contribución en el seguro mutuo. A la obligación de pagar la prima se contrapone, como equivalente, la promesa o la asunción de la obligación de pagar la indemnización o el capital convenidos.”
- e) Es un contrato único, en el sentido de que “no existen tantos contratos de seguro cuantos sean los períodos de tiempo a que se extienda, pues el consentimiento inicial vale para toda su duración y el riesgo y la prima anual quedan determinados; asimismo, desde el comienzo”.
- f) Aleatorio, ya que las partes al concluir el contrato ignoran si se verificará el siniestro, o al menos cuándo se efectuará, cuál será la entidad de las prestaciones y el beneficio que puedan obtener. El carácter de aleatorio no desaparece por el hecho de que las entidades aseguradoras hayan llegado por el perfeccionamiento de la técnica, a determinar con gran aproximación el importe de los riesgos cubiertos, haciendo así cada día más estable y menos peligrosa la actividad aseguradora .
- g) De ejecución continuada, desde luego que sus efectos no se agotan en un momento sino que se establece un vínculo continuo entre las partes por un período de tiempo determinado.
- h) De adhesión o con contenido predispuesto, porque comporta normalmente un conjunto de cláusulas, mediante las cuales se garantiza la uniformidad de los riesgos que asume el asegurador, fundamento indispensable desde el punto de vista técnico de la industria moderna del seguro y condición

imprescindible para la creación de la seguridad económica que la actividad aseguradora tiende a fortalecer. Además, el Estado interviene aprobando los diferentes tipos de pólizas aplicables a todas las empresas aseguradoras.

- i) Fundado en la buena fe de los contratantes. Si bien es cierto que la buena fe domina todo el derecho de las obligaciones y en especial de las obligaciones mercantiles (Artículo 669 Código de Comercio), cabe destacar que la exigencia de la buena fe se manifiesta en el seguro en un triple aspecto: 1º. Porque siendo el seguro un contrato celebrado en masa en el que ofrece la característica del contrato de adhesión, ello implica por parte del asegurador “una exquisita observancia de la buena fe, que es incompatible con las cláusulas lesivas para el asegurado, o simplemente oscuras”, de allí la aprobación de las cláusulas contractuales que realiza el Estado a través de la Superintendencia de Bancos. Desde el punto de vista de la entidad aseguradora, “la buena fe consistiría en cerciorarse de que el otro contratante conoce y entiende todas las cláusulas del contrato y que ninguna de ellas es peligrosa, lesiva u onerosa, ni está redactada en términos oscuros”; 2º la buena fe opera en el contrato de seguro en igual forma que en los contratos mercantiles (Artículo 669 Código de Comercio); y 3º. la exigencia de la buena fe lleva en el contrato de seguro a consecuencias extremas, desconocidas en los demás contratos: la buena fe se impone “no sólo en la ejecución del contrato al imponer al asegurado la obligación de comunicar al asegurador los cambios y alteraciones que hayan sufrido los objetos asegurados y que aumentan los riesgos (Artículo 894 C. de c.), sino en el momento anterior al contrato” (Artículo 880 C. de c.).

2.6. Clasificación del contrato de seguro

La clasificación de este contrato es la diversidad de seguros que pueden ser objeto de regulación para las partes contratantes, los se analizarán únicamente los que corresponden a la presente investigación.

2.6.1. Seguro contra daños

Es aquel contrato por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento, cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer el capital, una renta u otras prestaciones convenidas”¹³.

Tiene por objeto garantizar el pago por el daño fortuito del bien patrimonial asegurado, ya sea en parte o en su totalidad. El monto de la indemnización no puede ser superior al valor real del daño causado. Es un seguro indemnizatorio, en el que no se le puede dar al asegurado más que el monto a que asciende la pérdida, porque no se trata de enriquecer a la persona. De forma específica, el seguro contra daños, se aplica contra incendios, al transporte, agrícola y ganadero, de automóvil, de responsabilidad civil, etc.

El seguro contra daños, puede contratarlo cualquier persona, individual o jurídica, que manifieste interés en que no se produzca un siniestro, que le cause perjuicio y deterioro económico. El bien asegurado puede pertenecer o no a la persona contratante del seguro.

¹³ Fundación Tomás Moro. **Ob. Cit.**, pág. 906.

El patrimonio de una persona, individual o jurídica, puede ser asegurado en más de una empresa aseguradora; además, el patrimonio se puede asegurar contra el mismo riesgo, por lo que el seguro puede ser simple si se asegura en una sola empresa, doble si se asegura en dos empresas y múltiple si se asegura en más de dos, tal como lo establecen los Artículos 919 y 923 del Código de Comercio respectivamente.

La ley, en el Artículo 923 del Código de Comercio, obliga al contratante de varios seguros contra el mismo daño, a hacerlo saber a cada una de las aseguradoras donde contrata, que ha adquirido un seguro sobre el mismo riesgo en tal o cuál aseguradora.

El aviso de que ha contratado un seguro sobre el mismo daño en otras aseguradoras, según el mismo Artículo 923, debe darlo por escrito, informando los montos y nombres de las empresas aseguradoras, a mas tardar, cinco días después de contratado el seguro.

Cada una de las aseguradoras responderá en los términos fijados en los contratos de acuerdo al Artículo 924 del Código de Comercio y al tasar el monto de los daños, según el Artículo 925, del mismo Código, las aseguradoras implicadas deben pagar proporcionalmente el daño, hasta completar el valor del mismo. Si una aseguradora paga el daño en su totalidad, está en su derecho en cobrar proporcionalmente a las otras empresas aseguradoras.

El valor del seguro no es siempre la cantidad que la aseguradora va a pagar. En el Artículo 885 del Código de Comercio, se indica que “...los seguros

de daños son contratos de simple indemnización...”, es decir, para reparar un daño o perjuicio, por lo que “...en ningún caso pueden constituir para él fuente de enriquecimiento”. Esto es fundamental porque constituye la causa de la prestación del asegurado. El valor del seguro, pues, no debe ser mayor que el valor del bien asegurado porque, como ya se mencionó, el seguro no tiene finalidad lucrativa.

En algunos casos muy raros, el valor del seguro coincide con el valor del bien asegurado (como en el caso de las joyas que, en el lugar de depreciarse, se aprecian en valor); sin embargo, la indemnización tampoco va a coincidir con el monto del seguro. En caso que el valor del seguro sea inferior al valor del bien asegurado, tampoco se va a recibir la totalidad del valor del seguro.

Cuando, el valor del seguro coincida con el valor del bien, aunque este se aprecie, si no ha existido nueva negociación para fijar un nuevo valor, la aseguradora, según el Artículo 922 del Código de Comercio, “La suma asegurada señalará el límite de la responsabilidad del asegurador...” .

En todos los casos de seguros contra daños, el asegurado se obliga a pagar una parte que se deduce del pago mayor, que es el que realiza la aseguradora. Al pago que realiza el asegurado se le llama deducible. El deducible, se encuentra pactado en la póliza y el pago que realiza la aseguradora, que es mayor, es determinado por la aseguradora, previo peritaje realizado acerca de los daños causados.

Si el bien asegurado es objeto de algún gravamen, el asegurador debe conocerlo para anotararlo en la póliza, según el Artículo 926 del Código de Comercio. Si el bien es enajenado, se le debe informar al adquiriente en el momento de realizar la transacción, de la existencia del seguro y, al asegurador, dentro de los 15 días siguientes de la operación efectuada.

Al haber sido afectado por un siniestro, es decir por la realización del riesgo pactado, el bien afectado no puede ser objeto de violaciones pues debe ser conservado como tal, hasta el momento en que la aseguradora de su consentimiento.

Los contratos de seguros contra daños, pueden ser objeto de nulidad, rescisión y reducción. Así, cuando existe dolo o mala fe por una de las partes, declarando un valor superior al valor real del bien asegurado, la otra parte puede demandar la nulidad y, además, según el Artículo 939 del Código de Comercio, "...que se le indemnicen los daños y perjuicios que haya sufrido."

Cuando el asegurado no da aviso al asegurador que tiene otros contratos firmados con el mismo fin, el asegurador tiene el derecho, según el Artículo 940 del Código de Comercio, de "...rescindir o reducir los nuevos, siempre que lo haga dentro de los quince días siguientes a la fecha en que haya tenido conocimiento de los primeros." Si la rescisión no se causa, entonces se operará la reducción "...cinco días después de que el asegurado manifieste al asegurador hacer uso del derecho de rescisión o reducción. La ley no limita al asegurador a dar por terminados los contratos cuando hay omisión acerca de los hechos del riesgo o ante declaraciones inexactas de este.

En el caso que el riesgo desaparece y no ha concluido el período contratado, la prima deberá pagarse por el período completo. Esto puede suceder, según el Artículo 942 del Código de Comercio, cuando "...la cosa asegurada pereciere por causa extraña al riesgo, o éste dejare de existir..."; pero "En caso de que los efectos del seguro hubieren debido comenzar en un momento posterior a la celebración del contrato, y el riesgo desapareciere en el intervalo, el asegurador sólo podrá exigir el reembolso de los gastos."

Si el daño no exige el pago total del mismo, entonces el seguro sigue vigente en virtud del saldo, si no se hubiere pactado una rehabilitación automática, en cuyo caso el seguro tomaría la forma originalmente pactada.

En caso que el asegurado actúe con negligencia y no conserva de manera adecuada el bien asegurado o no trata de evitar el riesgo, el asegurador esta en pleno derecho, según el Artículo 944 del Código de Comercio, "...de reducir la indemnización hasta la cantidad a que hubiere ascendido si dicha obligación se hubiese cumplido. El asegurador quedará exonerado de toda obligación si la violación se comete con propósitos fraudulentos."

Si existe desmedro en el valor de un bien asegurado durante el período del contrato, entonces, según el Artículo 945 del Código de Comercio, "...cualquiera de los contratantes tendrá derecho a que se reduzca la suma asegurada y, proporcionalmente a la prima, al solicitarlo así la otra parte."

Por último el asegurador quedará liberado de sus obligaciones parcialmente de acuerdo a los actos que cometa el mismo o a omisiones que le

impidan "...subrogarse en los derechos que éste tendría de exigir al resarcimiento del daño.", según el Artículo 946 del Código de Comercio.

El Código de Comercio, Decreto 2-70, regula los siguientes seguros contra daños: contra incendio, del transporte, agrícola y ganadero, contra responsabilidad civil y seguro de automóviles. A continuación se describirá sucintamente cada uno de ellos, a excepción del seguro de automóviles, que será tratado en capítulo aparte.

2.6.2. Seguro contra incendio

"El seguro contra incendios es aquel que el asegurador paga por los daños causados al vehículo o bien asegurado por causa de siniestro, cuando no ha sido provocado intencionalmente por el asegurado, o por un tercero en contubernio con el mismo"¹⁴.

El seguro contra incendio tiene la finalidad de indemnizar las consecuencias que pudiere tener la acción del fuego sobre un bien asegurado. En esta clase de seguro, el asegurador deberá responder por los daños que ocasione el fuego no sólo al bien asegurado, sino también por las medidas de salvamento y todo objeto asegurado que hubiese desaparecido, "...a nos ser que se deriva de hurto o robo.", según el Artículo 947 del Código de Comercio.

¹⁴ Menjivar, Otoniel R. **El seguro como una forma de prevenir**, pág. 125.

El incendio lo considera el Artículo 948, del mismo Código, como “...llamas o combustión.” La sola acción del calor o la acción de la incandescencia, no se considera incendio.

Para que exista el incendio, es necesario, que haya llamas, que el bien no esté destinado a la combustión y que éste se produzca de manera fortuita.

El Artículo 949 del Código de Comercio, dispone que la indemnización se calcula según el precio de mercado, en el momento de ocurrir el siniestro, si se tratare de semovientes o de productos naturales; en el caso de las construcciones, en general, se paga el valor de la construcción menos el valor de lo que se encuentre dañado. En el caso de los muebles, maquinaria y equipo, etcétera, se paga el valor de la adquisición menos el valor de la depreciación que hayan sufrido antes de los efectos del siniestro.

2.6.3. Seguro de transporte

El seguro del transporte es aquél que se aplica a los medios de transporte como tal, sin importar si este es marítimo, terrestre o aéreo y lo que en ellos se encuentra para ser transportado. Es decir, es un seguro genérico.

El transporte, se refiere regularmente a la traslación de un lugar a otro de mercancías, ya sea por la vía terrestre, aérea o marítima, mediante el pago de una suma monetaria. El transporte de personas no se encuentra integrado a esto. En el transporte se presenta una empresa de carácter mercantil, que es la porteadora, que ofrece sus servicios al público.

El contrato de transporte tiene en el cargador –quien envía las mercancías- y el porteador –quien las conduce-, a los elementos personales. El destinatario no se incluye en esta categoría.

El elemento formal de este tipo de contratos, es la carta de porte, misma que no es indispensable, pero si exigible en el caso que existieren problemas.

Salvo pacto en contrario, según el Artículo 951 del Código de Comercio, los aseguradores no pagarán la indemnización por el siniestro que ocurra a las mercancías, “...por vicio propio, su naturaleza perecedera, mermas, derramas o dispendios originados por ello.”

La responsabilidad del asegurador de indemnizar, salvo que se haya realizado pacto en contrario, abarca:

- ❖ responder con una cobertura mínima en el caso de muerte; una indemnización en caso de lesiones;
- ❖ responder por los daños de los objetos que figuren en la póliza;
- ❖ responder por los daños de instrumentos de navegación, motores o cualquier otro artefacto de naturaleza mecánica;
- ❖ daño por vicios ocultos;
- ❖ daños causados en rutas no autorizadas pero obligados a tomarlas por causa de fuerza mayor;
- ❖ los daños que se causen a terceros; y,
- ❖ la diferencia que exista entre el monto de la avería gruesa y lo que el beneficiario tenga que pagar.

La vigencia del seguro sobre mercaderías, comienza en el momento en el cual son entregadas al porteador o bien en el momento en que se inicia su transportación y, según el Artículo 952 del Código de Comercio, "...cesará en el momento en que se pongan a disposición del consignatario en el lugar del destino."

Los seguros de transporte, pueden ser de viaje, abiertos, flotantes y a *for fair*. Las primeras son para un viaje; las segundas para una serie de viaje; las terceras para cubrir una serie indeterminada de medios de transporte y, las últimas, no toman en cuenta la serie de viajes que llevan a cabo. Estas modalidades del seguro de transportes no están reguladas de manera específica en el Código de Comercio, pero se pueden fundamentar algunas de ellas en el Artículo 959 de la norma citada.

En el seguro de transporte, puede ocurrir que el asegurado abandone el medio de transporte asegurado al sufrir un siniestro. Esta situación puede que beneficie al asegurador o que lo perjudique, dependiendo de la cantidad de cosas en buen estado que se encuentren en el lugar del siniestro, en estos casos se reclama el total del monto del seguro y el objeto asegurado pasa a poder del asegurador.

Otra modalidad de seguro es el marítimo es el más importante, es el modelo de seguro que en la época medieval cobrará mayor relevancia. Es el verdadero contrato de préstamo a la gruesa, que tiene tradición en el Derecho Marítimo. Es el origen del seguro de transporte.

Actualmente el préstamo a la gruesa ha perdido la importancia que tenía en la edad media, debido a la existencia de otros medios de transportación y a la existencia de lo que podría llamarse, la industria de las aseguradoras, que en lugar de prestar el dinero a título de préstamo, lo que hacen es asegurar la embarcación y sus mercancías y entregar a cambio una póliza; pero su esencia se encuentra presente.

2.6.4. Seguro agrícola y ganadero

El seguro agrícola y ganadero tiene por objeto asegurar los cultivos y el ganado. Manuel Ossorio define el seguro agrícola como: “el que tiene a precaverse contra la irregularidad característica de la producción rural y, sobre todo, frente a la pérdida total de las cosechas por inclemencias del tiempo y otros factores”¹⁵.

En esta clase de seguro, el asegurado puede esperar que se le indemnice por el riesgo sobre los productos cosechados o por los productos por cosechar o por ambas cosas a la vez.

En el seguro agrícola y ganadero, el asegurado deberá dar aviso dentro de las veinticuatro horas siguientes de acaecido el siniestro y debe comprobarse que, tanto el cultivo como el ganado, han gozado de los cuidados necesarios para minimizar el siniestro. En caso contrario, el asegurador quedará liberado de su obligación.

¹⁵ Ossorio, Manuel. **Ob. Cit.**, pág. 696.

En Guatemala existen planes de seguro para cultivos denominados por las empresas aseguradoras: a) de garantía, b) producción, c) inversión con ajuste al rendimiento, d) por planta, e) **Cash flow**, f) auto-capitalización, y g) cobertura a futuro. La póliza deberá expresar claramente el área de siembra, el producto a sembrar y la fecha de la cosecha y, si es por producto cosechado, la ubicación del lugar donde se almacena; de acuerdo a esto, se calcula la prima.

En el seguro agrícola, se puede dar el caso de destrucción parcial de los productos; situación que puede ocurrir antes de que finalice la vigencia del contrato; esto es motivo para que la aseguradora indemnice, aun cuando sucediera un mes después de esta vigencia.

Caso similar sucede en el seguro para ganado, tal como lo regula el Artículo 983 del Código de Comercio, si ocurre la muerte del ganado “aún cuando se verificare dentro del mes siguiente a la fecha de terminación del seguro anual, siempre que tenga por causa una enfermedad contraída en la época de vigencia del contrato.”, el asegurador deberá responder con la indemnización.

En el mismo caso del seguro para ganado, si éste se vende de manera fraccionada, el seguro no cubrirá las cabezas de ganado vendidas; pero si de acuerdo al Artículo 984 del Código de Comercio, se vende el lote completo, el beneficio del seguro se transmitirá, “...previo aviso al asegurador y aceptación de este.”

Para el pago de indemnización por caso de muerte del ganado, se considera el valor de venta del mismo que el semoviente tenga en el momento

anterior al acaecimiento del siniestro y, en caso de enfermedad, el daño que posea.

2.6.5. Seguro de responsabilidad civil

El Doctor Edmundo Vásquez Martínez, expresa que “recibe el nombre de seguro de contingencia, como un contrato mediante el cual el asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado de cuanto éste debe satisfacer a un tercero como consecuencia de la responsabilidad prevista en el contrato y derivada de un hecho ocurrido durante la vigencia de la relación aseguradora.”¹⁶.

El Código de Comercio, en el Artículo 986, agrega que se debe satisfacer a “...terceros a consecuencia de un hecho no doloso...” Además, el mismo Artículo considera que el beneficiario es el tercero afectado, motivo por el cual le indemniza directamente. El tercero, beneficiario, es la persona desconocida en el contrato, pero, implícitamente, forma parte de él.

El Código Civil, en el Artículo 1645, dice que toda persona que cause daño a otra, ya sea de manera intencional o no, se encuentra en la obligación de reparar el daño. Sin embargo, el seguro solamente cubrirá el daño si no es intencional. Si el tomador del seguro hubiese realizado por su cuenta la compensación del daño causado, la aseguradora no le reconocerá ése pago, sin previo consentimiento de ella. Se agrega en el Artículo 987 del Código de Comercio, que “La simple confesión de un hecho ante las autoridades no producirá por sí sola, obligación alguna a cargo del asegurador”.

¹⁶ Vásquez Martínez, Edmundo. **Ob. Cit.**, pág. 747.

La responsabilidad siempre va a provenir de un daño previsto en el contrato y la causa, va a ser lo previsto en el mismo. La relación causa efecto no se da como en otros contratos ya que puede darse que el daño no genere el riesgo cubierto, es decir, la responsabilidad civil.

En el caso que el tercero iniciare juicio por daños contra el asegurado, entonces, al tenor del Artículo 988 del Código de Comercio, las costas procesales “ que originen los procedimientos seguidos contra del asegurado, se presumirán a cargo del asegurador...”, siempre y cuando, como se mencionó anteriormente, no exista dolo.

Cuando sucede un caso de responsabilidad civil, el asegurado se encuentra en la obligación de comunicarlo de inmediato a la empresa aseguradora y deberá, según reza el Artículo 989 del Código de Comercio, “...suministrar 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 asegurado ya hubiere solventado el pago y demuestra que legalmente se obligaba a realizarlo, la aseguradora deberá rembolsar en una forma proporcional, lo pagado.

2.6.6. Seguro para personas

El seguro de personas tiene como función principal de protección de la vida y la integridad física de la persona individual.

El Doctor Villegas Lara, expresa “que a este grupo se le conozca a través del seguro de vida y el seguro de accidentes. El seguro de vida puede contratarse previendo la muerte o la supervivencia. En el primer caso, mediante el pago de las primas, el asegurado persigue dejar un capital o una renta a las personas que designe como beneficiarias; y en el segundo, el asegurado pretende que se le entregue un capital o se le pague un renta si sobrevive más allá de la edad prevista en el contrato... En cuanto al seguro de accidentes, que sería un aspecto que cubrirá el de vida, puede presentarse en forma aislada y su fin es de proteger a la persona asegurada de daños corporales que llegare a sufrir”¹⁷.

El seguro para personas, no es de indemnización, puesto que la vida o la integridad física no tiene precio, es por eso que al seguro de personas se le considere como seguro de sumas, no sólo porque las primas pagadas se van capitalizando, sino porque la cantidad no tiene más limite que las posibilidades económicas del tomador o asegurado y la capacidad empresarial del asegurado para responder de la suma asegurada.

¹⁷ Villegas Lara, René Arturo. **Ob. Cit.**, pág. 307.

2.6.6.1. Clases de seguros personales

Las empresas aseguradoras ofrecen distintos planes o modalidades en cuanto al seguro de personas, siendo los más importantes los siguientes:

- a. **Seguro temporal:** Puesto que se contrata para un plazo relativamente corto, salvo pacto en contrario, no otorga derecho de rescate, Artículo 1,016 del Código de Comercio.

- b. **Seguro ordinario de vida:** Aquí el asegurado paga las primas mientras vive y solo a su muerte se pone fin a dicha obligación y surge el derecho a cobrar la suma asegurada por parte del beneficiario.

- c. **Seguro dotal:** Seguro en el cual el asegurado paga la suma convenida si la muerte del asegurado ocurre durante cierto período (período dotal), o, si no muere al cumplirse un plazo previamente convenido.

- d. **Seguro por accidentes:** Este seguro tiene como fin recuperar el daño que se sufre por un hecho que lesiona la integridad física, respecto los valores establecidos en la póliza. Aquí el damnificado se convierte en el beneficiario y tiene acción directa en contra del asegurador para el pago de la suma asegurada.

- e. **Seguro por enfermedad:** Este seguro cubre los daños que ocasiona una dolencia física producto de enfermedades previstas en la póliza. En

Guatemala generalmente estos riesgos los cubre el seguro social a cargo del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social (IGSS), únicamente a las personas que conforme a la ley son beneficiarias.

- f. **Seguro popular o para grupo:** En este tipo de seguros tal como lo establece el Artículo 1019 del Código de Comercio “El asegurador tiene acción para el cobro de las primas correspondientes al primer año, y podrá pactar la suspensión o rescisión automática del seguro, para el caso de que no se haga oportunamente el pago de ellas.”

El seguro de transporte viene a ser de gran importancia en el medio guatemalteco, en virtud que el mismo cubre los daños y perjuicios causados a terceros, lo que obliga al seguro a pagar a los terceros que han sido perjudicados por hechos tránsito que ocasiona esta clase de actividad. Se puede considerar que el seguro a favor de terceros no permite que se deje en desamparo hechos por los cuales se deja a mujer u hombres viudas, y niños en la orfandad.

El seguro al transporte pesado debe cubrir los riesgos de lesiones y muerte de terceros así como los daños y perjuicios provocados a la propiedad privada, para que la cobertura sea total cuando pilotos de esa clase de transporte provoque hechos de tránsito, comparándose esa clase de seguridad al que presta el seguro de lesiones, de vida y de daños.

CAPÍTULO III

3. Transporte pesado y colectivo

3.1. Bosquejo histórico del transporte

La civilización no podría existir sin los transportes, verdaderas arterias del organismo social. Se puede dividir en tres etapas el desarrollo del medio de transporte:

- Transporte por tracción animal.
- El periodo de la máquina de vapor.
- El periodo del motor.

El primer medio de transporte fue el mismo hombre, o posiblemente la mujer. Colocaban los objetos sobre los hombros, la cabeza o quizá sobre los brazos; así al principio el hombre primitivo sirvió como bestia de carga.

El transporte se simplificó en los tiempos del hombre prehistórico cuando se procedió a domesticar animales que se utilizaron para labores de carga y tiro.

En Egipto y otros países próximos al Mediterráneo se utilizaban el buey y el asno, mientras que en la India y en la China eran domesticados el búfalo y el carabao. Los mongoles, los tártaros y otras tribus nómadas del Asia Central domesticaron el caballo salvaje, más adecuado a las necesidades de pastores. Cada pueblo utilizó los animales de la región que mejor podían servir a las necesidades.

El Yak tibetano, por ejemplo, fue domesticado porque resistía a la perfección los crudísimos inviernos de las altiplanicies; de igual modo, el camello y el dromedario sirvieron como bestias de carga a los nómadas del desierto, porque pueden marchar muchos días sin necesidad de alimentos y sin beber agua, porque sus anchas patas no se hundan en la arena móvil. La aparición de los animales de carga no impidió que en algunas civilizaciones se utilizaran esclavos para el transporte de carga y el tiro de vehículos.

Los emperadores romanos eran transportados en andas sostenidas por varios esclavos. En las regiones montañosas chinas, donde los mandarines y los personajes importantes también viajaban en palanquines. Durante el siglo XVIII aún se podía ver en las calles de ciudades europeas o americanas, personas transportadas en sillas de manos conducidas por lacayos.

Miles de años antes de la era cristiana algún genio ignorado que vivía en las márgenes orientales del Mediterráneo inventó la rueda, una de las creaciones importantes de la inteligencia humana. Este artefacto que hoy parece tan simple fue el causante de una verdadera revolución tecnológica y social. Según parece, surgió de los troncos los leñadores colocaban debajo de los objetos pesados para que se deslizaran con facilidad; alguien descubrió que se podía cortar un par de discos del tronco, sujetarlos a ambos lados del objeto que era necesario transportar y mejorar así el deslizamiento.

El hombre primitivo, ya sea por la carencia de animales y posteriormente por su costo, prefirió en algunas ocasiones el transporte fluvial, siempre y cuando los ríos no fueran muy peligrosos. Se supone que el primer medio de transporte fluvial fue un simple pedazo de árbol o un tronco de madera, más

tarde los troncos fueron perforados para que cupiera un hombre y luego se utilizaron troncos más grandes donde cupieran varios hombres. La invención del remo aceleró y facilitó el transporte acuático; los fenicios, egipcios y griegos construyeron naves propulsadas por dos o más hileras de remos en cada banda.

La invención de la vela, que recoge las corrientes de aire e impulsa al buque sin necesidad de esfuerzo agotador de remeros esclavos representó otro paso más en el progreso del hombre. Durante la Edad Media, siguieron aumentando en tamaño los buques de vela, que recibieron extraordinario impulso durante la época de los grandes descubrimientos geográficos.

En las regiones semidesérticas del continente americano fue muy usada la carreta, la cual era tirada por bueyes o por mulas, este tipo de transporte facilitaba llevar consigo no solo las pertenencias de personas sino también algunos útiles para el hogar o la construcción de casas. La diligencia, era usada en el servicio postal norteamericano, este tipo de transportación no se usó únicamente en América, sino en toda Europa; durante mucho tiempo fue el medio más rápido de transportar varias personas a la vez a un solo destino.

Un medio de transporte personal, ya de los tiempos modernos, ha sido la bicicleta, este vehículo se utiliza tanto en deportes como para el traslado de muchas personas de escasos recursos económicos; en algunos países es el medio de transporte ideal para la mayoría de la población, por ejemplo la China.

Desde que James Watt inventó la maquina de vapor en 1765, se trató de aplicar este invento a algún medio de transporte. Fulton y sus seguidores la instalaron en buques especiales. A principios del siglo XIX, se aplicó la

máquina de vapor a unos artefactos metálicos que avanzaban sobre rieles. Había nacido el ferrocarril. Esta es la forma más económica de transporte por tierra.

En el año 1829 apareció en Gran Bretaña una máquina pequeña, que pesaba sólo cuatro toneladas y marchaba a solo quince kilómetros por hora. En la actualidad hay locomotoras de vapor, diesel y eléctricas, pesan más de quinientas toneladas y desarrollan velocidades de más de ciento cincuenta kilómetros por hora.

Mitos y leyendas ponen de manifiesto el deseo del hombre de poder surcar los aires. Hacia el año 1500, Leonardo da Vinci, esbozó algunas máquinas aéreas; pero transcurrieron casi tres siglos antes de que los hermanos Montgolfier elevaran el globo aerostático en los alrededores de París. Durante todo el siglo pasado muchos inventores trataron de crear aparatos voladores más pesados que el aire. De nuevo la Revolución Industrial habría de aportar la solución: un brasileño genial, Alberto Santos Dumont, colocó un motor de combustión interna en un globo y logró dirigirlo contra el viento en todas direcciones, en 1901.

El dirigible, que el conde Fernando Von Zeppelin habría de transformar en un gigantesco trasatlántico del espacio. El dirigible Graf Zeppelin, logró dar la vuelta al mundo en veintitrés días y cuatro horas.

Utilizando los experimentos de otros, los hermanos Orville y Wilbur Wright lograron construir un aeroplano con motor en el que Orville hizo un vuelo de treinta y cinco metros, en 1903.

La aviación internacional siguió desarrollando nuevos medios a partir de la Segunda Guerra Mundial, con inventos alemanes se pudo desarrollar el motor de propulsión a chorro. Estos motores de turbina son los más rápidos que se han aplicado en la aviación comercial. También en el período de 1940 a 1945 los alemanes experimentaron un nuevo tipo de naves, las V-1 y V-2. Dicho invento usando ya no la gasolina sino oxígeno líquido, y posteriormente otros compuestos químicos, han hecho posible colocar el primer hombre en la luna, y tener laboratorios volando alrededor de la tierra.

En los últimos años, se ha perfeccionado el submarino atómico que logra descender a profundidades nunca antes soñadas, y efectuando viajes con duración de varios meses sin necesidad de cargar combustible.

Otro invento maravilloso son los helicópteros, que pueden descender verticalmente y volar horizontalmente, con enormes cargas o a grandes distancias.

El automóvil, es un medio de transporte que está al alcance de casi todo el mundo. Uno de los primeros vehículos automotores fue el ideado por el francés Cugnot, en 1769, era impulsado por vapor, pero Alemania por medio de Daimler y Benz, experimentaban un motor de explosión. Por un tiempo sufrió la competencia de los vehículos eléctricos, pero debido al corto radio de acción que permitían los acumuladores, los relegó al olvido, entre tanto el motor de gasolina se perfeccionaba. Desde entonces, el progreso fue continuó, destacándose el famoso industrial norteamericano Henry Ford al producir en serie y en gran cantidad un vehículo práctico y de precio moderado, fue un éxito.

En la actualidad en sus diversas formas (automóviles, camiones, ómnibus, tractor, motocicleta, etc.) el automotor influye en casi todas las actividades.

3.2. Definición

En términos generales “Transporte es, traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares”¹⁸.

En contrato de transporte de carga y colectivo puede interpretarse “Como contrato, es aquel por el cual una de las partes (el porteador o acarreador) se obliga, a cambio de un precio (porte) por el servicio, a conducir a una persona (pasajero o viajero o a llevar una cosa a un lugar determinado por la otra (el remitente o cargador cuando de mercaderías u objetos se trata), sea ésta con destino a ella misma o para un tercero (destinatario). Debe agregarse, aun cuando sea carácter poco destacado en la exposición de este contrato, que necesariamente (cuando no es personal) recae sobre cosas muebles por naturaleza o por circunstancial situación, como en ciertos traslados audaces de edificios, donde el cambio de lugar integra parcialmente una compleja relación de empresas”¹⁹.

Por su parte, transporte terrestre es la conducción de personas o mercaderías de un punto a otro por vías terrestres, entendiendo por ellas negativamente, las que no son marítimas ni fluviales ni aéreas. El transporte lo puede efectuar una persona, un animal o un vehículo, o combinados todos ellos, como en el antiguo de carros o carretas.

¹⁸ Cabanellas, Guillermo, **Ob. Cit**; pág. 500.

¹⁹ **Ibid.**

En tal virtud, el transporte terrestre es el que se realiza por tierra de un lugar a otro, llevando como carga personas o cosas muebles en vehículo destinado para tal acción.

Por su parte, transporte colectivo es el medio correspondiente para transportar a grupos de personas de un lugar a otro, éste puede ser marítimo, terrestre o aéreo.

Por lo tanto, transporte es el sistema, método y recurso utilizado para trasladar personas o mercancías de un lugar a otro.

3.3. Análisis doctrinario

La persona o entidad que se consagra al transporte tiene la obligación de emplear la responsabilidad y medios practicados por personas exactas en el cumplimiento de sus deberes en casos semejantes, para que los efectos o artículos no se deterioren; haciendo a tal fin, por cuenta de quien pertenecieren, los actos necesarios; y son responsable ante las partes, no obstante convención en contrario, por las pérdidas o daños resultantes de malversación u omisión suya, o de sus factores, dependiente y otros agentes cualesquiera.

Por el objeto de transporte, la diferencia fundamental en esta contratación es la del transporte de personas, que reciben el nombre de viajeros o pasajeros, y el transporte de cosas, que se denominan mercancías, mercadería o efectos. A esta última especie se asimila el transporte de animales, ya sea por sus medios o en vehículos o instalaciones adecuadas.

Por la regulación, se diferencia el transporte pesado del colectivo, porque el colectivo está regido por las normas civiles, y el transporte pesado o de carga por normas mercantiles, es predominante sin duda, encuadrarlo en los códigos de comercio.

3.4. Análisis legal

El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de plazas autorizadas en la tarjeta de circulación, sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse, entre viajeros y equipaje, el peso bruto autorizado. Para efectos de cómputo, los menores de dos años no se contarán si no ocupan plaza y los menores de 12 años se contarán como media plaza, siempre y cuando no sobrepasen la mitad del número total de ocupantes.

Queda prohibido circular con menores de 12 años de edad en los asientos delanteros del vehículo salvo que utilicen asientos de seguridad para menores u otros dispositivos concebidos específicamente para ello y debidamente autorizados o que no existan asientos posteriores. En este último caso, bajo ninguna circunstancia utilizarán cinturones de seguridad.

Está prohibido transportar personas en emplazamientos distintos a los destinados y acondicionados para ello en el vehículo. No obstante, en los vehículos de transporte de mercancías o cosa podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga si se circula en una velocidad igual o inferior a 50 kilómetros por hora. Sin embargo, pueden haber vías con límites de velocidad mínima mayor a esta velocidad; en estas vías los vehículos con pasajeros en los lugares descritos anteriormente, no podrán circular.

Los vehículos que transporten tanto carga como pasajeros en un mismo habitáculo, deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten, de manera que no estorbe a los ocupantes ni pueda dañarlos en caso de ser proyectada.

Las bicicletas, motobicicletas y motocicletas no podrán ser ocupados por más de una persona cuando hayan sido construidos para una sola. En ningún caso podrá situarse a otro viajero en el lugar intermedio entre la persona que conduce y el manubrio.

Asimismo, se prohíbe circular en motocicleta cuando el acompañante no vaya sentado a horcajadas ni apoye los pies en los reposapiés laterales. No se permite el llevar a niños menores de seis años en cualquier tipo de motocicleta.

En ningún caso la longitud anchura y altura de los vehículos y su carga excederá lo establecido en el Acuerdo Gubernativo Número Mil ochenta y cuatro guión noventa y dos (No. 1084-92) del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas.

El transporte de carga que, por naturaleza, inevitablemente rebase los límites especificados deberá realizarse mediante autorizaciones especiales emitidas por la autoridad respectiva, quién determinará las condiciones en que deba efectuarse.

La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos, y si fuera necesario, sujetos, de tal forma que no puedan:

- Sobrepasar el peso bruto autorizado.
- Arrastrar, dejar caer parcial o totalmente, o desplazarse de manera peligrosa.
- Comprometer la estabilidad del vehículo o la visibilidad del conductor.
- Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas.
- Cuidar aunque parcialmente, los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosas, las placas o distintivos reglamentarios a los retrovisores laterales.

El transporte de cargas molestas, nocivas, insalubres o peligrosas se hará en vehículos especialmente habilitados para el efecto, tomando las precauciones necesarias y atendiendo a las normas específicas que regulan la materia.

Las cargas indivisibles tales como muebles, tubos, vigas y otros similares en que planta sobrepasen las dimensiones del vehículo, pueden transportarse en este, siempre que cumplan con lo establecido en el Acuerdo Gubernativo Número Mil ochenta cuatro guión noventa y dos (No. 1084.92) del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras públicas y, además, con lo siguiente:

- A lo largo no sobresalga más de 2.00 metros al frente y 3.00 metros atrás en vehículos de la longitud mayor de 5.00 metros; o por cada extremo anterior y posterior no sobrepase el tercio de la longitud del vehículo, si ésta es menor a 5.00 metros.
- A lo ancho no sobresalga más de 0.40 metros de cada lado.

En estos casos, se deberán adoptar todas las precauciones convenientes para evitar daños o peligros a los demás usuarios de la vía pública.

La carga que sobresale, tanto a lo ancho como a lo largo, deberá ir señalizada para prevenir algún percance.

Durante el día se señalizará cada parte sobresaliente con una bandera roja de dimensiones iguales o superiores a 40 por 40 centímetros. Todo lo relacionado con colores, materiales y demás estándares de estas señales, será determinado por el Manual de Especificaciones Técnicas y de Equipo que publicará el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

3.5. Del transporte colectivo

El conductor de un vehículo de transporte colectivo, tanto urbano como extraurbano, deberá conducir y efectuar las paradas y arrancadas si sacudidas ni marcha; el conductor, y en su caso, el ayudante o encargado, tanto durante la marcha como en las paradas, velarán por las seguridad de los viajeros.

Queda terminantemente prohibido transportar a más personas en un vehículos de transporte colectivo que en lo consignado en los documentos del mismo, tanto en plazas sentadas y en las paradas, si estas últimas estuvieron autorizadas.

También es prohibido transportar personas en lugares no acondicionados para el efecto, máxime si esto se hiciere en el exterior del vehículo, en lugares como parrillas, escaleras, pescantes y lugares similares.

Los agentes están obligados a detener e inmovilizar los vehículos que circulen de la manera descrita y, sin perjuicio de las multas acreedoras, los

dejarán circular hasta las condiciones de números de pasajeros estén acordes a las normas establecidas.

Los vehículos del servicio colectivo de transporte de personas están obligados a exhibir, en los lugares definitivos por el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, la identificación vigente del conductor y el número de teléfono para reclamos. Los datos y características que tendrá la tarjeta serán definidos por la autoridad competente.

Los vehículos de transporte público circularán por los carriles exclusivos o prioritarios que estén habilitados para el efecto, y si no los hubiere, en el carril derecho de la calzada, el más alejado del centro de la misma. Se deberán entender el resto de carriles exclusivamente para rebasar o para cambiar de dirección o sentido.

Las maniobras de ascenso o descenso de pasajeros a unidades de transporte público y escolar deberán realizarse únicamente en los lugares establecidos para el efecto (paradas), tomando las precauciones del caso. Los conductores deberán acercarse lo más posible a la acera, dejando entre el vehículo y ésta no más de 30 centímetros de distancia, y quedando situado éste paralelamente a la acera.

Se prohíbe terminantemente el parar en lugares no autorizados para cargar o descargar pasaje, y el conductor que hiciere caso omiso de esta prohibición, será sancionado conforme a este Reglamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

En las paradas de transporte público, tanto urbanas como extraurbanas, que tengan mucho movimiento y donde se concentren varias unidades a la vez, tendrá la prioridad de parar aquella que llegue antes de las demás, debiendo estas últimas esperar paciente y obligadamente su turno, sin cargar ni descargar pasaje, aunque fuere solicitado, hasta llegar a la misma.

Se prohíbe terminantemente rebasar a unidades que están efectuando su parada para parar justo adelante de éstas, máxime si la unidad no quedare paralela a la acera. Asimismo se prohíbe parar, para cargar y descargar pasaje, en doble, triple o más filas.

Los vehículos de alquiler (taxis) pueden parar en cualquier lugar para cargar o descargar pasaje, siempre y cuando tomen las precauciones debidas, cumplan con las normas y señales establecidas y la actividad de ascenso o descenso se desarrolle en un tiempo menor a dos minutos si el taxi no se encuentra en un espacio de estacionamiento permitido.

3.6. El seguro de transporte y automóviles

3.6.1. Definición legal

El Código de Comercio en el Artículo 990, define el contrato de seguro para automóviles de la siguiente manera “Por este seguro para automóvil, el asegurador indemnizará los daños ocasionados al vehículo o la pérdida de éste; los daños y perjuicios causados a la propiedad ajena y a terceras personas con motivo del uso de aquél; o cualquier otro riesgo cubierto por la póliza.” Conforme a ésta definición legal, el contrato de seguro de automóviles se caracteriza por cubrir el vehículo mismo como objeto de propiedad, garantizar el pago de daños

y perjuicios a terceros, así como los siniestros que recaigan en la integridad física de las personas.

En la legislación guatemalteca no existe una obligatoriedad para contratar este tipo de seguro, aunque su importancia salta a la vista.

El contrato de seguro para vehículos automotores, es una variedad del contrato de seguro por daños y uno de los que más demanda tiene en el mercado nacional del mismo. La previsión de los riesgos que con ellos se corre, hace que los propietarios de automóviles contraten un seguro para automóviles mediante una póliza para asegurarse del pago de los daños que pudiera causar o que les pudieran infringir. En Guatemala muchos daños que se causan o generan una responsabilidad de carácter civil, jamás llegan a pagarse por la insolvencia del obligado.

Desde el punto de vista doctrinario René Arturo Villegas Lara, dice al respecto “la importancia de este seguro radica en la previsión que se logra por su medio, ante los riesgos que devienen de la conducción de vehículos”²⁰.

En el seguro para automóviles, lo que se atiende es la cobertura de la necesidad del momento en que sucede el accidente de tránsito, o sea, que el asegurador interviene en el instante en que ocurre el siniestro pactado, surgiendo la polémica en que si es un seguro contra daños o un seguro de responsabilidad civil.

²⁰ Villegas Lara, René Arturo. **Ob. Cit.** ,pág. 304.

Por lo tanto, los seguros contra daños, lo que cubren son las cosas, el patrimonio de la persona solicitante de este contrato, ya sea en parte o en su totalidad; los seguros para personas, en cambio, solamente aseguran a las personas. Pero el seguro para automóviles asegura cosas, puede ser el automóvil del titular del seguro o el automóvil dañado o ambos, o sea, seguro contra daños; pero también asegura a las personas, tanto al titular del seguro como a sus acompañantes y a los ocupantes del automóvil dañado, es decir que se encuentra con el seguro de responsabilidad civil.

Los riesgos del seguro de automóvil regularmente cubren los daños que se le ocasionen al vehículo, ya sea por una colisión o por vuelcos, robo, etcétera; daños a la propiedad ajena; pero también cubren lesiones a los ocupantes del vehículo asegurado y de los ocupantes del vehículo dañado, por tales motivos se considera que el contrato de seguro de automóviles es un contrato mixto.

3.6.2. Responsabilidad civil

La cobertura del seguro para automóvil, tiene la característica que cubre la responsabilidad civil que resultare de un siniestro causado por la cosa asegurada, es decir, por el automóvil. Por ello, en la definición anterior se califica de seguro mixto. El seguro de responsabilidad civil, tiene una cobertura mucho más amplia, pero al igual que el seguro para automóvil, ambos tienen la responsabilidad de indemnizar directamente a tercera persona dañada que, sin aparecer identificada plenamente en el contrato, resulta ser la beneficiaria del mismo.

La responsabilidad civil en el seguro para automóvil, se encuentra regulada en el Código de Comercio Artículos 992 y 993. En ambos Artículos se especifica, en el primero, que el daño que se halla causado al patrimonio de otras personas, al daño de cosas, es motivo de responsabilidad civil del asegurado; en el segundo, se especifica que la responsabilidad civil es por los daños causados a tercera persona, pero se infiere del contexto del Artículo que es a la persona física.

El Artículo 986 del Código de Comercio, engloba de manera general a los Artículos 992 y 993, porque se refieren al daño a la propiedad ajena y el otro al atropello de personas; el citado Artículo 986, en cambio de manera general, dice del seguro contra la responsabilidad civil que en él "...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..."

Los reclamos por responsabilidad civil, originan planteamientos judiciales, situación que no contempla el seguro de automóviles pero sí en el seguro contra responsabilidad civil, lo que liga aún más a estas clases de seguro.

En el seguro para automóvil, es costumbre que cuando el siniestro ocurre, se llama al "ajustador". Este ajustador es el asesor técnico de asistencia, tiene como función la de conciliar de acuerdo al daño causado y a lo pactado por el asegurado con la aseguradora y así, fijar el monto de la indemnización que por responsabilidades civiles tiene el asegurado y que la empresa debe pagar. Esta es una circunstancia más que acerca al contrato de seguro contra la responsabilidad civil y el seguro para automóviles, ya que en su parte

conducente, el Artículo 987 indica que deberá darse aviso cuando ocurra el hecho que genere o pueda generar responsabilidad.

El asegurador deberá pagar al damnificado, una indemnización en concepto de responsabilidad civil, cuando el causante ha contratado un seguro de automóvil.

El asegurador, por medio de la póliza, garantiza al asegurado, pues, que su patrimonio no sufrirá cuando de pagar a un tercero se trate. En caso de que si el asegurado comete un hecho ilícito contra un tercero, las consecuencias del mismo deberán ser pagadas por el autor porque son imputables a él. Ahora bien, en lugar que el asegurado pague y desmedre su patrimonio, el asegurador se hace cargo de ello y así, el asegurado conserva su patrimonio.

A causa de un ilícito cometido por el asegurado, el asegurador paga por medio de un acto lícito al dañado una indemnización, por que el contrato entre ambos así lo establece.

La indemnización, no persigue incrementar las ganancias de nadie sino, por el contrario, reparar el daño real que se ha ocasionado. La indemnización debe ser pagada por parte de la aseguradora en una cantidad que satisfaga el cumplimiento de la obligación contraída.

Si el asegurado o quien condujese el automóvil son notoriamente culpables por haber infringido lo que la ley manda, entonces deberán ser ellos los que paguen, en desmedro de su patrimonio.

El seguro de este tipo, tiene como característica la de asumir las responsabilidades del asegurado y mantenerlo indemne en cuanto a la responsabilidad para con un tercero a causa de su irresponsabilidad que está prevista en el contrato; pero la garantía del asegurador no es solamente indemnización sino también, los gastos y costas judiciales si al asegurado se le hubiere incoado una causa, hasta obtener la liberación del mismo.

Este tercero es regularmente ajeno al contrato de seguro celebrado pero que, al igual que el titular, se encuentra protegido, es decir, existe una obligación hacia un tercero. Naturalmente que esta estipulación se debe hacer constar en el mismo contrato o en un accesorio. El promitente, por supuesto, es el que le indica al asegurador de esta estipulación.

Al indemnizar al damnificado, el asegurador da fiel cumplimiento a la obligación que tiene y libera de su obligación al asegurado o al conductor del automóvil.

Esta situación hace que el conductor del automóvil se convierta en asegurado y conserve los derechos que el titular del contrato tiene, con ciertas regulaciones que las mismas empresas aseguradoras imponen, principalmente para los menores de 24 años.

Si un hecho ocurre por culpa del asegurado, o sea, que viola las reglas de tránsito, por imprudencia, negligencia o impericia, en este caso el asegurador puede librarse de su obligación; no así en caso de dolo, porque existe conocimiento y voluntad.

Es evidente la importancia de la obligatoriedad del seguro para automóviles contra daños a terceros, en consecuencia, la legislación debe de regular la obligatoriedad de contratar este seguro desde el momento que se obtiene el automóvil. Por otra parte, en la compra de la calcomanía y tarjeta de circulación que se realiza anualmente, debe de exigir la presentación de la póliza respectiva para despachar u obtener los documentos mencionados.

CAPÍTULO IV

4. Daños y perjuicios

4.1. Definición

Doctrinariamente, Guillermo Canabellas, señala que daño en sentido amplio, es: “toda suerte del 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 sólo indemnización; y el fortuito exime en la generalidad de los casos, dentro de la complejidad de esta materia”²¹.

En este orden de ideas, los daños se consideran como el detrimento que la persona sufre en sus bienes y en su persona moralmente, es decir que los daños se refieren a cosas materiales o morales, es una forma de dañar la integridad física, material o moral de un tercero, siendo el sujeto activo quien ocasiona los daños y el sujeto pasivo quien los recibe.

El daño patrimonial, siempre se puede tasar en dinero, pero el no patrimonial se refiere a daños morales o a los derechos de las personas. En este último caso, es difícil de cuantificarlo.

²¹ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.**, pág. 577.

En el daño ocasionado, puede haber un daño emergente, que es aquel que se da cuando la persona que lo sufre está golpeada o porque su vehículo está dañado, disminuyendo su valor. Si se le priva a la persona de un automóvil a causa del accidente, ella sufre un daño emergente porque sufre un perjuicio. Por otra parte, el daño causado al automóvil, aunque se repare, hará que el valor comercial del mismo se vea depreciado.

También puede darse el caso de que el lucro que el propietario del vehículo hace con él, ya no se dé; entonces, éste cese y deje de percibir ganancias. O puede darse el caso que por las lesiones sufridas no pueda trabajar, por lo tanto, no pueda acrecentar su patrimonio.

El daño material, es el que recae sobre cosas u objetos perceptibles por los sentidos, es decir, que es el menoscabo a los bienes materiales propiedad del agraviado.

Mientras tanto el daño moral, es la lesión que sufre una persona en su honor, reputación, afectos o sentimientos por acción culpable o dolosa de otro.

“Daños, son los desperfectos o destrozos físicos y apreciables que un agente externo produce en los bienes, sean muebles o inmuebles”²².

El Artículo 1645 del Código Civil, estipula que: “Toda persona que cause daño o perjuicio a otras, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

²² Fundación Tomás Moro. **Ob. Cit.**, pág. 277.

El Artículo 1646 del mismo cuerpo de leyes manifiesta que: “El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños y perjuicios que le haya causado”, y el Artículo 1647 regula que “La exención de responsabilidad penal no libera de la responsabilidad civil, a no ser que el juez así lo estime atendiendo a las circunstancias especiales del caso”.

El Artículo 1648 del Código Civil, manifiesta que: “La culpa se presume, pero esta presunción admite prueba en contrario. El perjudicado sólo está obligado a probar el daño o perjuicio sufrido”.

Doctrinariamente, Manuel Ossorio, manifiesta que; “perjuicio es la ganancia lícita que deja de obtenerse, o deméritos o gastos que se ocasionan por acto u omisión de otro y que éste debe indemnizar, a más del daño o detrimento material causado por modo directo. Para algunos autores, el concepto de perjuicio se encuentra subsumido en el de daño; o sea, que el perjuicio no es sino una modalidad del concepto más amplio de daño”²³.

“Perjuicio, es 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”²⁴.

Todo daño provoca un perjuicio, y todo perjuicio proviene de un daño.

El perjuicio, no es más que aquella pérdida, que se ha tenido a causa de un daño causado, es el efecto que produce el daño en las ganancias o pérdidas

²³ Ossorio, Manuel. **Ob. Cit.** Pág. 567.

²⁴ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.**, pág. 579.

que se ha causado a la persona en perjudicarlo por los daños ocasionados en su patrimonio, sean estos muebles o inmuebles.

Para ilustrar los daños y perjuicios, se puede poner el caso del vendedor de productos alimenticios, quien conduciendo su vehículo es colisionado por un bus, en realidad al vehículo se le producen daños que deben ser reparados o indemnizados, pero además a la persona también se le producen perjuicios, pues al no tener vehículo con el cual laboraba no puede continuar con su trabajo cotidiano; por lo tanto, se debe indemnizar en los daños y perjuicios causados, pues la persona perjudicada no obtiene ganancias para sobrevivir.

El perjuicio, es el detrimento que sufren las ganancias de la persona al haberse cometido un daño, o sea, que el sujeto pasivo de la acción jurídica deja de percibir emolumentos cuando a causa del daño su consecuencia es no poder ganar cantidades que si no se hubiera causado el daño si las hubiese percibido.

Conforme el Artículo 1651 del Código Civil, regula que: “Las empresas o el dueño de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores o cómplices de los daños y perjuicios que causen las personas encargadas de los vehículos, aun cuando la persona que los cause no sea empleada de dichas empresas o del dueño del medio de transporte, siempre que el encargado de los vehículos se los haya encomendado, aunque fuere de manera transitoria”.

4.2. Dolo

Dolo es la acción de tener conocimiento del daño que se está provocando, es decir, quien actúa con dolo sabe a ciencia cierta que está causando un daño material o moral al sujeto pasivo.

Cabanellas dice que dolo es “Engaño, fraude, simulación”²⁵.

Para Escriche, mencionado por Cabanellas, dice que dolo es “Toda especie de astucia, trampa, maquinación o artificio que se emplea para engañar a otro; o el propósito de dañar a otra persona injustamente”²⁶.

En el derecho civil, es la voluntad maliciosa que persigue deslealmente el beneficio propio o el daño de otro al realizar cualquier acto o contrato, valiéndose de argucia y sutileza o de la ignorancia ajena; pero sin intervención de la fuerza ni de amenazas, constitutivas una y otra de otros vicios jurídicos.

El daño doloso es el que se ocasiona a sabiendas que se perjudica a otro mediante artimaña o argucia, es el pleno conocimiento de las causas que se ocasionan a otra persona en sus bienes.

4.3. Culpa

Es la acción, que se ejecuta por negligencia, impericia o ignorancia, pero sin la intención de causar el daño, es decir, no tener deseo de provocar un daño.

²⁵ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.**, pág. 742.

²⁶ **Ibid.**

“El daño por culpa o negligencia, en sus dos aspecto abarca totalmente la responsabilidad civil que obliga a reparar el mal causado a otro cuando, por acción u omisión, intervenga cualquier clase de culpa o negligencia”²⁷.

La culpa, es la acción provocada sin tener intención de causar un daño o un mal.

“Culpa es la infracción de la ley que uno comete sin dolo, ni malicia, por alguna causa que puede y debe evitar, es la omisión o acción perjudicial para otro, en que uno incurre por ignorancia, impericia o negligencia”²⁸.

La culpa y el dolo, son dos acciones totalmente diferentes y en polos opuestos, en la primera no se tiene la intención de causar el daño, y en la segunda el daño es causado conscientemente por el autor, es decir, que el daño es culposo cuando no se tuvo la intención de provocarlo, y es doloso cuando el agente tiene pleno conocimiento del hecho que realiza.

La persona que ha cometido un daño culposo, lo hizo sin intención de ocasionarlo, por lo tanto su pena será más leve que aquel que lo hizo con pleno conocimiento de causa.

Para analizar las responsabilidades del funcionario judicial es necesario tener presente si el mismo actuó con culpa o dolo.

²⁷ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.**, pág. 578.

²⁸ **Ibid.**

4.4. Daños a vehículos

4.4.1. Daño parcial

El seguro de vehículo puede cubrir los daños que por un accidente de tránsito pueda sufrir el automóvil, sus ocupantes y el automóvil de un tercero o sus ocupantes; también puede ser que cubra el riesgo únicamente para los vehículos y los ocupantes del vehículo del tercero; o bien que cubra los daños al vehículo del tercero y sus ocupantes. Las formas anteriores serían en caso de que el causante del accidente fuera el titular del contrato, pero si no fuese así, tendría que tomarse un seguro que abarcara la cobertura del vehículo del titular y sus ocupantes, en caso de que el accidente fuere causado por un tercero.

4.4.2. Daño total

Los daños causados a un vehículo pueden ser leves que afecten únicamente la pintura del mismo, por otro lado se puede afectar una parte del vehículo seriamente o bien que lo deje inservible, efectuándose de esta manera el daño parcial y el daño total.

Pero para que se produzca el hecho jurídico, debe existir el accidente, el cual es un hecho eventual en que el protagonista es el vehículo asegurado y que es extraño a la voluntad del titular del seguro; es decir, que es un hecho fortuito, pero para indemnizar debe existir la póliza de seguro del automóvil.

Los accidentes pueden darse por la acción del conductor o bien por la omisión del mismo, siendo entonces que el hecho es producto de una conducta que se supone extraña a la voluntad del asegurado, por esto al darse esta

circunstancia, el asegurador debe pagar el daño culposo, porque es culpa del asegurado.

El daño ocasionado puede ser leve o de gran magnitud. En los daños leves, para que el asegurador indemnice, debe ser la cuantía del daño a reparar mayor que la suma fijada con deducible. Tal deducible no es más que la cantidad que el asegurador descuenta a la indemnización que debe pagar en caso de que se produzca el hecho jurídico del accidente y que el asegurado debe pagar.

El deducible común, es la cantidad expresada en la póliza, la cual será pagada al asegurado en caso de siniestro, antes de que la aseguradora entre a conocer el mismo.

El deducible especial, es aquél que no obstante lo convenido en la póliza de seguro, en caso de pérdida total o parcial a consecuencia de robo, el deducible a aplicar para este efecto, será un porcentaje aplicado del valor asegurado, el cual deberá ser pagado por el asegurado, y todos los demás términos y condiciones de la póliza original, quedarán sin alteración.

Como una ilustración respecto al deducible, es necesario poner un ejemplo: El señor Carlos Rafael Artiga Dueñas, compra un seguro, teniendo un deducible por la cantidad de quinientos quetzales. Dentro del plazo de la póliza del seguro, el asegurado sufre un hecho de tránsito por daños mediante la colisión con otro vehículo, al realizar la reparación del daño, la cantidad es de cuatrocientos ochenta quetzales, por lo que dicha suma puede ser cubierta por el deducible, ya que es menor a la cantidad cubierta por el mismo. Pero si en el mismo caso, los daños ascienden a Q.10,000.00 el asegurador deberá

pagar nueve mil quinientos y el asegurado quinientos quetzales, que es el valor del deducible.

Para que exista un daño total, el automotor debe estar destruido completamente y el asegurado recibirá un automóvil nuevo o la cantidad en efectivo que se ha pactado, descontando el valor del deducible que está contemplado en el contrato.

4.5. Riesgos cubiertos

El riesgo en lo jurídico estricto “Es la ecuación resultante de lo equitativo de compensar la eventualidad de la pérdida con la probabilidad de la ganancia. Es el contrato o empresa en que existe, para una de las partes al menos, incertidumbre sobre la realidad de las prestaciones o resultados, que se aceptan anticipadamente en cualquiera de las eventualidades”²⁹.

El riesgo en el seguro “Es el elemento aleatorio que integra el fundamento de este contrato, que obliga al asegurado, mientras no se produzca, a abonar el premio o prima, generalmente periódico; y al asegurador, a reparar los daños, o entregar la suma convenida, de convertirse el riesgo en mal”³⁰.

El Artículo 1645 del Código Civil, establece que “Toda persona que causa daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable”.

²⁹ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.**, pág. 787.

³⁰ **Ibid.**

El asegurador, es decir, la empresa mercantil, da al asegurado la garantía de reparar los daños causados que se mencionan en la póliza. Las cláusulas que aparecen en éste documento no son materia de un análisis extensivo, sino, más bien, tienen un carácter limitativo.

Salvo pacto en contrario, los riesgos incluidos de un seguro de automóvil contra terceros, se refiere a los daños propios que se le causen al vehículo que se describe en la póliza, haciendo la salvedad que el monto a pagar será por el valor real de la reparación o bien por el límite máximo; casi siempre el asegurador paga la suma que resulte menor y a esta suma, se le descuenta el deducible. Acordada esta parte del contrato, se fijan las cantidades a pagar por vuelco accidental o por las colisiones que puedan darse. Aparte, asegurador y asegurado fijan los montos a indemnizar cuando exista robo, cuando haya hurto, auto ignición, rotura de los cristales, impacto de proyectiles o cualquier otro suceso causado por un meteoro.

También se puede dar que el asegurado quiera que se le paguen los daños que se le causen por motivos de explosión, huelgas, alborotos populares o daños maliciosos. Estos renglones se acuerdan por aparte con el asegurador en los anexos que la póliza tiene.

Cuando exista la circunstancia de robo o de hurto, el asegurador debe responder por ello porque se encuentra pactado hacerlo. Si el robo se produce y el vehículo no aparece, entonces el asegurador deberá responder totalmente por el hecho. Si el automóvil es robado, pero aparece y sucede que el equipo o algunas de las partes del mismo han sido sustraídas, el asegurador deberá responder por ellas.

El robo puede ser total o parcial, el primero es cuando el vehículo no aparece o sea que su destino es incierto y no se puede recuperar el bien, mientras que el segundo es cuando solamente son sustraídas partes de los objetos pertenecientes al vehículo.

El equipo especial que posee el automóvil, debe ser declarado al asegurador al momento de tomar el seguro. Este tipo de riesgo no lo contempla la ley como un riesgo cubierto, pero las aseguradoras si lo hacen si el cliente lo desea, claro está que la suma de la prima será mayor.

En el caso de vuelco, es decir, cuando el vehículo se encuentra invertido con relación a su posición normal, el asegurador paga los daños ocasionados por esta situación. Este hecho puede ser ocasionado por diferentes causas y siempre y cuando no sea causado por una situación contraria a la ley, la empresa aseguradora deberá honrar su compromiso. Así, deberá pagar si es causado por un viento de velocidad muy alta, baches o arena que no estén señalizados, por curvas sin el peralte adecuado o por cualquier otra circunstancia que sea fortuita. El vuelco también se da cuando el vehículo cae por un barranco.

La auto ignición contempla que cuando se sucede una explosión de manera interna por causa de un cortocircuito que haga contacto con el combustible y de esa manera se produzca el estallido, debe ser cubierto. Las causas pueden ser variadas, pero se debe atender a que sea por defecto en el mismo automóvil.

Uno de los casos especiales es la rotura de cristales, que aunque la cobertura no se encuentra regulada en la legislación guatemalteca, las empresas de seguros la incluyen como daño asegurable.

El rayo, es un meteoro que se origina en la atmósfera y se produce por la acumulación de cargas de energía eléctrica positiva, las cuales en un momento dado son descargadas hacia la tierra que posee una carga de energía eléctrica negativa. Cuando sucede y daña el vehículo, el asegurador debe indemnizar. También es posible que sea un aerolito el que haga contacto con el automóvil o que el exceso de lluvia arrastre el mismo y le ocasione daño.

El impacto de proyectiles y de cualquier meteoro sobre el vehículo, también son motivo de cobertura por las aseguradoras. Es claro que si el asegurado participa en revueltas peligrosas y lleva su vehículo al lugar a sabiendas que se puede darse el caso de una balacera, por ejemplo, el asegurador puede estar eximido de cumplir con su obligación.

La cobertura también comprende los roces, la colisión con otros vehículos o cualquier otro objeto externo a él.

Otro tipo de riesgo que se toma en cuenta es el de la explosión. Esta puede ser por causas externas o causas internas, que están contempladas en el anexo porque no forma parte del seguro corriente. La explosión es un estallido violento que puede ser causado por diferentes circunstancias.

Cuando se da un motín, una huelga o un alboroto popular, si el asegurado adquiere esta cobertura, el asegurador deberá pagar. Claro es que si se actúa en forma dolosa, no habrá resarcimiento alguno.

Para el caso de motín, puede darse que el empleado de una prisión se transporte en su vehículo al lugar de su trabajo y lo estacione allí. Si se da la circunstancia de un motín y su auto resultare dañado por estas causas, estará cubierto.

Si el daño fuere malicioso por enemigos ocultos o personas que resentidas actúan de mala fe, el asegurado también puede ser objeto de resarcimiento por parte del asegurador.

También se puede incluir los daños a la propiedad ajena, las indemnizaciones por lesiones corporales, los pagos de gastos médicos para alguna o todas las personas que resulten lesionadas en la ocurrencia del hecho, pactando por supuesto, los montos máximos a indemnizar.

Otra cláusula que se pacta por separado, es cuando se paga una prima que incluya la condición que la indemnización sea pagada, cuando un menor de 24 años conduzca en automóvil del seguro.

4.6. Riesgos excluidos

El Código de Comercio, en el Artículo 995, enumera los riesgos excluidos. Pero las empresas aseguradoras han tratado de ampliar su cobertura por tener la mayor cantidad de asegurados, pues el negocio verdadero de las aseguradoras está en captar una gran masa de asegurados para poder así obtener ganancias.

Los riesgos excluidos, se encuentran enumerados en el Artículo 995 del Código de Comercio, pero se hace la salvedad que son excluidos, salvo pacto

en contrario. Eso da la opción, tanto al asegurador como al asegurado, de expandir el rango de cobertura. Entre los riesgos excluidos se encuentra el que ocurra fuera del territorio guatemalteco; pero se da el caso que, por lo regular las aseguradoras tienen contactos internacionales y cubren los territorios a los que ellos han expandido sus operaciones.

Los daños que le pueden ocurrir a la persona del asegurado, acompañantes o el conductor profesional, también quedan excluidos; sin embargo, sí se incluyen dentro del seguro para automóvil contra daños a terceros.

La rotura de cristales o piezas del mecanismo del automóvil, se encuentran excluidos, siempre y cuando se deba a un mal uso por sobrecarga o por abuso de la capacidad del automotor. La rotura de cristales sí la contemplan las pólizas para seguro y pagarán, por supuesto, siempre que no exista dolo.

Cuando se infrinja el reglamento de tránsito por embriaguez, falta de licencia para conducir o cualquier otra circunstancia que incida en el accidente, el hecho está excluido.

La pérdida de utilidades, los temblores, terremotos, erupciones volcánicas, huracanes y guerras, son también riesgos excluidos. Sin embargo, los de origen meteórico, si se pueden asegurar.

Cuando un automotor se utiliza en carreras o para enseñar, la ley los excluye, pero las aseguradoras por medio de una prima más alta, los aseguran.

El dolo o la culpa grave hacen que, aunque no se haya pactado la cobertura de un accidente, la aseguradora no indemnice y los excluya de este beneficio.

El asegurado deberá, también, actuar con la verdad, con buena fe; debe pues, ser claro al momento de contratar, del mayor o menor riesgo que existe de que se produzca el daño sobre el bien asegurado; deberá, en caso de peligro de riesgo, tratar de atenuar el mismo por todos los medios a su alcance. Deberá dar aviso al asegurador, en caso que se produzca el siniestro y, si está dentro de sus posibilidades informar de las circunstancias en que ocurrió.

Por su parte, la principal obligación del asegurador es pagar la suma asegurada, dependiendo de la tasación del ajustador y la de aumentar o reducir las primas, dependiendo de las circunstancias del momento

4.7. Riesgo de nulidad, rescisión y reducción

- ❖ **Nulidad:** Cabanellas, manifiesta: “Dentro de la técnica jurídica, nulidad constituye tanto el estado de un acto que se considera no sucedido como el vicio que impide a ese acto la producción de sus efectos. La nulidad puede resultar de la falta de condiciones necesarias y relativas, o sea del acto; lo cual comprende sobre todo la existencia de la voluntad y la observancia de las formas prescritas para el acto. Puede resultar también de una ley. Los jueces no pueden declarar otras nulidades de los actos jurídico que las expresamente establecidas en los Códigos”³¹.

³¹ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.**, pág. 587.

Por su parte el Código Civil, el Artículo 1301 del Código Civil, estipula que: “Hay nulidad absoluta en un negocio jurídico, cuando su objeto sea contrario al orden público o contrario a las leyes prohibitivas expresas, y por la ausencia o no concurrencia de los requisitos esenciales para su existencia”.

Los negocios que adolecen de nulidad absoluta no producen efecto ni son revalidables por confirmación.

En tal sentido la nulidad, es un acto jurídico que se da por desaparición del riesgo contemplado, ya sea porque no se va a dar nunca o porque ya se dio en el momento antes de firmar el contrato,. Si el contrato se firma dadas esas circunstancias, el contrato es nulo de ley.

❖ **Rescisión:** “Es privar de su eficacia ulterior, incluso con efectos retroactivos, a una obligación o contrato”³².

Por su parte el Artículo 1579 del Código Civil, estipula que: “Los contratos validamente celebrados, pendientes de cumplimiento, pueden rescindirse por mutuo consentimiento o por declaración judicial en los casos que establece el Código”.

Por tal motivo las rescisión puede darse por mutuo consentimiento de las partes siempre y cuando, se de aviso 15 días antes. Este puede ser rescindido por el asegurado o por el asegurador. Si hay omisión o una declaración inexacta por parte del asegurado, éste cae en reticencia. El asegurador, si se da cuenta de ello, deberá dar aviso al asegurado, en un mes

³² Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Pág. 721.

plazo, de la rescisión del contrato. Si se encontrare que por mala fe del asegurado éste declara inexactitud en cuanto a las circunstancias que pueden influir en la ocurrencia del siniestro o si resultare que el riesgo no es asegurable, el asegurador puede hacer uso de un derecho de rescisión de contrato.

Si la omisión o la inexacta declaración es inducida por el asegurador, si el asegurado conocía o debía conocer el hecho declarado de manera inexacta y el asegurador no impugna el contrato o si se niega a contestar las preguntas del asegurado porque no corresponden a la realidad, entonces no ha lugar a la rescisión.

La rescisión también puede darse en forma parcial si se aseguran varios riesgos y solamente puede ocurrir uno de ellos.

La rescisión es una clase de procesos sumarios también el interesado podrá optar por la vía ordinaria, no siendo obligatoria seguir la vía sumaria para la rescisión de contratos cuando el acreedor haya cumplido por su parte. Hay que dejar claro que la rescisión es del contrato y no la nulidad del negocio.

Cuando se perjudique a un tercero por la rescisión, se reputará subsistente la obligación sólo en lo que sea relativo a los derechos de la persona perjudicada.

Para evitar un fallo que resultaría infructuoso, es necesario emplazar como tercero, a quien pudiera perjudicar la rescisión.

En la rescisión por mutuo consentimiento, el contrato queda sin efecto sin necesidad de declaración judicial, no pudiendo ninguna de las partes reclamar

daños y perjuicios, frutos ni intereses, si no lo hubieren convenido expresamente. La ley no fija plazo alguno para la rescisión consensual o voluntaria, lo único que exige es que el negocio o contrato no se haya consumado.

Como cuestión excepcional el Código Civil señala el plazo en el caso de la rescisión voluntaria de compraventa: Artículo 1851 que dice: “La rescisión voluntaria de la venta sin pacto especial previo, solamente puede hacerse dentro del año de la celebración del contrato si se tratare de bienes inmuebles o derechos reales sobre los mismos y dentro de los seis meses, si se tratare de otros bienes”.

La acción de pedir la rescisión prescribe al año, contado desde la fecha de la celebración del contrato, salvo que la ley fije otro término en casos especiales.

4.8. Importancia del contrato de seguro para Transporte pesado

4.8.1. Importancia jurídica

Partiendo del hecho que las regulaciones generales acerca del contrato de seguros se encuentran vigentes en la ley guatemalteca, se puede decir que el contrato de seguro es de los más perfectamente normados por la ley, ya que las obligaciones del asegurador deben cumplirse tal y como se pactaron las cláusulas contractuales.

Las empresas dedicadas a la comercialización del seguro actúan por su cuenta, fijándose tareas, horarios, selección de clientes, a manera de realizar sus negocios, con actuación continuada, y creando una relación estable.

Por ser una sociedad mercantil, esto le garantiza al asegurado que el producto que se vende es idóneo, porque la responsabilidad económica que asume el asegurador es garantizada por la Superintendencia de Bancos.

La relación asegurado-aseguradora es de responsabilidad, si bien jurídica, básicamente moral porque se parte de ambas partes, debe existir la buena fe. Por un lado, la empresa mercantil aseguradora debe otorgar las garantías de la indemnización, el asegurado debe procurar las medidas conservatorias del bien asegurado. En este sentido, el asegurado se convierte en garante del bien. Debe pues, el asegurado tratar de conducir en forma acertada y que su conducta al conducir no sea arbitraria y rayada en lo extravagante.

El asegurado no debe realizar modificaciones o alteraciones de las cosas, a menos que de ello deviniere un mal mayor. En tal concepto tanto como en el otro deberán dejar por un lado cualquier intención maliciosa para no obstaculizar la verificación del hecho.

La ocurrencia de un siniestro da lugar a la indemnización por responsabilidades civiles por los daños causados. Regularmente el ajustador, quien es la persona encargada de verificar los daños o los hechos para justipreciarlos, y que es un empleado administrativo se obliga a estar en el lugar de los hechos y a fijar de común acuerdo el monto de los daños.

Regularmente las aseguradoras tienen talleres encargados de realizar las reparaciones; pero puede ser que el ofendido no esté de acuerdo con tal disposición. En estos casos, se deberá realizar un balance entre los dos presupuestos y buscar el justo medio.

En todo caso, la verificación del siniestro y la tasación de la cuantía de daños son impredecibles.

Los gastos de verificación y tasación de un siniestro de vehículos no se encuentran abonados al asegurado, porque no son parte de la indemnización, por ello no se subroga al asegurador por el asegurado, no le transmite esos derechos en el contrato firmado.

La intervención del ajustador se realiza en nombre de la empresa que representa por lo que, al dar su informe está afirmado que el asegurado tiene derecho a recibir tal o cual cantidad indemnizatoria, obliga a la empresa a cumplir su compromiso adquirido de resarcir los daños del siniestro e interrumpe el plazo de la prescripción.

El documento que el ajustador ha elaborado debe ser confiable para que sus efectos jurídicos sean realizados, estar aceptados por las dos partes, es decir, asegurado y asegurador. Al estar aceptado por ambas partes la convención jurídica de la liquidación es un hecho.

Pero es el asegurado el que debe hacer saber al asegurador, por intermedio del ajustador, que el siniestro ha ocurrido. El ajustador se presenta y recaba en el lugar de los hechos toda la información que le parezca pertinente. Con ocasión de este acto, el asegurado deberá poseer una copia de tal informe porque, a pesar de que se actúa de buena fe, es el documento que le indica que, desde ese momento se inicia el plazo del pago de la liquidación. De no ser así se está aceptando tácitamente lo que el asegurador diga.

Cuando se produce el daño al vehículo éste se deberá expresar en dinero, pues determinado el mismo, el daño y las extensiones que puedan existir serán pagadas por el asegurador en el plazo que se hubiere determinado.

Al transferir el asegurado sus derechos al asegurador, en el caso de daños a terceros, está evitando el enriquecimiento ilícito de su parte, y además está garantizando que la empresa aseguradora conserve su patrimonio de capital en los niveles que la ley exige.

La importancia del seguro de responsabilidad civil obligatorio, radica pues, en que se indemniza los daños con la confiabilidad que inspiran las leyes del país y la buena fe de las personas que en el contrato intervienen. Es su importancia jurídica.

4.9. Importancia económica

La importancia del contrato de seguros en la economía general y particular, es notoria. Por una parte garantiza al asegurado que no habrá desmedro de su patrimonio y, al asegurador, que entre mayor sea la masificación del mismo mayores serán las ganancias a obtener.

Se asegura que el empresario del taller mecánico obtenga ganancia, que los trabajadores a su cargo tengan empleo; que el albañil repare una pared dañada; que las ventas de repuesto y materiales para la construcción vendan; que los hospitales privados tengan el pago por hospitalización.

Por otra parte, el engranaje del seguro da empleo a muchas personas. Regularmente las empresas aseguradoras contratan empresas o personas

intermediarias. En otras palabras, muchas veces no es la empresa la que respalda el pago del seguro quien vende el contrato. En la mayoría de las veces es un corredor de seguros el que realiza la venta, lo que refuerza su carácter atípico. Este vendedor tiene una vinculación jurídica con el asegurador, normado por sus propias reglas. Si se ve como funciona se dirá que es el vendedor de seguros quien le da la ganancia al asegurador. La empresa individual o jurídica que se dedique a esto, tiene la obligación de defender el interés del asegurador.

CONCLUSIONES

1. Las empresas de transporte pesado de carga, actualmente laboran sin exigir experiencia a los pilotos, sin que el Estado ejerza control sobre los que conducen las unidades respectivas. Siendo por estas circunstancias que cuando se provoca un accidente de tránsito el empresario no paga los daños y perjuicios ocasionados ni responde por las lesiones o pérdidas de vidas.
2. Los propietarios de transporte pesado contratan a pilotos sin experiencia y hasta sin licencia profesional, para pagar un menor salario que el ganan los pilotos con experiencia, por lo que, son constantes los accidentes producidos por esta clase de transporte.
3. El seguro es una cobertura que la aseguradora paga en caso se provoquen accidentes de tránsito, el que debe ser cancelado al tercero que resulto dañado en su patrimonio, por lo que el seguro es una reposición al tercero cuando sufre daños y perjuicios.
4. En la mayoría de hechos de tránsito donde están involucrados vehículos de transporte de carga, se debe a errores humano, ya que los pilotos conducen en estado de ebriedad, a excesiva velocidad o se duermen al conducir, tal y como lo demuestran las estadísticas policiales.
5. Las personas individuales o jurídicas propietarias de transporte pesado no se hacen cargo de pagar los daños y perjuicios, cuando sus pilotos se ven involucrados en accidentes de tránsito.

RECOMENDACIONES

1. El Estado debe ejercer control de los pilotos que laboran en el transporte pesado, verificando si son aptos para laborar y si la licencia de conducir fue extendida en forma legal, para evitar accidentes de tránsito.
2. Se debe ejercer control a los propietarios de transporte pesado para que contraten a personas de experiencia y que no hayan estado involucrados en accidentes de tránsito, para evitar que se causen daños y perjuicios a terceros.
3. La Universidad de San Carlos de Guatemala, por tener iniciativa de ley, debiera presentar un proyecto de ley para hacer obligatorio el contrato de seguros en el transporte de carga, para que se cubra y pague el riesgo contratado cuando se causen daños a terceros.
4. Se debe ejercer control, por parte de la Policía Nacional Civil y la Policía Municipal de Tránsito, para que los pilotos de transporte pesado no conduzcan estos vehículos en estado de ebriedad, a excesiva velocidad o bajo cansancio, ya que estos son factores que dan lugar a accidentes de tránsito.
5. Se hace necesario que el Congreso de la República de Guatemala regule la obligación del contrato de seguro en el transporte pesado, para que el asegurador pague los daños y perjuicios causados, las lesiones y muerte de terceros, conforme los riesgos cubiertos.

BIBLIOGRAFÍA

- AGRERI, Saúl A. **Diccionario de derecho comercial.** Buenos Aires, Argentina: (s.e.), 1982.
- AMANDRO, José Luis. **Ley de seguros.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Norma Antuño, 1979.
- SOLER ANLEU, Amadeo. **Seguro de automotores.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Astrea, 1978.
- BROSUTA PANT, Manuel. **Manual de derecho mercantil.** España: Ed. Tecnos, 1978.
- BUSTAMANTE FERRER, Jaime. **Manual de principios jurídicos del seguro.** Bogotá, Colombia: Ed. Temis, 1983.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 1989.
- CARRIGUES, Joaquín. **Curso de derecho mercantil.** México: Ed. Porrúa, 1998.
- DÍAS BRAVO, Arturo. **Contratos mercantiles.** México: (s.e.), 1994.
- ENCICLOPEDIA Y DICCIONARIO. **Diccionario de la lengua española.** España: Ediciones Espasa Calpe, 1970.
- FUNDACIÓN TOMÁS MORO. **Diccionario jurídico espasa.** Madrid, España: Ed. Espasa Calpe, S.A., 1999.
- GÓMEZ GONZÁLEZ, Fernando Flores. **Introducción al estudio del derecho y derecho civil.** México: Ed. Porrúa, 1978.
- GARRIDO Y COMAS, J.J. **El contrato de seguro.** Barcelona, España: Ediciones Sapes, S.S., 1954.
- MEILIJ, Gustavo Raúl. **Tratado de derecho de seguros.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Rosario, 1975.

- MEILIJ, Gustavo Raúl. **Manual de seguros**. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Despalma, 1987.
- OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 1989.
- PUIG PEÑA, Federico. **Compendio de derecho civil español**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Pirámide, 1999.
- VÁSQUEZ DEL MERCADO, Oscar. **Contratos mercantiles**. México: Ed. Porrúa, 1997.
- VÁSQUEZ MARTÍNEZ, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil**. Guatemala: Ed. Serviprensa Centroamericana, 1978.
- VICENTE Y GELLA, Agustín. **Introducción al derecho mercantil comparado**. México: Ed. Nacional, 1999.
- VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Guatemala: Ed. Universitaria, 1999.
- ZEA RUANO, Rafael. **Lecciones de derecho mercantil**. Guatemala: Tipografía Nacional, 1966.

Legislación

- Constitución Política de la República de Guatemala**. Asamblea Nacional Constituyente, 1986).
- Código Civil**. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 106, 1963.
- Código Procesal Civil y Mercantil**. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala. Decreto Ley 107, 1963.
- Código de Comercio**. Congreso de la República de Guatemala. Decreto número 2-70, 1970.
- Ley del Organismo Judicial**. Congreso de la República de Guatemala. Decreto número 2-89, 1989.

Ley sobre Seguros. Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 473.

