

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



**GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DEL PAGO
DE LA INDEMNIZACIÓN ASEGURADA A FAVOR
DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE EXTRA
URBANO AL MOMENTO DE OCURRIR UN ACCIDENTE
DE TRÁNSITO**

VICTOR MANUEL MATZAR REINOSO

GUATEMALA, MAYO DE 2008.

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

**GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DEL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN
ASEGURADA A FAVOR DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE EXTRA URBANO
AL MOMENTO DE OCURRIR UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO**



TESIS

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

Por

VICTOR MANUEL MATZAR REINOSO

Previo a conferírsele el Grado Académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

GUATEMALA, MAYO DE 2008.

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

DECANO:	Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana
VOCAL I:	Lic. César Landelino Franco López
VOCAL II:	Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL III:	Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez
VOCAL IV:	Br. Hector Mauricio Ortega Pantoja
VOCAL V:	Br. Marco Vinício Villatoro López
SECRETARIO:	Lic. Avidán Ortiz Orellana

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL

Primera Fase:

Presidente: Lic. Milton Danilo Torres Caravantes
Vocal: Licda. Sandra Marina Ciudad Real
Secretaria: Licda. Laura Consuelo Montes Mendoza

Segunda Fase:

Presidenta: Licda. Rosa Acevedo Nolasco de Saldaña
Vocal: Lic. Guillermo Díaz Rivera
Secretario: Lic. Homero López Pérez

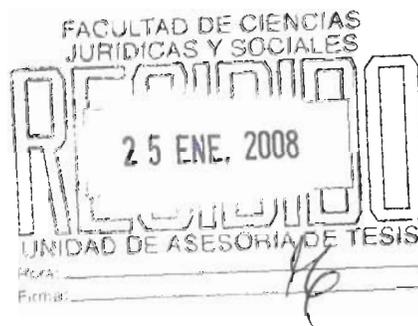
Razón: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis” (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de la Tesis de Licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala).

LIC. EFREN OBDULIO ACEVEDO MONTUFAR
ABOGADO Y NOTARIO.
Colegiado Número 6,389
11 calle 0-48 zona 10 Edificio Diamond, 4to. Nivel
Of. 404. Guatemala, ciudad capital. Teléfonos 23619081, 23619148.



Guatemala, enero de 2008.

Lic. Marco Tulio Castillo Lutín
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Universidad de San Carlos de Guatemala.
Su Despacho.

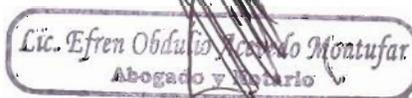


Estimado Licenciado.

Respetuosamente me dirijo a Usted, con el objeto de manifestarle que oportunamente, se me nombró **ASESOR DE TESIS** del Bachiller **VICTOR MANUEL MATZAR REINOSO**, en la elaboración de su trabajo intitulado **"GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DEL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN ASEGURADA A FAVOR DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE EXTRA URBANO AL MOMENTO DE OCURRIR EL SINIESTRO"**

En definitiva, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa respectiva; la metodología y técnicas de investigación realizadas, la redacción, las conclusiones, y recomendaciones, bibliografía utilizada, son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación, es por ello que al haber cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, resulta procedente dar al presente, **DICTAMEN FAVORABLE**, aprobando el trabajo de tesis. Para que el mismo pueda ser sometido a las siguientes fases del procedimiento.

Sin otro particular me suscribo de Usted atentamente.



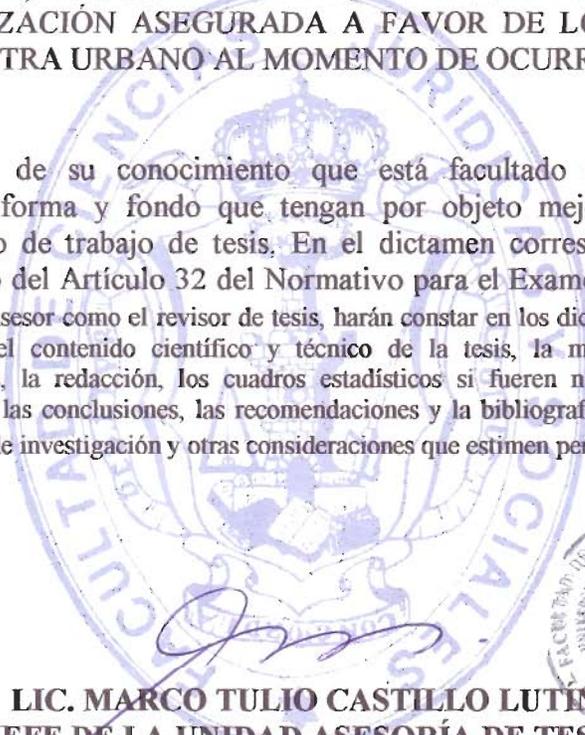
ASESOR DE TESIS



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, veintinueve de enero de dos mil ocho.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) EUSEBIO DE LEÓN DE LEÓN, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante VICTOR MANUEL MATZAR REINOSO, Intitulado: "GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DEL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN ASEGURADA A FAVOR DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE EXTRA URBANO AL MOMENTO DE OCURRIR EL SINIESTRO".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para el Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".



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

cc. Unidad de Tesis
MTCL/sllh



LIC: EUSEBIO DE LEÓN DE LEÓN
ABOGADO Y NOTARIO
Colegiado Número 5,047
1ra. Avenida 1-28 zona 1 Santa Cruz del Quiché, El Quiché.
Teléfono: 7755-0557.

Santa Cruz del Quiché, febrero de 2,008

Lic. Marco Tulio Castillo Lutín
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.
Su Despacho.



Estimado Licenciado.

En cumplimiento de la resolución emitida oportunamente por ese despacho, en el que se dispone nombrarme como **REVISOR** del trabajo de tesis, intitulado **"GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DEL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN ASEGURADA A FAVOR DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE EXTRA URBANO AL MOMENTO DE OCURRIR EL SINIESTRO"** elaborado por el estudiante **VICTOR MANUEL MATZAR REINOSO**. Inicé mis atribuciones planteándole algunas sugerencias, en el cual considero según el análisis que realicé, debe de cambiarse el título por el de **"GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DEL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN ASEGURADA A FAVOR DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE EXTRA URBANO AL MOMENTO DE OCURRIR UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO"**, porque a mi juicio, es la denominación que el ordenamiento jurídico establece, y se realizaron algunas modificaciones sugeridas que fueron tomadas muy en cuenta. En definitiva, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa respectiva; la metodología y técnicas de investigación realizadas, la redacción, las conclusiones, y recomendaciones, bibliografía utilizada, son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación, es por ello que al haber cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, resulta procedente dar al presente, **DICTAMEN FAVORABLE**, aprobando el trabajo de tesis.

Sin otro particular me suscribo de Usted atentamente.

Omni
EUSEBIO DE LEÓN DE LEÓN
ABOGADO Y NOTARIO
REVISOR DE TESIS.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, veintisiete de marzo del año dos mil ocho.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante VICTOR MANUEL MATZAR REINOSO, Titulado "GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DEL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN ASEGURADA A FAVOR DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE EXTRA URBANO AL MOMENTO DE OCURRIR UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO" Artículo 31 Y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de Tesis.

MTCL/sllh



DEDICATORIA

- A Dios:** Por tu infinita misericordia, ayuda inconmensurable en momentos difíciles y amor eterno.
- A mis padres:** Vicente Matzar Laines y Feliciano Reinoso Zacarías por el apoyo incondicional, a quienes estaré agradecido por el resto de mi vida, porque sin ustedes no hubiera sido posible escalar un peldaño más de mi vida académica y profesional, a ustedes mi respeto, admiración y amor.
- A mis hermanas:** Cecilia Carolina; Lisandrina Catalina; Mirna Angelina y Luisa Josefina por el impulso que me dieron a forjarme una profesión.
- A mi hermano:** William Alexander, por ser un excelente amigo, un gran compañero de estudios, y por darme el privilegio de recorrer junto a él las aulas de nuestra querida Universidad.
- A Abigaíl Blanco Cifuentes:** Por ser una bendición en mi vida.
- Al resto de mi familia:** Muchas gracias, por estar siempre conmigo cuando más he necesitado de ustedes, especialmente a Josefina Reynoso, Aurelia Reynoso, Fidel Reynoso y Paulina Ruíz.
- A mis Abuelitos:** Salvador Reynoso, Catarina Zacarías y Cecilia Laines por sus buenos y sabios consejos, el cual llevaré siempre conmigo.
- A la tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala:** Por darme la oportunidad de ser egresado de sus aulas y porque es y seguirá siendo la máxima casa de estudios superiores en Guatemala.

A la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de nuestra alma mater:

Por ser forjadora de dignos y grandes profesionales y por su aporte a la sociedad en general.

ÍNDICE

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

CAPÍTULO I

1. El Transporte terrestre.....	1
1.1. Antecedentes.....	1
1.2. Antecedentes históricos del transporte terrestre en Guatemala.....	4
1.3. Definición.....	5
1.4. Naturaleza jurídica.....	5
1.5. Conceptos básicos sobre el transporte.....	6
1.5.1. Infraestructura del transporte.....	6
1.5.2. Vehículos.....	6
1.5.3. Operaciones.....	7
1.5.4. Diseños de redes de transportes.....	7
1.5.5. Modos de transporte.....	7
1.5.6. Categorías de transporte.....	8
1.5.7. Transporte y comunicaciones.....	8
1.5.8. Transporte internacional.....	9
1.6. Clases de transporte.....	9
1.7. Organización del transporte terrestre en Guatemala.....	10

CAPÍTULO II

2. Ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda (MICIVI).....	15
2.1. Antecedentes y base legal.....	15
2.2. Definición.....	15
2.3. Misión.....	16

	Pág.
2.4. Visión.....	16
2.5. Funciones generales.....	17
2.6. Organización.....	18
2.6.1. Planta central.....	18
2.6.2. Dependencias.....	19
2.6.3. Entidades descentralizadas.....	19
2.7. Principales acciones realizadas.....	20
2.8. Dirección general de transporte (DGT).....	23
2.8.1. Base legal.....	23
2.8.2. Definición.....	24
2.8.3. Funciones generales.....	24
2.8.4. Funciones específicas.....	24
2.8.5. Legislación del sector transporte.....	25
2.8.6. Misión.....	26
2.8.7. Visión.....	26
2.8.8. Principales acciones realizadas.....	26

CAPÍTULO III

3. De los delitos contra la seguridad de tránsito.....	29
3.1. Concepto de seguridad y tránsito.....	29
3.2. Clasificación doctrinaria de los delitos de riesgos.....	30
3.3. Responsabilidad de conductores.....	31
3.3.1. Definición.....	31
3.3.2. Tipos penales reguladores de la seguridad de tránsito.....	31

CAPÍTULO IV

4. Del contrato de seguro.....	45
--------------------------------	----

	Pág.
4.1. Función del seguro.....	45
4.2. Origen sobre el seguro.....	46
4.3. Diferencia entre seguro social y seguro comercial.....	46
4.4. Conceptualización.....	48
4.5. Naturaleza jurídica.....	49
4.6. Características.....	50
4.7. Componentes.....	51
4.7.1. Personales.....	52
4.7.2. Objetivos.....	53
4.7.3. Formal (La póliza).....	57
4.8. Consecuencias del contrato de seguro.....	59
4.8.1. Obligaciones del asegurado.....	60
4.8.2. Derechos del asegurado.....	60
4.8.3. Obligaciones del asegurador.....	60
4.8.4. Derechos del asegurador.....	61
4.9. Nulidad, rescisión y reducción.....	61
4.9.1. Nulidad.....	61
4.9.2. Rescisión.....	62
4.9.3. Reducción.....	63
4.10. Seguro del transporte.....	64
4.10.1. Riesgos cubiertos.....	64
4.10.2. Las personas en el seguro de transporte.....	64
4.11. Seguro de personas.....	65
4.11.1. Aspectos especiales de este seguro.....	66
4.11.2. Seguro de personas en la práctica.....	69

CAPÍTULO V

5. Las aseguradoras, reaseguradoras, afianzadoras y reafianzadoras.....	71
---	----

	Pág.
5.1. Las aseguradoras.....	71
5.2. Las reaseguradoras.....	71
5.3. Contratos de fianza.....	73
5.3.1. Conceptualización.....	73
5.3.2. Componentes.....	74
5.3.3. Características.....	75
5.3.4. Derechos y obligaciones.....	76
5.3.5. Contrato de fianza y clases de fianza.....	77
5.3.6. Contrato de reafianzamiento.....	79
5.3.7. Extinción y prescripción.....	79

CAPÍTULO VI

6. Garantizar el cumplimiento del pago de la indemnización asegurada a favor de los usuarios del transporte colectivo extra urbano al momento que ocurra un accidente de tránsito.....	81
6.1. Situación actual del transporte colectivo extra urbano en Guatemala...	81
6.2. De la responsabilidad y la indemnización en el tema del transporte...	86
6.3. Del seguro obligatorio en el transporte extra urbano y su cobertura...	92
6.4. Necesidad de constituir una fianza para garantizar el cumplimiento del pago de la indemnización, a favor de los usuarios del transporte colectivo extra urbano al momento que ocurra un accidente de tránsito...	98
CONCLUSIONES	103
RECOMENDACIONES	105
BIBLIOGRAFÍA	107

(i)

INTRODUCCIÓN

El transporte extra urbano de pasajeros, específicamente a aquel que se desplaza de un municipio o departamento hacia la ciudad capital de Guatemala, se encuentra bajo la supervisión de la Dirección General de Transporte, institución que depende directamente del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (MICIVI).

El uso de este medio de transporte, es una necesidad constante en toda la población guatemalteca, sin embargo actualmente, se ha convertido en una problemática seria para nuestra sociedad, debido a los constantes accidentes de tránsito protagonizados por pilotos de unidades del transporte extra urbano de pasajeros. Debido a esta situación en el año dos mil uno se creó el Acuerdo Gubernativo 265-2001, modificado a su vez por el Acuerdo Gubernativo 392-2001, el cual contiene el Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extra urbano de Personas.

El Acuerdo Gubernativo citado, establece la obligación que tiene todo propietario de algún medio de transporte extra urbano que preste sus servicios en el país, de adquirir y mantener vigente un seguro de hechos de tránsito para indemnizar por muerte o lesiones a las personas que viajando en el vehículo dedicado al transporte extra urbano de personas sufra algún siniestro. Sin embargo para que el usuario del transporte extra urbano, quede protegido por el seguro referido, es requisito indispensable que el usuario del mismo posea el boleto o ticket con el cual acredite que realizó el pago por la prestación del servicio de transporte, aspecto que no se cumple a cabalidad, debido que en ocasiones, muchos pasajeros no cuentan con el boleto o ticket al momento de producirse el siniestro, en virtud de que el piloto de la unidad de transporte no se lo extiende o por extravío por parte del usuario, quedando los pasajeros desprotegidos ante tal situación y sin la posibilidad de hacer efectiva la indemnización a la que tendrían derecho.

(ii)

En el caso de que los pasajeros si cuenten con el boleto o ticket, la gestión o trámite para hacer efectiva dicha indemnización se convierte en un proceso engorroso, situación que lesiona aún más los intereses personales de los afectados ante el acaecimiento de un accidente de tránsito.

Por tal motivo es necesario garantizar a los usuarios del transporte extra urbano de pasajeros el cumplimiento del pago de la indemnización a la que tienen derecho, y para ello es inexcusable vigilar por que los pilotos de las unidades cumplan efectivamente con la obligación de entregar el boleto o ticket a los pasajeros al momento de abordar el autobús, a demás los dueños de unidades de transporte extra urbano de pasajeros adquieran fianzas, con la finalidad de que los usuarios queden absolutamente protegidos en caso de que se produzca un accidente de tránsito.

El presente trabajo de tesis, contiene seis capítulos, el capítulo primero contiene el estudio del transporte terrestre, su historia, evolución y todos aquellos conceptos básicos del mismo; el capítulo segundo, está dirigido al estudio del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, específicamente a la Dirección General de Transporte, como instituciones encargadas del transporte en Guatemala; el capítulo tercero desarrolla los delitos contra la seguridad de tránsito, se analizan todas aquellas normas jurídicas que regulan lo relativo a la responsabilidad de los conductores y los tipos penales en cuanto a la seguridad de tránsito; el capítulo cuarto contiene el contrato de seguro, el cual está encausado al estudio de los conceptos generales del seguro, ya que el presente trabajo hace énfasis en la indemnización asegurada a favor de los pasajeros de buses extra urbanos involucrados en accidentes de tránsito; en el capítulo quinto se desarrolla lo relativo al funcionamiento de las aseguradoras, reaseguradoras, afianzadoras y reafianzadoras en Guatemala y finalmente en el capítulo sexto se analiza la necesidad de garantizar el cumplimiento del pago de la indemnización asegurada a favor de los usuarios del transporte extra urbano al ocurrir un accidente de tránsito.

CAPÍTULO I

1. El transporte terrestre

1.1. Antecedentes

La palabra transporte se deriva del latín trans, que significa "al otro lado", y de la palabra portare, que significa "llevar". Se denomina transporte al traslado de personas o bienes de un lugar a otro. Dentro de esta acepción se incluyen numerosos conceptos, de los que los más importantes son infraestructuras, vehículos y operaciones. Los transportes pueden también distinguirse según la posesión y el uso de la red. Por un lado, está el transporte público, sobre el que se entiende que los vehículos son utilizables por cualquier persona previo pago de una cantidad de dinero. Por otro, está el transporte privado, aquel que es adquirido por personas particulares y cuyo uso queda restringido a sus dueños. En inglés se denomina "transit" al transporte público y "traffic" al transporte privado. Sin embargo, en castellano no se hace esa distinción, usándose las palabras "tránsito" y "tráfico" indistintamente para referirse a la circulación de vehículos de transporte; en tanto que se le llama "transporte pesado" al tráfico de mercancías y carga.

El transporte terrestre, en las últimas décadas ha evolucionado de una manera progresiva, desde la traslación a espalda, por litera y más aún, desde que fue inventada la rueda, hasta el momento actual en que los vehículos espaciales se desplazan a más de treinta mil kilómetros por hora; el mar es traficado por buques cargueros de más de cuatrocientas mil toneladas de peso total y en tierra, los trenes modernos se movilizan a más de trescientos kilómetros por hora, y las redes de carreteras y vías férreas, se cuentan por docenas de millones de kilómetros en todo el mundo.

Por su efecto de comunicación, el transporte está constituido también, como un importante elemento integrado del espacio físico, facilitando en gran medida la expansión de la población por todos los confines de la tierra, evolucionando así la

dinámica de las actividades económicas, durante las diversas épocas históricas de la humanidad.

Guatemala, es un país que ha derivado de la ampliación del espacio físico de la dominación española en el Continente Americano. Los otros países de la Región Centro Americana, han tenido similar origen ya sea por la ampliación del espacio físico de lo que es ahora México, por el norte, y Panamá por el sur. Esto solo fue posible por la existencia de vías terrestres de comunicación que los pueblos indígenas habían construido a lo largo de los siglos en que fueron los únicos pobladores de estas tierras. No obstante esas vías eran prácticamente veredas transitables a pie y poco transitables para los vehículos con ruedas de que disponían los españoles. Esas características, si bien permitió la dominación del Istmo Centro Americano, causó multitud de problemas para el acceso a los nuevos centros poblados por los conquistadores y satisfacer sus necesidades de abastecimiento de productos europeos y de envío de bienes originados en la región, hacia Europa. Sin embargo, al concluir la época colonial, el sistema de transporte regional no era suficientemente eficaz ni desarrollado como para que la nueva entidad independiente: Provincias Unidas de América Central, pudiera disponer, bajo control completo, del espacio físico del que normativamente disponía.

Al margen de otros hechos históricos, entre otras, la gravitación alrededor de México, es de suponer que la disgregación de las provincias fue un fenómeno no lógico, en vista de la dificultad de comunicación con la capital. En ese entonces la ciudad de Guatemala, lo que confirma el punto de vista que no podrá lograrse la identidad social y la integración económica de un territorio sin que disponga de adecuados medios de comunicación. De mil ochocientos veintiuno en adelante la historia de nuestras actualizaciones Centro Americanas nos expone una dramática escena de integración y desintegración, hasta que definitivamente en mil ochocientos veintitrés se constituyen las cinco Repúblicas.

En mil ochocientos ochenta y siete se crea una zona de libre comercio entre los cinco países mediante el Tratado General de Paz, Amistad y Comercio, quebrantado muy pocos años después.

A través del tiempo, se consolidaron las independencias de los Estados de la región y en una época de rápido crecimiento de la economía mundial (de los inicios del siglo XX a la fecha), la debilidad producida por los pequeños espacios físicos de estas cinco Repúblicas, la falta de medios de comunicación para explotar y transportar sus recursos naturales, entre otras causas, fue propiciando un atraso relativo de la región respecto a otros países del Continente Americano.

La creación de las Naciones Unidas, y la rápida evolución de las doctrinas económicas en las décadas de mil novecientos treinta y mil novecientos cuarenta, facilitó la conceptualización que el desarrollo económico de estos países Centro Americanos podía darse de manera mas apropiada y dinámica si se establecía un marco jurídico institucional, a través del cual se diera de nuevo un proceso de integración Centroamericana, y con la ampliación del espacio físico, económico y social, que esto conlleva, se colocaría a los países Centro Americanos en mejores posibilidades para su desarrollo.

Con esos elementos de juicio como base, la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), inició a principios de mil novecientos cincuenta las acciones que pronto derivarían en el Programa de Integración Económica Centro Americana, que perseguía organizar un proceso acelerado de desarrollo mediante la creación, con el andamiaje jurídico del caso, “de un nuevo espacio económico, en donde pudieran circular libremente y sin restricciones cuantitativas y cualitativamente, bienes, servicios, capitales y personas a efecto de acelerar su desarrollo económico y social. De allí, que no pase inadvertido a los juristas que para que un proceso integrativo alcance sus objetivos, es de capital importancia, entre otros factores, que se opere un desarrollo concomitante en el campo de la infraestructura de la región, ya que de lo contrario se tropezará con obstáculos difíciles de franquear.

1.2. Antecedentes históricos del transporte terrestre en Guatemala

Una de las características de nuestra época, es el intercambio a gran escala de productos, entre los habitantes de las distintas regiones de la República, y de ésta con otras naciones. Tanto el transporte de personas, como el de mercadería, se han facilitado en los últimos años, por la multiplicación de las vías de comunicación.

Los medios de transporte que utilizaron primitivamente nuestros antepasados, para trasladar sus mercaderías de un lugar a otro, fueron a través de los “tlamenes”, que eran indígenas cargadores, que transportaban la mercadería en hombros, sobre la cabeza o en la espalda, y llevaban así de un pueblo a otro, por senderos difíciles de transitar, los que por tratar de acortar distancia, se les conoce como atajos. Estos tlamenes recorrían grandes distancias, llevando la mercadería por desfiladeros, altas colinas, llanuras, montañas, pantanos, lagos y caudalosos ríos, que atravesaban con ayuda de pequeñas canoas o “piraguas”.

Aunque parezca absurdo, era la mujer la que normalmente acarrea los mayores pesos, situación que aun prevalece en muchos pueblos. El rudimentario ingenio del hombre primitivo, ideó diferentes y toscos artificios y medios para llevar mejor y de manera más expedita los grandes pesos, por ejemplo los palos que permitían dividir la carga entre dos hombres.

Otro sistema de transportación en nuestro país, ha sido el juego de correas que en nuestro medio se conoce como mecapales, que permitían y aún permiten en la actualidad, al individuo, sujetar en su frente y apoyar en la espalda las cargas, al respecto debemos recordar que dentro de las grandes culturas americanas, en especial la maya, es realizado todavía, al transportar por medio de ese sistema de correas y de un trozo de piel que colocan en su frente, cantidades de productos agrícolas, de cerámicas, que suelen ser, el compendio de los tradicionales cacaxtes, con los que se ven surtidos típicamente nuestros mercados, tanto de las capital como de las regiones

indígenas. Posteriormente, se utilizó como medio de transporte los caballos, las mulas y los asnos.

En conclusión, el transporte comercial en Guatemala, y América Central, se inició como anteriormente se expuso, por medio de tlamenes o indígenas cargadores y posteriormente con mulas, asnos y caballos. A continuación, la rueda, fue utilizada como medio de transporte comercial, a través de la carreta, que se utilizó con tracción humana y tracción animal. En la actualidad este servicio es prestado a través de vehículos automotores.¹

1.3. Definición

Para el autor Guillermo Cabanellas, el transporte terrestre es definido como: “La conducción de personas o de mercaderías de un punto a otro, por vías terrestres, entendiéndose por ellas, negativamente, las que no son marítimas, fluviales, ni aéreas; el transporte lo puede efectuar una persona, un animal o un vehículo, o combinados todos ellos, como el antiguo de carros y carretas”.²

A consideración del autor de este trabajo, el transporte terrestre es: Es la aptitud o capacidad de ciertos medios, mecanizados o no, de trasladar de un lugar a otro, bienes muebles o personas, en vía terrestre sean públicas o privadas.

1.4. Naturaleza jurídica

En el amplio sentido de la palabra, el transporte sea urbano o extra-urbano, de pasajeros o de carga, se le encuentra en nuestro medio y en el medio internacional bajo la categoría de: Servicios de interés público, por consiguiente, es el Estado el que lo regula, lo cual ostensiblemente es una intervención Estatal de tipo reglamentario.

¹ Barahona González, Carlos Humberto, **Infracciones de las normas de tránsito que regulan el transporte colectivo de pasajeros como una de las causas del delito de lesiones culposas**, págs. 23 a la 26.

² Cabanellas, Guillermo, **Diccionario enciclopédico de derecho usual**, tomo IV. pág. 505.

Es importante aclarar, que en nuestro país, las disposiciones de tipo administrativo son dictadas al respecto a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (MICIVI).

Para ilustrar la presente aseveración, se puede decir, que la actividad del transporte en cualquier forma que éste sea prestado, es una actividad que se desarrolla a través del servicio público, ya que va dirigida a satisfacer necesidades colectivas, bajo normas jurídicas, donde impera la adecuación, obligatoriedad regularidad y uniformidad, y el fenómeno social destinado al proceso y bienestar de la colectividad y la satisfacción de las necesidades económico sociales.

1.5. Conceptos básicos sobre el transporte

1.5.1 Infraestructura del transporte

La infraestructura se denomina normalmente red, y se distinguen las de carreteras, vías de ferrocarriles, rutas aéreas, canales, tuberías, etc., incluyendo los nodos o terminales: Aeropuertos, estaciones de ferrocarril, terminales de autobuses y puertos.

1.5.2. Vehículos

Los vehículos de transporte (autos, camiones, trenes, aviones, etc.) transitan sobre las redes, aunque existen casos de redes que no usan vehículos: La red peatonal, las redes de aceras móviles, las cintas transportadoras y los ductos o tuberías.

1.5.3. Operaciones

Las operaciones tratan del control del sistema (semáforos, control de trenes, control de tráfico aéreo, etc.) así como de las políticas, los modos de financiación y la regulación del transporte, por ejemplo: El uso de peajes o impuestos.

1.5.4. Diseños de redes de transportes

Las redes se diseñan considerando tres aspectos: La geometría, la resistencia y la capacidad. En la práctica, el diseño de transporte centra sus miras en tomar los diseños geométricos y definir su ancho, número de carriles, vías o diámetro. Su producto es tomado por el especialista en pavimentos, rieles, puentes o ductos y convertido en espesores de calzada, balasto, vigas o paredes de tubería. El ingeniero de transporte es también responsable de definir el funcionamiento del sistema considerando el tiempo.

No debe confundirse la complejidad del problema de transporte con el uso de tecnología avanzada. Tal vez el problema más complejo del transporte en el mundo no sea el de congestiones vehiculares o el transporte de carga al espacio, sino el traslado de peregrinos, con restricciones enormes de tiempo y logística.

1.5.5. Modos de transporte

Los modos de transporte son combinaciones de redes, vehículos y operaciones, incluyendo el caminar, el vehículo, el sistema de carretera, los ferrocarriles, el transporte marítimo (barcos, canales y puertos) y el transporte aéreo (aeroplanos, aeropuertos y control de tráfico aéreo).

1.5.6. Categorías de transporte

- Transporte por carretera
- Transporte público
- Transporte aéreo
- Transporte ferrocarril
- Transporte marítimo
- Transporte fluvial
- Transporte en bicicleta
- Transporte peatonal
- Transporte impulsado por animal
- Transporte por ductos
- Transporte por bandas

1.5.7. Transporte y comunicaciones

El transporte y la comunicación son tanto sucintos como complementos. Aunque el avance de las comunicaciones es importante y permite transmitir informaciones por telégrafos, teléfono, fax o correo electrónico, el contacto personal tiene características que no se pueden sustituir.

El crecimiento de transporte sería imposible sin la comunicación, vital para el sistema de transporte avanzado (control de trenes, control de tráfico aéreo, control del estado de tránsito en carretera, etc.). No existe, sin embargo, relación probada entre el crecimiento de estos dos sistemas. El mejor predictor del crecimiento de un sistema de transporte es el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) de un área. Resulta, además, relativamente fácil encontrar predicciones del PIB: La utilización de series históricas para predecir el crecimiento futuro del sistema de transporte puede llevar a serios errores (problemas de la “suboptimización” o de análisis fragmentario de un sistema).

1.5.8. Transporte internacional

Las empresas que llevan a cabo operaciones de transporte internacional de mercancías se denominan transitorias. Existen diversos convenios que regulan los términos y condiciones en que se realizan el transporte de las mercancías: quien se hace responsable de qué gastos, seguros de transportes etc. Los términos mas usados son los llamados Incoterm. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional regula las condiciones del transporte aéreo de mercancías.

1.6. Clases de transporte

- a) Por el objeto de transporte: Por un lado tenemos el transporte de personas, que reciben el nombre de pasajeros o viajeros, y por el otro el transporte de cosas, que es denominado mercancías, mercaderías o efectos. A esta última especie, se asimila el transporte de animales, ya sea por sus medios o en vehículos e instalaciones adecuadas.

- b) Por el medio: Se distingue entre transporte aéreo, terrestre, (de superficie o subterráneo) y el marítimo que incluye por afinidad, el fluvial y lacustre.

De acuerdo con la legislación guatemalteca, este servicio es regulado por la Ley de Transportes, emitida como Decreto No. 253 del Congreso de la República de Guatemala, Artículo 6, la que clasifica en tres categorías el transporte terrestre:

1. Transporte urbano
2. Transporte extra-urbano y
3. Transporte internacional

1.7. Organización del transporte terrestre en Guatemala

Actualmente la administración del sector de transporte es el resultado de una reorganización que empezó en los años noventa, es el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, que es el órgano encargado de velar por las políticas y la organización del transporte terrestre en Guatemala, a través de la Dirección General de Transporte, único ente a nivel nacional, facultado para ejecutar tanto la administración como la organización del mismo.

Cabe mencionar, que en el siguiente capítulo, del presente trabajo de investigación se enunciará ampliamente todos los aspectos relacionados con el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, sin embargo es inevitable hacer mención del mismo e incluso de otras entidades que tienen conexión con dicho Ministerio, en este sub-tema, debido a que, para hacer referencia de la situación actual del transporte terrestre de Guatemala, es indispensable hablar de estas entidades.

Inicialmente surgió el Ministerio de Fomento, el cual después de la Revolución de 1944 fue modificado a Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, mediante Decreto número 93, del Congreso de la República. Mediante Decreto Ley 19-83. Siendo así que a partir del cinco de junio de 1999, que mediante Decreto número 22-99, el cual reforma a la Ley del Organismo Ejecutivo (Decreto número 114-97), que la referida institución fue nominada Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, publicado en el Diario Oficial de fecha 28 de mayo de 1999, cuya vigencia se mantiene hasta la fecha.

Este Ministerio constituye, el órgano rector del sector Comunicaciones Infraestructura y Vivienda. Quien se encarga de dictar las políticas y lineamientos para la adecuada orientación y coordinación de las instituciones que lo integran. En el desarrollo de las acciones de este sector, participan: El Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, (MICIVI) y sus dependencias.

Este sector también comprende el conjunto de acciones encaminadas a proyectar, dirigir y coordinar las obras y servicios de los sistemas de transporte, las cuales incluyen transporte aéreo, terrestre, marítimo, comunicaciones postales, telegráficas, telefónica, radio, televisión y construcción de obras de la infraestructura necesaria para dar soporte a las actividades económicas sociales del país.

En la actualidad, para ser exactos en el año 2004, el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, ha reiterado la convicción de que verdaderamente, el desarrollo de todos aquellos aspectos relacionados con el transporte y especialmente, la infraestructura física del país, es un medio y un indicador de desarrollo y avance de los pueblos. Es por ello que su compromiso fundamental es dar lo mejor de sí para mantener, mejorar y ampliar el trabajo desempeñado por dicho Ministerio, enfocándose especialmente en la infraestructura con la que Guatemala ya cuenta.

Otra entidad importante en el sector de transporte es precisamente la Dirección General de Transporte, la cual a su vez forma parte del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda. Esta dependencia fue creada mediante Acuerdo Gubernativo, de fecha 18 de enero de 1965, como una dependencia del Ministerio de Economía. Posteriormente según Decreto Ley 19-83 de fecha 22 de marzo de 1983, es trasladada al Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda (MICIVI).

En la actualidad esta dependencia está siendo regulada por la Ley de Transportes Decreto número 253 emitido el 3 de julio de 1946 y el Reglamento a través de su Acuerdo Gubernativo 42-94 de fecha de 1994, modificados por los Acuerdo Gubernativos 95-2000 y 99-2000.

La Dirección General de Transporte, está encaminada principalmente a la regulación de los servicios públicos de transporte terrestre para que el servicio sea seguro y eficiente, así como, proteger y fomentar una competencia lícita y leal, asegurando la existencia y operación del sistema de servicio de Transporte de

Pasajeros Extra-urbano. Esta entidad tiene a su cargo el control y regulación de los servicios públicos de transporte de pasajeros y carga por carretera.

El Departamento de Tránsito, forma parte de la estructura de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, del Ministerio de Gobernación. Dicho Departamento se rige actualmente a través del Decreto número 132-96 Ley de Tránsito y del Acuerdo Gubernativo 273-98 que contiene el Reglamento de Tránsito, emitido el 22 de mayo de 1998.

La relación del Departamento de Tránsito con el transporte se circunscribe únicamente a tres aspectos:

- Otorgamiento de las licencias profesionales tipo “A” para conducir vehículos pesados, como lo manda el Artículo 14 de la Ley de Tránsito, y también previo al otorgamiento de la misma, debe extenderse título o certificado por las escuelas de aprendizaje de tránsito, debidamente autorizadas por el Ministerio de Gobernación y registradas en el Departamento de Tránsito, con los cuales se acredita la capacidad teórica y práctica de quienes soliciten licencias de conducir.

Lamentablemente, el otorgamiento de los certificados a que me refiero, actualmente son objeto de severos cuestionamientos, por ser otorgados por personas sin ninguna experiencia en el manejo de vehículos pesados ni técnicas de manejo a la defensiva, sin observancia de las más elementales normas de educación vial. Lo más negativo es que una vez extendida la documentación por estas “escuelas de aprendizaje”, la autoridad en éste caso, el Departamento de Tránsito, sin mayor trámite otorga licencias de conducir a los futuros conductores.

- Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial. No obstante que la ley se lo manda, el Departamento de Tránsito de la Policía

Nacional no cubre completamente con las necesidades respecto a los planes y proyectos necesarios de la educación vial.

- En cuanto a las sanciones, en relación al transporte terrestre, el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, es el ente encargado de imponer sanciones a los conductores que infrinjan la ley de la materia. También, por delegación pueden efectuarlo las Municipalidades. Cabe mencionar el caso más específico, la Municipalidad de Guatemala, quien es la entidad encargada de administrar y sancionar al transporte terrestre en la ciudad capital. También lo hacen todas las comisarías departamentales en todo el territorio nacional, concentrándose todo en el Departamento de Tránsito de la ciudad capital.³

³ **Ibid**, págs. 27 a la 33.

CAPÍTULO II

2. Ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda (MICIVI)

2.1. Antecedentes y base legal

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda fue creado con el nombre de Ministerio de Fomento, según Decreto número 14, emitido el 24 de agosto de 1871. Después de la revolución de 1944, fue reestructurado con el nombre de Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, por medio del Decreto número 93, del Congreso de la República, Ley del Organismo Ejecutivo, emitido el 25 de abril de 1945.

Mediante Decreto Ley 19-93 de fecha 22 de marzo de 1993, se integró la Dirección General de Transportes al Ministerio, por lo que a partir de esa fecha se llamó Ministerio de Comunicaciones Transporte y Obras Públicas.

El 27 de agosto de 1997 y según el Decreto 74-97, emitido por el Congreso de la República, pasó a llamarse Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda, al pasar a formar parte del mismo el Fondo Guatemalteco para la Vivienda FOGUAVI. A partir del cinco de junio de 1999 y como consecuencia del Decreto número 22-99 del Congreso de la República de fecha 11 de mayo de 1999 y publicado en el Diario Oficial el 28 del mismo mes, pasó a llamarse Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, mismo que ostenta actualmente el la Ley del Organismo Ejecutivo Decreto número 114-97 del Congreso de la República.⁴

2.2. Definición

El Ministerio constituye el órgano rector, de los sectores, Comunicaciones, Transporte, Obras públicas y Vivienda. Y según el citado Acuerdo Gubernativo número

⁴ **Memoria de labores 2005.** Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, pág. 9.

520-99, le corresponde formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los productos y servicios generados por las instituciones que integran dichos sectores. Dentro de este campo, le corresponde dirigir el conjunto de acciones necesarias para la construcción de las obras que se requiere para la operación de los sistemas de comunicaciones y transporte del país, para el uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas, y el espacio aéreo, para la construcción de las obras públicas, para los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología, hidrología, todo lo relacionado con la cartografía, geografía y geodesia y para la política de vivienda y asentamientos humanos.

2.3. Misión

Ser el ente rector que direcciona, reglamenta y representa en el ámbito nacional a los sectores de comunicación, infraestructura y vivienda, ejecutando políticas y estrategias para integrar al país con servicios acorde al desarrollo social y económico de la nación, contribuyendo a mejorar la competitividad a través del ejercicio de una administración y control eficiente.

2.4. Visión

Ser una entidad modelo de la gestión pública, rectora del desarrollo de los sectores de comunicaciones, infraestructura del Estado, ejerciendo un acompañamiento efectivo en el desarrollo de los sectores de comunicación, infraestructura y vivienda, como soportes del crecimiento de la economía nacional; además de ser un eje del desarrollo integral de los guatemaltecos a través de la promoción y facilitación para el acceso universal a la tecnología de la información, la comunicación y la vivienda.

2.5. Funciones generales

En el marco de lo establecido en la Ley del Organismo Ejecutivo, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda tendrá las funciones generales siguientes:

- Administrar en forma descentralizada y subsidiaria o contratar la provisión de los servicios de diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y supervisión de las obras e infraestructura a su cargo.
- Proponer al Organismo Ejecutivo las normas técnicas relativas a las obras públicas, para lo cual deberá coordinarse con los otros ministerios correspondientes.
- Financiar subsidiariamente el diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.
- Crear y participar en la administración o contratación de los mecanismos financieros para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.
- Proponer para su aprobación y ejecutar los instrumentos normativos de los sistemas de transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, así como de las frecuencias radiales y televisivas de telecomunicaciones, correos y telégrafos, velando por la pronta, estricta y eficiente aplicación.
- Administrar descentralizadamente lo relativo al aprovechamiento y explotación del aspecto radioeléctrico.
- Velar porque se preste en forma descentralizada los servicios públicos a su cargo y supervisar su ejecución

- Administrar la contratación, concesión y formas descentralizadas de prestación de los servicios públicos a su cargo y supervisar su ejecución.
- Ejercer la autoridad portuaria y aeroportuaria nacional.
- Ejercer la rectoría del sector público a cargo de la ejecución del régimen jurídico relativo a la vivienda y asentamientos humanos, y administrar en forma descentralizada los mecanismos financieros del sector público para propiciar el desarrollo habitacional del país.
- Formular la política nacional de vivienda y asentamientos humanos, evaluar y supervisar su ejecución, dentro del marco de las leyes aplicables.
- Coordinar las acciones de las instituciones públicas que desarrollen programas y proyectos de vivienda y asentamientos humanos.

2.6. Organización

2.6.1. Planta central

El Ministerio estuvo conformado en el año 2005, de la siguiente forma:

- Gerencia de recursos humanos
- Gerencia administrativa
- Unidad de auditoría interna- UDAI
- Unidad de administración financiera- UDAF
- Unidad sectorial de planificación- USEPLAN
- Asesoría técnica
- Asesoría jurídica
- Unidad de informática
- Registro de precalificados para obras

- Relaciones públicas
- Unidad de concesiones y desincorporaciones
- Unidad de coordinación interinstitucional y municipal- MUNICIV
- Unidad ejecutora del proyecto aeroportuario- UNEPRA

2.6.2. Dependencias

El Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, está conformada por las siguientes dependencias:

- Dirección General de Caminos -DGC-
- Unidad Ejecutora de Conservación Vial -COVIAL-
- Fondo Guatemalteco para la Vivienda -FOGUAVI-
- Unidad para el Desarrollo de la Vivienda Popular -UDEVIPO-
- Unidad de Protección Vial -PROVIAL-
- Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-
- Dirección General de Radiodifusión y Televisión Nacional -DGRTV-
- Dirección General de Transporte -DGT-
- Dirección General de Correos y Telégrafos -DGCT-
- Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología -INSIVUMEH-
- Instituto Geográfico Nacional -IGN-
- Unidad de Control y Supervisión de Televisión por Cable -UNCOSU-
- Superintendencia de Telecomunicaciones -SIT-
- Fondo para el Desarrollo de la Telefonía -FONDETEL-
- Unidad de Construcción de Edificios del Estado -UCEE-

2.6.3. Entidades descentralizadas

- Ferrocarriles de Guatemala -FEGUA-

- Empresa Portuaria Quetzal -EPQ-
- Empresa Portuaria Nacional Champerico -EMPORCHAM-
- Empresa Guatemalteca de Telecomunicaciones -GUATEL-

Cabe resaltar que más adelante se hará referencia sobre la Dirección General de Transporte, por el grado de importancia que tiene esta dependencia de las demás que están a cargo del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, para el presente trabajo de investigación.

2.7. Principales acciones realizadas

En el año 2005, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a través de los correspondientes despachos ministeriales y viceministeriales, con el apoyo de las unidades que integran la Dirección Superior y el de las dependencias que conforman el mismo, impulsó, participó y desarrolló, en el ámbito de su competencia, actividades dentro de la política general de Gobierno y de aquellas establecidas por la ley. En ese sentido centró su accionar en la optimización de sus recursos y en efficientar la construcción de obras y la prestación de los servicios que le son inherentes, impulsando su reestructuración y modernización en beneficio de la población guatemalteca.

Se dio esencial énfasis en la reparación y conservación de la infraestructura vial del país, actividad que corrió a cargo de la Unidad Ejecutora de Conservación Vial COVIAL, ente administrador del Fondo Vial. En ese aspecto cabe resaltar la ejecución del “plan luciérnaga”, con el acondicionamiento de la carretera en tres accesos a la ciudad capital; al sur en la cuesta de Villalobos. Al oriente, de la Pradera a Don Justo y al norte, del puente Belice al puente Rodriguitos. Debido a lo copioso de la estación lluviosa del año 2005 se atendieron numerosas emergencias, habiéndose logrado habilitar las vías dañadas en tiempo mínimo, exceptuándose los puentes que colapsaron, los cuales requieren de reconstrucción, lo que conlleva un proceso mas tardado. Adicionalmente se ejecutó la limpieza del derecho de vía, el tratado de

algunos ríos peligrosos y la señalización, tanto horizontal como vertical de la red vial pavimentada.

En el área de construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras, función a cargo de la Dirección General de Caminos, se construyeron doce proyectos con una longitud total de 376 kilómetros y aun costo cercano a los 1,000 millones de quetzales.

Se siguió controlando el transporte pesado para obligarlo a cumplir con las especificaciones técnicas del Reglamento de Pesos y Dimensiones de Vehículos. Al respecto se puso en operación otra estación de control de pasaje dentro del recinto portuario del puerto fronterizo “Ingeniero Juan Luís Lizarral de Arrillaga, en San Marcos.

Se continuó promoviendo la seguridad vial con el inicio de actividades de la Unidad de Protección Vial PROVIAL que en su primer año de labores atendió más de 13,000 eventos viales, realizó más de 6,000 patrullajes en un recorrido de más de 820,000 kilómetros en las carreteras más transitadas del país.

En lo que respecta a la seguridad del transporte extra-urbano de pasajeros, con el apoyo de la Dirección General de Transporte, se logró la revisión de 2,500 autobuses, se redactó un anteproyecto de un nuevo reglamento de Transporte Extra-urbano y se inició una campaña de educación vial: “el valor de una vida está en tus manos”.

En lo que actividades aeronáuticas se refiere, se impulsó el proyecto denominado “plan nueva aurora” que busca modernizar el Aeropuerto Internacional La Aurora, ampliándolo, rehabilitándolo y sobre todo mejorando su imagen, su seguridad y su diseño. Para ello se contó con la asesoría de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI. Se concluyó el proyecto de dicho plan esperando iniciar las obras en el año 2006.

Se realizó un mejor control en el uso y captación de las señales vía satélite para la televisión por cable, habiéndose logrado la inscripción de más empresas que permanecían clandestinas. También se tomaron acciones para dar mayor apoyo en la aplicación de la Ley de Derechos de Autor y Derechos Conexos.

Por medio de la Superintendencia de Telecomunicaciones SAT y luego del éxito del cambio a ocho dígitos en la numeración telefónica desarrollado en el año dos mil cuatro y cuya campaña publicitaria obtuviera el premio EFFIE GUATEMALA, se emitieron normativas para promover el uso de números de cuatro cifras de la serie 15xx y 17xx. Se concluyó estudios técnicos que permitirán hacer reformas a la Ley General de Telecomunicaciones para facilitar la operación de las Radios Comunitarias.

El Fondo Guatemalteco para la Vivienda FOGUAVI, luego de su reestructuración en el año dos mil cuatro, entro de lleno a cumplir con su objetivo de mejorar la situación de la vivienda para familias de pobreza extrema, por medio del otorgamiento de subsidios, ejecutó por primera vez, el cien por ciento de presupuesto de inversión asignado habiendo beneficiado alrededor de 32,000 familias con sus respectivas soluciones habitacionales. La tormenta tropical Stan daño 13,558 viviendas afectando a igual número de familias por lo que el reto para FOGUAVI se incrementaría para el año 2006.

Se logró la consolidación de las operaciones de la Unidad para la Vivienda Popular UDEVIPO, las que se habían iniciado en el año 2004, con el objetivo de operar todo lo que quedo de la liquidación del Banco Nacional para la Vivienda BANVI y en especial para la recuperación de la cartera crediticia.

La Unidad de Coordinación Interinstitucional y Municipal MUNICIV, logró la suscripción de 15 convenios administrativos con igual número de Municipalidades del interior, especialmente en los departamentos de San Marcos y Huehuetenango, para facilitar el mejoramiento de tramos de carreteras, cuya prioridad fue solicitada por las Municipalidades, el costo de los 15 convenios elaborados, asciende a Q. 2,898,532.00.

Además, dió logística en eventos de inauguración en el “plan luciérnaga”, en el programa “no tires basura en la carretera” que se desarrolló en la ruta al pacífico durante la Semana Santa y en los centro de información del Ministerio durante la emergencia provocada por la tormenta tropical Stan.⁵

2.8. Dirección general de transporte (DGT)

2.8.1. Base legal

La Dirección General de Transporte fue creada a través del Acuerdo Gubernativo de fecha 18 de febrero de 1965 como dependencia del Ministerio de Economía; posteriormente en cumplimiento del Decreto Ley 19-83 de fecha 22 de marzo de 1983 se trasladó la institución al Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda, actualmente Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Específicamente el Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, párrafo primero indica: “Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconocen de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de las cuales quedan comprendidos las naves, vehículos, instalaciones y servicios...” El último párrafo del citado Artículo establece: “...Para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional o internacional, es necesario la autorización gubernamental. Para este propósito una vez llenado los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente”.

La Ley de Transporte contenida en el Decreto 253 del congreso de la República, regula en el Artículo 1, los servicios públicos de transporte de carga o pasajeros, estableciendo en el Artículo 2, que para el funcionamiento de los mismos se requerirá autorización del Ministerio de Economía.

⁵ **Ibid**, págs. 10 a la 13.

2.8.2. Definición

La Dirección General de Transporte, es una institución gubernamental centralizada, cuyas funciones son: El registro, control y regulación de los servicios públicos del transporte por carretera, tanto de pasajeros como de carga, según lo establece el “Reglamento del Servicio de Transporte Extra-urbano de Pasajeros por Carretera” contenido en acuerdo gubernativo número 42-94 de fecha 3 de febrero de 1994 y capítulo VIII del anterior Reglamento de Transporte Extra-urbano contenido en el Acuerdo Gubernativo de fecha 24 de octubre de 1967.⁶

2.8.3. Funciones generales

a) Regular los servicios públicos de transporte, con el fin de obtener seguridad y eficiencia para las personas, bienes e intereses, confiados a tales servicios.

b) Proteger y fomentar una competencia lícita y leal entre los portadores de los servicios públicos de transporte.

c) Asegurar la existencia y operación de un sistema ramificado de servicios de transporte que contribuya a impulsar la economía nacional.

2.8.4. Funciones específicas

a) Ejercer adecuados controles internos y externos que permitan mejorar la prestación del servicio de transporte extra-urbano de pasajeros.

b) Mejorar el proceso interno de concesionamiento de rutas y horarios para evitar la saturación de rutas y actos de competencia de carretera que pueden ocasionar accidentes de tránsito.

⁶ **Ibid**, pág. 114, 115.

c) La optimización del sistema informático de la Dirección General de Transportes.

d) Mejorar el control a nivel nacional de las unidades de transporte, verificando que se cumplan con los requisitos exigidos por la ley y con las medidas de seguridad necesarias para evitar accidentes.

e) Fortalecer el recurso humano con el que actualmente se cuenta a través de la capacitación de personal para cada área.

f) Revisión periódica del estado físico de la flota vehicular.

g) Descentralización de las funciones administrativas.

h) Mejorar la seguridad de los documentos.

i) Sistematización y automatización de la Dirección General de Transportes.

2.8.5. Legislación del sector transporte

Como en toda sociedad organizada debe de tener un sustento legal para poder actuar de allí que el sector transporte en Guatemala rige su actividad en atención a las leyes siguientes:

- Constitución Política de la República de Guatemala
- Ley de Transporte, Decreto 253
- Reglamento de Transporte, Acuerdo Gubernativo 42-94 y sus reformas
- Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, Acuerdo Gubernativo 265-2001.
- Reglamento Interno de la Dirección General de Transportes, Acuerdo Gubernativo 24-75.

2.8.6. Misión

Es la entidad rectora del servicio de transporte extra-urbano de pasajeros y de carga, facultada para llevar a cabo pro-activa y eficientemente el registro, regulación y control de estos servicios impulsando la economía nacional y contribuyendo a la realización del bien común.

2.8.7. Visión

Proporcionar al sector transporte, servicios de calidad que brinden información, registros y controles actualizados, confiables y seguros, garantizando a las personas un sistema ramificado de transporte extra-urbano que contribuya con la existencia de una competencia leal y ordenada entre portadores.

2.8.8. Principales acciones realizadas

- Proceso de actualizar la base de datos general de licencias de transporte por cambio de placas de circulación.
- Creación de nuevos formularios y procedimientos para resolución de expedientes.
- Implementación de datos de pilotos.
- Implementación de operativos para control en toda la República.
- Implementación de enlace y consulta de información DGT, PROVIAL.
- Implementación del nuevo sistema de automatización de procesos internos.
- Inicio campaña de educación vial: “El valor de una vida está en tus manos”.
- Mejora de procedimientos internos en resolución de expedientes.
- Revisión física y documental de 2500 unidades.
- Utilización de nuevo documento de seguridad para impresión de licencias de transporte extra-urbano.
- Operativos documentales permanentes de control de unidades de transporte extra-urbano DGT, PROVIAL, PNC.

- Inicio de implementación de sedes regionales (descentralización, administrativa y operativa).
- Redacción del ante proyecto del nuevo reglamento de transporte extra-urbano.
- Mantenimiento y reparación de las instalaciones del edificio DGT. Operación de órdenes y fondo rotativo a través del SICOIN.WEB.⁷

⁷ **Ibid**, pág. 116.

CAPÍTULO III

3. De los delitos contra la seguridad de tránsito

El derecho penal es considerado como el derecho que regula la conducta y el comportamiento que debe observar todo individuo que pertenezca a un Estado o se encuentre dentro de su territorio, pues este último en su carácter de ente creador de las normas, debe responder a las exigencias sociales, con el fin supremo de preservar el bien común. Dentro de la dinámica que desarrolla el derecho penal tanto en la doctrina como en las diferentes legislaciones ha propuesto la regulación de los delitos que provienen del acto de conducir vehículos automotores, por lo que es conveniente hacer mención de una conceptualización apropiada.

La actual doctrina adopta la denominación genérica, “de los delitos de riesgo en general”, a efecto de que queden comprendidos en ella los delitos “contra la seguridad del tráfico”.⁸

Para el efecto se expondrán definiciones en cuanto a los delitos contra la seguridad de tránsito, que se refieren a una serie de delitos denominados de peligro, los cuales provienen del acto de conducir vehículos automotores en forma contraria a lo que establece la ley, dentro de un tránsito ordenado.

3.1. Concepto de seguridad y tránsito

De acuerdo con las nociones que nos da la Real Academia Española, debe entenderse por Seguridad: Calidad de seguro, libre y exento de todo peligro, daño o riesgo, y por Tránsito, acción de transitar, pasar de un lugar a otro, por vías o pasajes públicos.

⁸ Cuello Calón, Eugenio, **Derecho penal II, parte especial**, pág. 335.

Con el propósito de una mejor comprensión del concepto citaremos, el que establece nuestro ordenamiento jurídico en el Decreto Ley número 132-96 del Congreso de la República Ley de Tránsito así: Artículo 1. Por Tránsito, debe entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuáticas de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas.

3.2. Clasificación doctrinaria de los delitos de riesgos

Manuel Osorio define al delito de peligro como: Aquel para cuya configuración no se requiere la producción de un daño, siendo suficiente con que se haga correr un riesgo genérico o concreto al bien jurídico protegido por la norma.⁹

Para el Profesor Eugenio Cuello Calón los delitos de peligro son aquellos, cuyo hecho constitutivo no causan un daño efectivo y directo en intereses jurídicamente protegidos, pero crean para estos una situación de peligro, y por peligro debe entenderse, la probabilidad de la producción, más o menos próxima, de un resultado dañoso y menciona los siguientes tipos:

- a) Conducción de vehículos de motor, bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes.
- b) Delitos contra la seguridad del tráfico.
- c) Conducción de vehículos de motor con temeridad manifiesta.
- d) Conducción de vehículos de motor sin permiso.¹⁰

⁹ Osorio, Manuel, **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**, pág. 315.

¹⁰ Cuello Calón, Eugenio. **Ob. Cit**; pág. 357.

3.3. Responsabilidad de conductores

3.3.1. Definición

Es el deber jurídico que tiene todo conductor de conocer y respetar, las normas jurídico penales, referidas a toda regulación legal sobre el tránsito y su comportamiento al manejar un vehículo de motor en las vías públicas y privadas, y de responder por la acción u omisión realizada al infringirlas, debiendo cumplir con la reparación de los daños y sus consecuencias jurídicas.¹¹

3.3.2. Tipos penales reguladores de la seguridad de tránsito

En el capítulo VIII del Código Penal Guatemalteco, se regulan estos delitos en dos tipos penales, en uno, los responsables directos son los conductores de vehículos de motor lo cual se encuentra regulado en el Artículo 157, que por ser parte principal del presente trabajo lo abordaré en sus dos supuestos, y en el otro se responsabiliza a cualquier persona sea o no conductor de vehículo, lo cual está establecido en el Artículo 158, que en su epígrafe establece (Responsabilidad de otras personas), pero por la perspectiva que se le da al presente trabajo no entraremos al análisis de este supuesto.

Estos delitos son denominados de “Peligro” y como su nombre lo indica, se ponen en peligro bienes jurídicos tutelados o protegidos por el derecho considerado esencial como lo son: La vida, la salud corporal y mental de las personas, así como los bienes patrimoniales que también son esenciales.

Al respecto me permito exponer, que el concepto de peligro significa: La posibilidad inmediata, la posibilidad cognoscitiva de la producción de un acontecimiento dañoso determinado, agregando, suele dividirse en peligro concreto y peligro abstracto.

¹¹ Barahona González, Carlos Humberto. **Infracciones de las normas de tránsito que regula el transporte colectivo de pasajeros como una de las causas del delito de lesiones culposas**, pág. 66.

En el primero se exige, para que pueda decirse que el hecho encaja en el tipo, la demostración en cada caso, de que en realidad se ha producido el peligro. De forma contraria en el segundo si bien, el delito representa un peligro específico de los bienes jurídicos protegidos, la consecuencia penal no depende que se demuestre en el caso concreto la situación de peligro especial.

En ese sentido me inclino a creer que a la clase de peligro a que se refieren los tipos penales descritos por nuestra ley es el abstracto, en virtud de que no se necesita la demostración de un peligro especial, la conducta del sujeto es punible cause o no daño en el bien protegido. Considero que para los efectos del presente trabajo, solo me interesa referirme al tipo penal establecido en el Artículo 157 del Código Penal y de manera preferente al primer supuesto en éste primer análisis, el cual establece:

Será responsable quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes, el cual será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de licencia de conducir de tres meses a tres años. En caso de reincidencia, las sanciones de este Artículo se duplicarán.

Será sancionado con el doble de la pena prevista, si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo, en cualquiera de las circunstancias.

Si como consecuencia de la conducta irregular resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más gravemente sancionada.

El contenido de esta norma se complementa con lo que establece el Artículo 127 del Código Penal, el cual esta reformado por el Decreto numero 23-2001 y quedo así. Homicidio Culposo. "Al autor de homicidio culposo se le sancionará con la prisión de dos a cinco años. Cuando el hecho causare, además lesiones a otras personas resultare la muerte de varios, la sanción será de tres a ocho años de prisión.

Si el delito culposo fuere cometido al manejar un vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes que afecten la personalidad del conductor o en situación que menos cabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le correspondería en caso de no existir estas circunstancias.

También se tomará en cuenta lo que establece el Artículo 150 del Código Penal reformado por el Decreto número 23-2001, que regula Las Lesiones Culposas. Quien causare lesiones por culpa, aún cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, será sancionado con prisión de tres meses a dos años.

Si el delito de Lesiones Culposas, fuere ejecutado al manejar vehículo bajo influencias de bebidas alcohólicas o bajo efecto de drogas o fármacos que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además, una multa de trescientos a tres mil quetzales.

Si el delito se causare por piloto de transporte colectivo, en cualquiera de las circunstancias previstas será sancionado con prisión de cinco a nueve años.

Por otra parte el Decreto número 132-96 Ley de Tránsito, en su Artículo 3. Establece (Responsabilidad). Es responsabilidad de los conductores de vehículos y de todas las personas, sean peatones, cumplir con las normas que en materia de tránsito establece la presente ley y normen sus reglamentos. En consecuencia, independientemente de las disposiciones que afecten la tenencia de los vehículos, las sanciones deberán dirigirse también hacia el conductor responsable.

En todo caso, cualquier sanción que afecte el vehículo, será responsabilidad solidaria del propietario del mismo y del conductor. La misma ley en su Artículo 13. Regula Limite de la Responsabilidad. En el caso que un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zonas de seguridad, fuera de éstas, el

conductor está exento de toda responsabilidad, siempre y cuando estuviere conduciendo conforme las leyes aplicables. Por ejemplo, el conductor que manejando un vehículo y respetando todas las normas de tránsito, atropella a un peatón que se atraviesa la vía pública por debajo de una pasarela.

Al analizar el primer supuesto sobre “La conducción de vehículos de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes”; encuentro como primer punto que los elementos que constituyen este delito son los siguientes:

a) Sujeto activo: En esta clase de delito, el sujeto activo es el conductor que maneje el vehículo de motor bajo influencias de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes. Entendiéndose por conductor de conformidad con lo que preceptúa el Artículo 7 numeral 37 del Reglamento de la Ley de Tránsito: “Toda persona que conduce un vehículo por la vía pública”..., esto indica que, como primer elemento tiene el hecho de conducir un vehículo de motor, por conducir debe entenderse, manejar su mecanismo de dirección. Para evitar problemas de interpretación se debe entender que vehículo de motor es “todo vehículo dotado de medios de propulsión mecánicos propios e independientes del exterior, que circula sin carriles”.

El Decreto Ley número 132-96 Ley de Tránsito en el Artículo 18 da una definición de vehículo al estipular, que por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre que circule permanentemente por la vía pública, sea para el transporte de personas o de carga o bien los destinados a actividades especiales.

En los Artículos 8 y 9 del Reglamento de la mencionada Ley, se proporciona una clasificación de vehículos de la manera siguiente:

Artículo 8. Clasificación por su uso:

- Particulares

- Mercantiles y comerciales
- Oficiales
- Cuerpo Diplomático, Organismos, Misiones y Funcionarios Internacionales
- De Emergencia
- De Aprendizaje.

Artículo 9. Clasificación por peso:

- Bicicletas
- Moto bicicletas
- Automóviles
- Páneles
- Pick-ups
- Microbuses y
- Automóviles, páneles y pick-ups con remolque.

Pesados con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo.

- Autobuses
- Camiones
- Remolcadores o cabezales y
- Camiones con remolque.

Especiales con peso y dimensiones de autorización especial.

- Vehículos agrícolas y
- Vehículos especiales movibles con o sin grúa.

b) Como segundo elemento podemos enunciar: “Que se conduzca bajo la influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes”. Para apreciar este delito basta que el agente se halle bajo su influencia de manera que le impida conducir con seguridad y no disminuya la precisión en la coordinación de movimientos, ni amortigüe los reflejos necesarios para el manejo del vehículo de motor. Para la existencia del delito será necesario que la conducción tenga lugar en vía pública o privada al público.

Es de aclarar que la influencia de alcohol a la que se alude, debe producir una incapacidad para conducir con seguridad, toda vez que la conducta que le es exigible al conductor para circular correctamente es la prescrita en el Artículo 40 de la Ley de Tránsito, el cual regula: Obligaciones de los Conductores, “Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía pública. Deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros y la adecuada colocación de la carga colocada para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos.

Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario, ya que sucede muy regularmente en nuestro medio, que las causas principales de accidentes de tránsito ocasionados por pilotos de autobuses, se dan por estos supuestos, y en varias ocasiones evaden su responsabilidad.

Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para la seguridad de los mismos, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas minusválidas.

También se incluye un concepto de lo que se entiende por Vía pública, de acuerdo, con lo preceptuado en el Artículo 2. De la Ley de Tránsito la vía pública se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas...

c) La culpabilidad: Se puede decir que es una conducta atribuible a “dolo” ya que el agente debe conocer que conduce bajo influencia y para determinarlo debe quedar a la apreciación del tribunal juzgador, previo los correspondientes dictámenes parciales, teniendo muy en cuenta la distinta tolerancia de cada individuo. Con respecto a su consumación el delito se consuma por el mero hecho de conducir hallándose bajo su

influencia, no siendo necesario a estos efectos, se cause un resultado dañoso para las personas o cosas.

d) El sujeto pasivo: El sujeto pasivo de este delito es indeterminado, por lo que se considera a la sociedad o la colectividad como el sujeto pasivo.

e) Elementos propios de este delito:

- La acción delictiva consiste en conducir vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.
- Que se produzca riesgo para la libre circulación, personas y sus bienes.
- La intención del autor de poner en peligro los bienes jurídicos protegidos.
- La existencia de una causalidad entre la acción delictiva y el riesgo previsto en el tipo penal.

f) De la penalidad: Al respecto de éste delito el Acuerdo Gubernativo número 273-98 Reglamento de Tránsito en los Artículos 175, 176, 177 establecen respectivamente:

La retención y consignación del conductor, vehículo, licencia de conducir y tarjeta de circulación en los casos siguientes:

- Mientras se llevan a cabo las pruebas de alcoholemia y/o influencias de drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Si estas pruebas resultares negativas, sin más trámite, se devolverán los documentos, el vehículo y el conductor podrá circular libremente. En caso resultaren positivas las pruebas, la autoridad de tránsito, pondrá a disposición de la Policía Nacional Civil al conductor, al vehículo y sus documentos. Dentro de las penas establecidas para el delito de responsabilidad de conductores están: La de multa y conjuntamente con ella se impone la privación de la licencia de conducir.

Las penas se regulan de la siguiente manera:

- Por conducir vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes: La pena de privación de la licencia de conducir durante un período entre tres meses y tres años. En caso de que el sujeto sea reincidente las penas se duplicarán.
- Cuando como resultado de la comisión de estos delitos se produce lesión de otros bienes jurídicos tutelados, la pena se determina en concurso ideal de delitos, por constituir éste hecho delictivo, el medio necesario, para la realización del otro, imponiéndose la pena de conformidad con el resultado dañoso. Por lo que en caso de causar lesiones, se aplicarán las penas contempladas para el delito de lesiones culposas, y se causare la muerte de una persona entonces se aplicarán las penas respectivas al delito de homicidio culposo. Dicha normativa se encuentra en los Artículos 70 (Concurso ideal), 127 (Homicidio culposo) y 150 (Lesiones culposas).

Al analizar el segundo supuesto, el cual se encuentra contenido en el Artículo 157. “Conducción de un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra pública”. Encontramos como primer punto que los elementos que constituyen este delito son los siguientes:

a) Sujeto activo: El sujeto activo de este delito es el que conduce un vehículo de motor, con temeridad e impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente.

Es de hacer resaltar la diferencia, de la impericia, imprudencia y negligencia, establecida por la doctrina, por la primera (impericia) cuando se falta a un deber de cuidado por no tener los conocimientos ni la habilidad necesaria al realizar un acto; por la imprudencia cuando se falta a un deber de cuidado durante la realización de un acto; y por negligencia cuando se falta a un deber de cuidado antes de realización de un acto que trae consecuencias jurídicas, ya sean deseadas o no, por el agente.

b) Conducir un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta. Se entiende que se conduce con temeridad un sujeto, cuando ejecuta esta acción olvidándose de las precauciones exigidas a una persona normal por la más elemental prudencia, es decir que se omite guardar las medidas racionales de cautela aconsejada por la más general previsión que deben ser observadas en la conducción de un vehículo de motor, esto es, con una inexcusable irreflexión y ligereza. Esta conducta ha de ser manifiesta, debe resultar de signos externos, no de meras sospechas o presunciones.

c) La existencia de un peligro concreto, para la vida de las personas, su integridad corporal y mental o sus bienes. No basta un peligro abstracto, este ha de ser concreto, poniendo en peligro la vida o la integridad corporal de una o varias personas determinadas o en riesgo de sufrir daños otro vehículo o cosa determinada.

Como se desprende de la norma citada, también incurre en éste delito el que condujere un vehículo de motor con impericia manifiesta, lo que conlleva una violación de los principios de la experiencia y habilidad en la realización del acto de conducir, siendo por consiguiente un obrar sin la suficiente aptitud, destreza y/o experiencia suficiente exigida para el ejercicio de un oficio, como es el de conducir un autobús que transporta pasajeros.

La impericia es en buena cuenta, un caso especial de imprudencia o negligencia. A pesar de que no tiene la debida formación para realizar el acto, el agente sin la debida pericia lo ejecuta. En todas estas hipótesis los agentes infringen el deber general de cuidado que impone el ordenamiento jurídico para evitar que se dañen bienes jurídicos de terceros. También dentro del contenido de éste supuesto, comete el delito de responsabilidad de conductores, quienes condujeren un vehículo de motor en forma imprudente o negligente.

La imprudencia se manifiesta por un obrar dinámico que conlleva un riesgo; en ella se deja de observar la cautela y el cuidado exigido para la realización de ciertos

actos, el sujeto activo obra sin las precauciones debidas en un caso concreto; por ejemplo: el comportamiento del piloto que sobrecarga el autobús de pasajeros.

En cuanto a la negligencia, podemos mencionar que actúa con negligencia quien incurre en descuido u olvido. De esta manera no respeta una norma que le impone una acción positiva. Por ejemplo: el conductor que se olvida de encender luces de emergencia para detenerse y provoca un accidente. Por lo que podemos decir que se caracteriza por un obrar pasivo. Aquí el sujeto activo no hace lo que las reglas de la experiencia le aconsejan hacer por ejemplo: actúa con negligencia el conductor de un autobús que sabiendo que debe trabajar todo el día transportando pasajeros, no revisa los frenos y estos le fallan durante uno de los viajes.

Interpretando la norma citada y lo expuesto por la doctrina se debe de inferir, que el conductor temerario crea un peligro que nace por su accionar de manera imprudente, por falta de pericia, por imprudencia o negligencia, sin observar el cuidado exigible a un conductor normal. Por lo que el incumplimiento de esta obligación constituye el núcleo central de su responsabilidad. En el caso del automovilista que por conducir a excesiva velocidad lesiona a un peatón. La violación de un deber de prudencia lo hace también responsable a título de culpa.

De modo que el comportamiento será típico cuando el agente ha violado el deber de prestar la atención necesaria para evitar la puesta en peligro o el daño de los bienes jurídicos de otro. La comisión de un delito culposo como el de lesiones, supone que el autor haya violado un deber de cuidado.

En el Artículo 12 del Código Penal, se prevé implícitamente cuando se caracteriza al comportamiento el agente como un acto cometido con imprudencia quien, por temeridad, no adopta las medidas adecuadas para impedir el daño. Viola así una norma que le impone el deber de realizar una determinada acción o de cometerla de otro modo. Por ejemplo: manejar en estado de profunda fatiga o de conducir de acuerdo con las reglas de tránsito y las circunstancias concretas.

En este orden de ideas citaré una serie de normas que constantemente son transgredidas por algunos conductores de vehículo automotor pero esencialmente las que transgreden los conductores del transporte colectivo de pasajeros y que a criterio propio son las causas principales que inciden en la comisión de los delitos culposos dentro del perímetro urbano como lo son el delito de Lesiones y Homicidio Culposo.

Los Artículos 39 del Reglamento de Tránsito. (Obligaciones de los usuarios de la vía). “Los usuarios de la vía pública, están obligados a comprometerse en forma tal, que su conducta no entorpezca la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias a las personas, o daños a los bienes.

El Artículo 40 del Reglamento de Tránsito. (Obligaciones de los conductores). “Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía pública, pero lo más importante de este Artículo es la parte final del párrafo primero, el cual hace mención a que “Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario”...

El Capítulo IX del Reglamento de Tránsito, estipula las siguientes normas que debe respetar un conductor:

Artículo 80. Concepto: La señalización es el conjunto de directrices que tienen por objeto advertir e informar a los usuarios de la vía, ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación, en determinadas circunstancias de la vía o de la circulación.

Artículo 81. Obediencia de las señales: Todos los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición y adoptar su comportamiento al resto de las señales que se encuentren en las vías por las que circulen.

Artículo 82. Prioridad entre señales y normas: El orden de prioridad descendente entre las señales y normas de circulación es el siguiente:

- Señales y órdenes de los agentes, inspectores ad-honorem o inspectores escolares
- Semáforos
- Señales verticales
- Señales horizontales, y
- Normas de la ley de éste Reglamento.

En el caso que las prescripciones indicadas por diferentes señales y normas estén en contradicción, prevalecerá la prioritaria, según el orden establecido en el presente Artículo, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo.

Dentro de las normas de conducta que se deben observar por cualquier conductor, el Reglamento establece lo siguiente:

Artículo 95. Normas de conducta para personas implicadas en un accidente de tránsito. Los conductores de vehículos y peatones implicados en un accidente de tránsito, si no resultaren ellos mismos con lesiones serias que requieran de atención inmediata, deberán proceder de la siguiente manera:

- Detenerse y encender las luces de emergencia para que no se cause un nuevo problema para la circulación.
- Tomar las medidas necesarias mediante la señalización de emergencia (triángulos reflectivos) para evitar que ocurra otro accidente. Éstos deberán colocarse en un lugar que permita a otros usuarios de la vía, reconocer el accidente y continuar su marcha con la debida precaución y,
- Los conductores implicados en un accidente de tránsito tendrá la obligación, en la medida de lo posible y si su salud lo permite, de retirar los residuos, las partes o cualquier otro material que se hubiera esparcido en la vía pública debido al accidente.

Como se puede observar, nuestra legislación le da una connotación a los delitos provenientes del acto de conducir, muy generalizada refiriéndose a todos los conductores por igual, es decir que el legislador tomó como referencia, una persona media, sin tomar en consideración algunas circunstancias muy especiales que, debieran diferenciar al conductor que maneja un vehículo familiar, del conductor que maneja un vehículo de trabajo, por ejemplo: los que transportan pasajeros, siendo una actividad de mucho riesgo, en virtud de que los bienes jurídicos tutelados como la vida, la salud, los bienes patrimoniales se ven en constante peligro. Por lo que deberían estar mejor resguardados, pues un derecho penal preventivo sería más eficaz. Por otro lado es de notar que el legislador al referirse a los delitos contra la seguridad del tránsito, dio vida a tipos penales culposos esencialmente, los cuales son conocidos doctrinariamente como tipos abiertos, dejándole al juzgador la facultad de cerrarlos, con lo que algunas veces provoca impunidad.¹²

¹² **Ibid**, pág. 68 a la 80.

CAPÍTULO IV

4. Del contrato de seguro

4.1. Función del seguro

La existencia de la persona, está sujeta a riesgos potenciales que de llegar a suceder, crean desequilibrios de diversa índole. Un terremoto, una erupción volcánica, un accidente, la pérdida de la capacidad de trabajo, la muerte, en fin, cualquier siniestro que pudiera ocurrir en el futuro, causa preocupación y hace que el hombre busque, las formas más adecuadas a su alcance para prevenirse contra esos riesgos. Una de esas formas es el seguro que se describe gráficamente como un cinturón de seguridad que protege a las personas, no del riesgo en sí, sino de los efectos que produce un accidente de tránsito. En ese sentido, el seguro da la posibilidad de convertir la incertidumbre en certidumbre, por que hay garantía de que se cuenta con factores económicos para cubrir una posible necesidad.

Existen otros procedimientos de preocupación que se podrían programar con relación al futuro: el ahorro privado. Pero por muy ordenado que se fuera en ese sentido siempre será menos oneroso y más práctico prever un riesgo mediante la institución del seguro, fundamentados en cálculos científicos y técnicos.

El negocio del seguro cubre un campo muy vasto de la actividad humana. De ahí que no exista únicamente como vehículo protector de la persona, sino también de su patrimonio, de su actividad social en general. Cuando se explota una industria, un comercio o se tiene pendiente el cumplimiento de obligaciones, se está sujeto a riesgos: incendios, robos, explosiones maliciosas, fracasos de negocios proyectados etc. cuyos efectos se pueden prever mediante el seguro explotado en forma empresarial; o sea como industria importante de la actividad económica.

4.2. Origen sobre el seguro

Al tratar el tema en desarrollo, del Derecho Mercantil, se ha dicho que a los riesgos se les atribuye la paternidad de un acto jurídico llamado “préstamo a la gruesa aventura”, el que más tarde fue perfeccionado por los Romanos con el nombre latino de Nauticum Foenus, y que servía para garantizar el comercio marítimo por el Mar Mediterráneo. Un prestamista celebra un contrato proporcionando dinero u otros bienes a un comerciante viajero, quien a su vez adquiriría la obligación de pagar, tanto el capital como los intereses, si el viaje llegaba a feliz destino. El contrato tenía la calidad de aleatorio porque sus efectos dependían de un hecho futuro e incierto, con algunas características similares a lo que hoy conocemos como contrato de seguro. Si damos un paso histórico más extenso encontramos 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.

En la actualidad, el seguro es una institución que cubre una gran variedad de renglones de la actividad social y su mayor o menor cobertura, cualquiera sea la organización política del Estado, depende en gran parte de su desarrollo económico y social.

4.3. Diferencia entre seguro social y seguro comercial

El seguro social o seguro público se remonta a la Alemania de Bismarck (1881), cuando el Estado decidió hacerse cargo de cubrir los riesgos provenientes de la enfermedad y vejez de los trabajadores.

Sumando a este hecho significativo, la especulación teórica sobre un nuevo derecho social, protector del sector laboral, contribuyó a que se desarrollaran programas de seguridad social a cargo del Estado, cuya cobertura depende de la organización y de los fondos monetarios con que se cuente para llevarla a cabo. Hay países, por ejemplo, en donde existe seguro de desempleo como parte de seguro

social; o sea que se principio por cubrir los infortunios provenientes del trabajo, para irse extendiendo hacia otros problemas que afectan al asegurado; enfermedad común, maternidad, pensiones a los familiares que dependen del asegurado fallecido, jubilación, etc. Con similar efecto, pero atendiendo a motivos diferentes, el seguro comercial, responde a intereses privados. Un comerciante de seguros -regularmente sociedades anónimas- explota la contratación del seguro prestando un servicio con el fin de obtener una ganancia; el asegurado, a su vez, es libre de tomar un seguro, según le convenga o no a sus particulares intereses. Luego entonces, el seguro social o público y el seguro comercial, parten de concepciones diferentes. No obstante, el seguro comercial no esta fuera del alcance del control del Estado, ya que dada su importancia y el impacto que tiene en la economía de un país, el poder público se provee de mecanismos para vigilar el desenvolvimiento empresarial del sujeto asegurador, buscando proteger los intereses de terceros asegurados.

¿Cual es la diferencia entonces entre el seguro social y seguro comercial? En principio, que el primero se instituye en interés público y social para proteger, mediante la previsión, al sector trabajador de la industria, el comercio, la agricultura o la administración pública en general, sobre base de ser obligatorio y sostenido mediante cuotas que pagan los trabajadores y patronos, sin ninguna finalidad lucrativa para el sujeto asegurador. El seguro comercial en cambio, es un negocio de derecho privado, cuyos surgimientos se basa en la autonomía de la voluntad contractual de las partes y con una finalidad lucrativa para el asegurador.

Con relación al seguro privado se señalan dos hechos importantes para evitar confusiones conceptuales: primero, que hay países en donde el seguro comercial está estatizado y sigue siendo comercial, porque a la par se desarrolla también el seguro social; y segundo, que hay seguros que pueden ser obligatorios sin ser públicos; son contratados con aseguradores privados; tal es el caso del seguro del automovilista. De manera que los criterios de diferenciación tienen sus excepciones. En radical instancia, la distinción entre el seguro social y el seguro comercial, se encuentra en la filosofía que informa a cada uno de ellos: el seguro social se establece en interés no lucrativo de las

partes; mientras que el privado es un negocio jurídico en interés lucrativo del asegurador. En Guatemala el seguro social se presta a través del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social; y el seguro comercial por medio de sociedades anónimas organizadas para el efecto.

4.4. Conceptualización

Tanto los tratadistas del Derecho mercantil, rama a la cual pertenece el estudio del contrato de seguro, como del Derecho civil, han formulado conceptos sobre este contrato y todos coinciden en los elementos esenciales. Vivante, por ejemplo, dice: “Es un contrato por el cual una empresa se obliga a pagar determinada suma cuando ocurra un evento fortuito, mediante una prima, calculada según la probabilidad de que el evento suceda”¹³

Gella afirma: “Que el contrato de seguro es aquel por el cual una persona se obliga, mediante cierta retribución, a entregar a otra una suma fijada o a indemnizarle de unos daños sufridos para el caso de que determinado riesgo, previsto en el contrato, se realice”¹⁴

Conforme al Derecho guatemalteco se puede dar un concepto del contrato de seguro tomando en cuenta lo establecido en los artículos 874 y 875 del Código de Comercio, en concordancia con la Ley de Empresas Aseguradoras, Decreto Ley 473. Este concepto, que pretende comprender, tanto el seguro de daños como el de personas, delimita también la categoría del sujeto asegurador, dados los diferentes sistemas legislativos existentes: “ Por el contrato de seguro, el asegurador, que deberá ser una sociedad anónima organizada conforme la ley guatemalteca, se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al ocurrir el riesgo previsto con el contrato, a cambio de la prima que se obliga a pagar el asegurado o el tomador del seguro”¹⁵

¹³ Vivante, César, “**El contrato de seguro**”, citado por Hugo Mármol M., Ob. Cit; pág. 22.

¹⁴ Vicente Gella, Agustín, “**Curso de derecho mercantil comparado**”, citado por Hugo Mármol M., Ob. Cit; pág. 21.

¹⁵ Villegas Lara, René Arturo, “**Derecho mercantil guatemalteco, tomo III**”, pág. 263.

4.5. Naturaleza Jurídica

Por considerar que son las más importantes, refiero únicamente tres ideas doctrinarias que pretenden justificar la naturaleza del contrato de seguro así:

a) Teoría de la indemnización. Según esta concepción, el seguro es una institución que tiene por objeto reparar o atenuar las consecuencias de un acontecimiento eventual e imprevisto. Se le critica a esta teoría que la reparación de un daño o su atenuación, sólo puede referirse al siniestro que ocurra en la esfera patrimonial de las personas aseguradas; pero, no puede decirse lo mismo del seguro personal, ya que la integridad física no es lo mismo del seguro personal, ya que la integridad física no es un bien sujeto a daños que puedan cuantificarse en términos indemnizatorios.

b) Teoría de la necesidad. El fundamento del seguro, según esta teoría, consiste en que es un recurso por medio del cual un gran número de existencias económicas amenazadas por peligros análogos, se organizan para atender mutuamente posibles necesidades tasables y fortuitas de dinero. Esta teoría más que explicar al contrato de seguro, apunta hacia una justificación del seguro como institución, ya que señala los elementos que lo justifican; la necesidad, la mutualidad, la pluralidad, de existencias económicas (cantidad de asegurados) y la analogía de peligros. Sin embargo, en el supuesto de que aplicáramos esta teoría al contrato de seguro y dijéramos que éste se funda en la posibilidad de satisfacer necesidades económicas futuras, ella no encajaría como causa general del contrato, ya que una persona puede tomar un seguro, con la seguridad de que esa necesidad futura no la va a experimentar porque tiene solvencia patrimonial suficiente, y

c) Teoría de la previsión. A criterio propio es la más acertada: cuando se contrata un seguro se esta previniendo minimizar las consecuencias de un hecho que, como riesgo, motiva el contrato de seguro. Independientemente de otras consideraciones, quien celebra un contrato de seguro, como asegurado o tomador, lo hace como persona

previsora que quiere trasladar a otra, el asegurador, las consecuencias parciales o totales de una eventualidad futura; o sea el riesgo convertido en siniestro.

4.6. Características

a) Es un contrato principal y típicamente mercantil

b) Es bilateral

c) Es consensual, porque se perfecciona en el momento en que las partes se ponen de acuerdo en celebrarlo, lo que se presume cuando el asegurado recibe la aceptación del asegurador, para concertar la relación contractual, sin supeditar al pago de la prima inicial o entrega de la póliza (Artículo 882 del Código de Comercio).

d) Es oneroso, no sólo porque las partes se gravan recíprocamente, sino por su misma naturaleza mercantil.

e) Es aleatorio, porque las partes someten la posibilidad contractual de obtener una ventaja a un suceso futuro e incierto; o sea que depende del azar. Por esta característica es que un contrato de seguro no puede adolecer de lesión, ya que la desigualdad en las prestaciones es un riesgo propio de este tipo de contratos. Por otro lado, debe aclararse que, aun cuando el cálculo actual sea cada día más técnico y más certero, que el seguro sea un negocio seguro, porque los aseguradores, casi eliminan la posibilidad de perder, distribuyendo las indemnizaciones o sumas pagadas entre un gran número de sujetos asegurados, esto no le quita al contrato su carácter aleatorio.

f) Es un contrato de tracto sucesivo

g) Es un contrato por adhesión. El contrato de seguro se formaliza por escrito en un documento llamado póliza, cuyas cláusulas generalmente son impuestas por el asegurador, previa aceptación de la Superintendencia de Bancos. En otras palabras,

quien contrata un seguro no puede discutir esas cláusulas generales ya impresas, las que pretenden uniformar el régimen contractual según el ramo de que se trate, con una técnica de formulación que es propia de este contrato. Lo importante en todo caso es la intervención que el Estado debe tener en la redacción de las pólizas para evitar cláusulas leoninas que perjudiquen al posible asegurado. De ello se preocupa también el Código de Comercio cuando estipula reglas para interpretar los contratos redactados mediante formularios, que es el caso del seguro comercial. Por otro lado, las disposiciones legales que en materia de seguros se encuentran en el Código de Comercio, protegen los derechos del asegurado y tienen carácter imperativo, y ninguna póliza podría hacerlos nugatorios, salvo que la misma ley admita pacto en contrario (Artículo 876 del Código de Comercio), y

h) Es un contrato que debe concertarse de buena fe, esta característica del contrato de seguro, como bien asienta el profesor guatemalteco Edmundo Vásquez Martínez, es elemento importante en cualquier contrato. Pero, se insiste en señalarlo con particularidad en este negocio, porque tanto el asegurador como el asegurado deben manifestar su voluntad basados en la más estricta buena fe, tanto en la celebración del contrato como durante su período de vigencia. Si falta a la más mínima obligación de veracidad, el contrato puede anularse o rescindirse, según el caso. De todas maneras, conducirse con estricto apego a la buena fe es obligación del asegurado, del tomador del seguro y del asegurador, así como de otros sujetos relacionados con el mismo.

4.7. Componentes

Dentro de los elementos del contrato de seguro vamos a estudiar los de naturaleza, personal, objetiva y formal.

4.7.1. Personales

a) Asegurador: Es la persona jurídica que en forma de sociedad anónima y organizada al tenor de la ley guatemalteca, se encuentra debidamente autorizada para dedicarse al negocio del seguro. En Guatemala no puede fungir como asegurador una persona individual, ni las sociedades organizadas conforme al derecho extranjero.

Las sociedades anónimas son las únicas que pueden fungir como tales; y para iniciar sus actividades se someten al previo control de la Superintendencia de Bancos, en cuanto a las bases técnicas de sus planes, tarifas, pólizas, etc. Manteniendo un control permanente sobre estas sociedades por parte de la citada dependencia. Además, la Ley de Empresas Aseguradoras, estipula con amplitud los requerimientos que debe cubrir el asegurador, y exige mínimos de capital pagado que van mucho más allá de los previstos para las sociedades anónimas ordinarias. Por ejemplo: Si la sociedad cubre el seguro de daños, su capital deberá ser de Q. 3, 000,000.00; si cubre el seguro de personas la cantidad es de Q. 3, 000,000.00, para otros seguros es de Q. 2, 000,000.00. Ahora bien si se ofrece una cobertura en todos los ramos el capital deberá ser de Q. 8, 000,000.00. Además deben tener un capital complementario del 25% del capital pagado, el que debe manejarse como reserva de capital, con destino a cubrir el déficit de la sociedad, si lo hubiere.

El asegurador regularmente actúa por medio de su personal auxiliar para la celebración de los contratos de seguro, a este personal se le conoce como “agentes de seguros” o “agentes vendedores de seguros”. La categoría de estos agentes es la de ser auxiliares del comerciante, pero dada la especialidad de su trabajo, su función está sujeta a las disposiciones del Código de Comercio en materia de auxiliares del comerciante, así como del Decreto Gubernativo No. 1543 y Acuerdo Gubernativo del 27 de marzo de 1957. En cuanto al agente auxiliar de seguros, necesita autorización o licencia de la Superintendencia de Bancos para trabajar en ese ramo.

b) Solicitante: Se llama así a la persona que en forma directa contrata el seguro ya sea por su cuenta o por la de un tercero determinado o determinable que traslada los riesgos al asegurador. Si este solicitante es al mismo tiempo el interesado en trasladar el riesgo, se confunde con el sujeto asegurado de lo contrario el solicitante actúa en representación de otro que viene a ser el sujeto asegurado (Artículo 875 del Código de Comercio).

c) Asegurado: Nuestra ley define al asegurado como la persona interesada en la traslación de los riesgos. El asegurado en sí es el sujeto sometido a la posibilidad de experimentar la eventualidad (riesgo) que actúa como motivo del contrato, eventualidad que puede afectar su integridad física o bien su esfera patrimonial (inciso 3ro. Artículo 875 del Código de Comercio), y

d) Beneficiario: Cuando el riesgo se hace realidad (siniestro), se produce el efecto principal del seguro: obtener el beneficio previsto en la póliza como obligación del asegurador. Entonces, beneficiario es la persona o personas que van a recibir ese producto (Artículo 875 inciso 4to. Del Código de Comercio).

En relación con los elementos personales y observando el contenido del Artículo 875 del Código de Comercio que he venido citando, una misma persona puede desempeñarse como solicitante, asegurado y beneficiario. Y también puede ser que estas calidades la tengan diferentes personas por un mismo contrato.

4.7.2. Objetivos

Elementos objetivos del contrato de seguro: El riesgo y la prima.

a) El riesgo: Nuestro Código de Comercio define al riesgo como la eventualidad de todo caso fortuito que pueda provocar la pérdida prevista en la póliza (Artículo 875 inciso 6to.). Establecer un concepto preciso de lo que debe entenderse como riesgo, en forma genérica, es sumamente difícil. Que el riesgo cause daño, provecho o que sea

lamentable, son criterios que pueden confundir al momento de querer delimitar este concepto.

El riesgo es el principal objeto del contrato de seguro y consiste, como lo establece nuestro Código de Comercio, en una “eventualidad”, es un hecho de naturaleza jurídica que puede o no suceder en el futuro de una persona asegurada. Lo anterior quiere decir que, para conformar el concepto de riesgo, debemos movernos dentro de la ciencia del seguro y de la legislación sin recurrir a otro tipo de valoraciones. Así mismo es necesario establecer la interdependencia conceptual entre riesgo y siniestro. Siniestro es la ocurrencia del riesgo asegurado (Artículo 875 inciso 7mo.). Una persona asegura su vehículo contra robo. El riesgo es la eventualidad de que se lo roben o no. Ocurre que si se lo roban, entonces se ha dado el siniestro. Ahora bien otra persona contrata un seguro total para que si sobrevive después de sesenta años, el asegurador le pague una pensión mensual mientras siga viviendo; en el caso del vehículo el hecho es deplorable, es lamentable, en el seguro total, es un acontecimiento feliz: el seguir viviendo. Ahora bien, lo que quiero manifestar con los dos ejemplos anteriores es que los conceptos de riesgo y siniestro, para los efectos del contrato de seguro, son categorías jurídicas que deben aceptarse como tales, independientemente de su impacto negativo o positivo. El riesgo es un hecho que puede o no suceder, es independiente de que su efecto sea favorable o desfavorable ya que de todos modos provoca el cumplimiento de la obligación del asegurador, y el siniestro, es el riesgo en acto, en realidad. Lo que se previó en el contrato de seguro, sucedió; como consecuencia, el asegurador debe cumplir sus obligaciones.

El riesgo para que sea objeto del seguro, debe de reunir una serie de requisitos establecidos por la doctrina y la legislación. Estos requisitos son los siguientes:

- Posible: Un riesgo asegurable debe ser posible. No puede admitirse como tal una eventualidad que no estuviera dentro de un margen de posibilidad de suceder. ¿Podríamos asegurarnos contra los daños que causaría el riesgo de que el sol

ya no diera calor? No, porque sería un riesgo imposible de darse en un plazo racionalmente inmediato.

- **Incierta:** Las eventualidades ciertas no pueden tomarse como riesgos. Si el acontecimiento previsto como riesgo tiene necesariamente que suceder, no puede ser objeto de seguro, ya que perdería su carácter de aleatoriedad. Sin embargo la excepción a esta característica ocurre en el seguro de vida, ya que el hecho natural de morir es un fenómeno de ocurrencia cierta; no se puede evitar. Pero en este caso la incertidumbre no se aplica al hecho de morir; sino al cuando se va a morir. Lo incierto es la duración de la vida del asegurado.
- **Futuro:** En el sentido que los riesgos que se trasladan son los que se corren en el futuro. Debe ser un acontecimiento que puede o no suceder a partir del acto contractual. En este aspecto, al estudiar el Artículo 906 del Código de Comercio, no debe confundirse en su interpretación, ya que aún cuando el contrato es nulo si al celebrarse ya ocurrió el riesgo previsto, esa nulidad no opera si las partes consideran de mutuo acuerdo que el riesgo sigue existiendo. Después comentaré el desorden interpretativo a que induce este Artículo.
- **Sujeto a interés:** Un aspecto importante en cuanto al riesgo es que esa eventualidad futura debe ser un acontecimiento en el cual se tenga interés en que no suceda. El interés asegurable muy manifiesto en el seguro de daños y menos en el de personas, aunque siempre existente, consiste en el propósito de que el riesgo no se convierta en siniestro. Si el asegurado desea que la eventualidad suceda, se desnaturaliza el contrato de seguro y la misma buena fe que lo fundamenta. Porque en tal caso el mismo asegurado tendría interés en provocar el siniestro para cobrar la suma asegurada.

b) **La prima:** Nuestro Código de comercio define a la prima como “la retribución o precio del seguro”. (Artículo 875, inciso 5to.) Más explícitamente puedo manifestar que la primera es la cantidad que paga el tomador del seguro o el asegurado, al asegurador, en carácter de contraprestación a la eventual obligación de éste, de pagar la suma asegurada si ocurre el siniestro. El valor que se le atribuye a la prima está sujeto a una serie de previsiones técnicas por parte del asegurador, de tal manera que su cobro

resulte rentable. Y aun cuando la prima se establece para cada contrato en particular, atendiendo al valor de la cosa asegurada, los riesgos a los que está expuesta, la mayor o menor posibilidad que ocurran los siniestros o la edad del asegurado, por ejemplo: Siempre se hace el cálculo sobre la base de planes generales cuya flexibilidad se va ajustando a cada situación en particular. La prima como elemento objetivo del contrato de seguro, se sujeta a los siguientes principios:

- Principio de predeterminación:
- Principio de pago anticipado
- Principio de indivisibilidad.

En cuanto a las clases de primas, este es un tema que no lo desarrollan las legislaciones, ya que es materia propia de la técnica general del seguro. Existen las siguientes:

- Prima pura o teórica: Esta prima se le considera como el equivalente técnico del riesgo que se traslada al asegurador, y se calcula sobre las bases de la ley de los grandes números y el cálculo de las posibilidades, tomando en cuenta como factores: los riesgos cubiertos, la mayor o menor posibilidad de que ocurran los siniestros, la suma asegurada, la duración del contrato, el valor del objeto asegurado (en el seguro de daños) entre otros.
- Prima bruta o de tarifa: Como el sujeto asegurador es un comerciante y celebra contratos de seguro por medio de una empresa, el mantenimiento de ésta le ocasiona costos de diversa naturaleza, y por el otro lado, debe prever también el lucro a percibir. El costo proporcional del contrato y el margen de lucro que obtiene el asegurador, se suman al valor de la prima pura o teórica y da como resultado la prima bruta o de tarifa. Esta última es la que paga el asegurado.
- Prima normal y sobre prima: Un contrato de seguro, con relación a un ramo específico, esta planificado para cubrir riesgos ordinarios, calificados así por la ley o por la tecnología del seguro. Por estos riesgos se paga una prima

normal. Si fuera de estos riesgos ordinarios, el asegurado desea que se le cubran otros riesgos que se consideran extraordinarios, o más graves, entonces debe pagar un precio mayor: una sobreprima.

- Prima única y prima periódica: A la primera se le denomina así porque el asegurado la pago de una vez, mientras que la periódica es la que se va cancelando mediante pagos parciales, y
- Prima inicial y sucesiva: Cuando el seguro cubre varios períodos, se le llama prima inicial a la que se paga al comenzar el primer período, y sucesiva ha la que se paga en los subsiguientes.

4.7.3. Formal: (La póliza)

El elemento formal del contrato de seguro es la póliza. Nuestro derecho conceptualiza la póliza como el documento pre-redactado que contiene el contrato de seguro. A este respecto, hay que recordar de nuevo, que si bien la póliza viene a formalizar en definitiva dicho contrato, este se perfecciona antes de que se extienda dicho documento, ya que es un negocio jurídico o consensual que se puede probar por otros medios: La confesión del asegurador de que acepta la proposición de contratar un seguro; o bien por otro medio, siempre que hubiere principio de prueba por escrito. Esta última podría ser la nota que el asegurador entrega al asegurado, en la que le informa que su proposición de contratar ha sido aceptada (Artículos 882 y 888 del Código de comercio). Lo anterior quiere decir que, cuya particularidad es la de no conformar una preparación del negocio, sino que es el negocio en si, representado en la solicitud para contratar de parte del tomador del seguro o el asegurado mismo, hecha por si o por un representante, usando formularios especiales que deben contener las estipulaciones generales sobre las que se va a contratar. En esta solicitud el interesado en celebrar el contrato declara con veracidad todos aquellos hechos que el asegurador debe conocer para apreciar el riesgo o los riesgos que se van a trasladar y que influyen en los alcances del seguro. Después viene la aceptación por parte del asegurador, la que también se hace por escrito y por último, se extiende la póliza.

La póliza es un documento impreso en sus estipulaciones generales, como contrato por adhesión; de manera que los convenios particulares se escriben en los espacios que el machote tiene previstos. Por otro lado, si se quieren extender las previsiones de las pólizas hacia otros ámbitos que surgen de la autonomía de la voluntad, se puede usar hojas adicionales para dejar constancia de cualquier pacto no ordinario. Una particularidad de estos pactos es que su contenido o pacto jurídico prevalece sobre los pactos impresos. La póliza, como documento prerredactado, debe ser aprobada previamente por la Superintendencia de Bancos. Jurídicamente, es un pacto adicional, para considerarlo como tal, no debe estar prerredactado.

La póliza cumple varias funciones con relación a las partes, siendo ellas, las siguientes:

- **Función normativa:** Por ser el documento que en definitiva contiene el contrato de seguro, la póliza norma los derechos y obligaciones de las partes, en concordancia con las disposiciones del Código de comercio. La póliza no puede contradecir las disposiciones imperativas de la ley.
- **Función determinativa:** El contenido general y particular de cada contrato de seguro se determina por el contenido de la póliza, según lo establecido, en forma general, en el Artículo 887 del código de Comercio.
- **Función traslativa:** Como un contrato de seguro puede sufrir sustitución en sus elementos personales, la póliza sirve para trasladar las legitimaciones que se dan en los sujetos de la relación jurídica, sirve para ceder la calidad de asegurado o de asegurador.
- **Función probatoria:** La póliza prueba la existencia de un contrato de seguro, con la salvedad de que no es el único medio de convicción para ese efecto, y
- **Función de título ejecutivo:** Conforme el Artículo 327 del Código Procesal Civil y Mercantil, la póliza es un título ejecutivo. Pero hay que distinguir dos situaciones: Para el asegurador, la póliza tiene esa calidad con el fin de poder cobrar las primas que se le adeuden, y para el asegurado sólo la tendría si la obligación del asegurador, en cuanto a la suma asegurada, es una cantidad fija, tal como

sucede en el seguro de personas. Para el seguro de daños se considera que la póliza no es un título ejecutivo, porque primero tiene que establecerse el valor objetivo del daño, que puede no llegar a la suma asegurada. Por ello es que una acción para reclamar un derecho indemnizatorio es un seguro de daños, necesariamente debe plantearse en juicio sumario, a menos que la cantidad por reclamar se hubiere fijado de antemano, aunque esto último sería ilógico que se diera porque iría en contra de los intereses del asegurado y del asegurador, y no compaginaría con la teoría y práctica del seguro. En resumen, funciona como título ejecutivo en el seguro de personas, pero no en el seguro de daños.

Aun cuando el título del Artículo 888 del Código de Comercio es defectuoso dándole su verdadera interpretación, las pólizas pueden ser nominativas, a la orden y al portador. En el seguro de personas la póliza, por la propia naturaleza del contrato, tiene que ser nominativa. Y, para el seguro de daños, puede adoptar cualquiera de esas formas. La cesión de la póliza nominativa sólo puede hacerse con el consentimiento del asegurador, ya que se supone que éste contrato mercantil solo se puede realizar en razón de factores personales. Es de aclarar que esta clasificación sirve para viabilizar la función traslativa de póliza, con los mismos efectos estudiados en la unidad de títulos de crédito; teniendo presente que ello no significa darle a este documento la categoría de título de crédito.

4.8. Consecuencias del contrato de seguro

El contrato de seguro por su carácter bilateral, genera derechos y obligaciones para las partes. En este subtítulo trataré de separar lo que corresponde a cada uno de los sujetos que se relacionan con el contrato, principalmente las del asegurado y del asegurador.

4.8.1. Obligaciones del asegurado

- Obligación de pagar la prima
- Obligación de veracidad
- Obligación de comunicar la agravación del riesgo
- Obligación de atenuar el riesgo
- Obligación de avisar el siniestro
- Obligación de informar las circunstancias en que acaeció el siniestro

4.8.2. Derechos del asegurado

El principal derecho del asegurado, como consecuencia del contrato de seguro, es el de recibir la suma asegurada a que se obligó pagar el asegurador en el caso de que ocurra el siniestro. Este derecho nace del mismo concepto que nuestra ley da sobre el contrato de seguro y de lo preceptuado en el Artículo 901 del Código de Comercio. Este derecho, salvo pacto en contrario o disposición expresa de la ley, debe ser satisfecho treinta días después de que el asegurador ha recibido los documentos e informaciones que hacen exigible la reclamación. La obligación del asegurador con respecto al derecho del asegurado, existe por la celebración del contrato y no se puede pactar que deba ser reconocida por el asegurador o comprobada en juicio, porque un acuerdo de esa naturaleza sería nulo de pleno derecho. Esto se hace sobre la base de que la obligación del asegurador también debe cumplirse de buena fe, sin someterla a términos caprichosos.

4.8.3. Obligaciones del asegurador

- Obligación de pagar la suma asegurada
- Obligación eventual de reducir la prima: Como el valor de la prima se fija, entre otros parámetros, atendiendo a las circunstancias que pueden contribuir a que el riesgo se materialice, si estas desaparecen o pierden importancia y así se convino en el contrato, el asegurado tiene derecho a pedir que se le reduzca la

prima a pagar, y el asegurador la obligación de reducirla (Artículo 900 del código de Comercio).

4.8.4. Derechos del asegurador

a) Su derecho principal es cobrar la prima en la forma que establece la ley o el contrato. Por lo tanto, cualesquiera sea el seguro que se tenga, la póliza es el título que usa el asegurador para cobrar la prima en caso de cobro judicial, y

b) Derecho de compensar o descontar de la indemnización las primas que se le adeuden o los préstamos que le haya hecho el asegurado sobre las pólizas, este último sucede sobre todo en el seguro de vida, en donde el asegurado obtiene préstamos sobre su póliza después de cierto tiempo de estar pagando las primas. Otro tipo de relaciones obligacionales no pueden compensarse, salvo pacto en contrario.¹⁶

4.9. Nulidad, rescisión y reducción

El Código de Comercio de Guatemala se caracteriza por agrupar en un mismo título el problema de la nulidad, rescisión y reducción del contrato de seguro, con el fin de que las normas no estén dispersas en todo el contenido de la ley. Se trata pues, de fenómenos que afectan a todos los contratos de seguro, ya que son temas regulados en dogmática general de la institución.

4.9.1. Nulidad

La nulidad es considerada como la ineficacia de un acto jurídico a consecuencia de hechos como los siguientes: ilicitud de su objeto, falta de cumplimiento de los requisitos necesarios para su realización o cuando se da un vicio del consentimiento, entre otros. En el caso del contrato de seguro, la nulidad está provista por los siguientes motivos:

¹⁶ **Ibid**, págs. 266 a la 282.

- Es sabido que el riesgo es una eventualidad. Si ese riesgo ha desaparecido o se ha convertido en siniestro, no puede ser cubierto mediante un contrato de seguro, y si se celebra bajo esas circunstancias, es nulo de conformidad con el Artículo 906 del Código de comercio. No obstante lo anterior las partes pueden pactar expresamente un seguro contrariamente al supuesto básico de esa norma.
- En el contrato de seguro de personas es nula toda cláusula que faculte al asegurador a dar por terminado el contrato en forma anticipada.

4.9.2. Rescisión

La rescisión se define como un “proceso dirigido a hacer ineficaz un contrato válidamente celebrado, obligatorio en condiciones normales, a causa de accidentes externos susceptibles de ocasionar un perjuicio económico a alguno de los contratantes o a sus acreedores”.¹⁷

En tal sentido se orienta nuestro Código Civil, al establecer en el Artículo 1579, que: “Los contratos válidamente celebrados, pendientes de cumplimiento, pueden rescindirse por mutuo consentimiento o por declaración judicial en los casos que establece este Código”.

El Código de Comercio de Guatemala norma, como hechos que provocan la rescisión del contrato de seguro, los siguientes:

- Los seguros de daños pueden rescindirse por el asegurador o por el asegurado, anticipadamente y sin expresión de causa, avisándose con quince días de anticipación a la fecha en que va a darse por terminada la relación contractual.
- La persona que solicita un seguro para si o para un tercero, tiene la obligación de ser veraz en sus declaraciones sobre el riesgo a asegurar. Si se viola esta

¹⁷ De Pina, Rafael, **Elementos de derecho civil mexicano**, pág. 383.

obligación, entonces aparece lo que se conoce como “Reticencia” omisión o inexacta declaración.

- Cuando el asegurado actúa de mala fe o con culpa grave, omitiendo circunstancias o declarando inexactitudes, aunque no influyen en la realización del siniestro, da como resultado la facultad del asegurador de tener por rescindido el contrato. Ello porque uno de los pilares fundamentales del seguro es la estricta observancia de la buena fe, y
- Por último hay que considerar que el contrato de seguro también es ineficaz y por lo mismo surte los efectos de una rescisión, el hecho de que, como consecuencia de una declaración inexacta o una omisión, hecha de buena fe y sin culpa grave, resulte el riesgo no asegurable, ya que de pagar la suma asegurada y no el siniestro como establece el Código de Comercio en el Artículo 909.

4.9.3. Reducción

Por reducción del contrato de seguro debe entenderse como la rebaja en el monto de la suma asegurada a que se obligó a pagar el asegurador, y sucede en los casos que establece la ley para balancear la correlación que existe entre prima y suma asegurada, de manera que esta no resulte excesiva con relación a la primera. Dentro de los casos de reducción se encuentran los siguientes:

- La suma asegurada se reduce para el asegurador cuando ha habido declaración inexacta u omisión sin mala fe o culpa grave, si sucede el siniestro sin que se haya notificado dentro del mes antes referido, siempre que el riesgo se a asegurable no obstante la declaración.
- Como existe la obligación de comunicar la agravación del riesgo, su incumplimiento produce la reducción de la suma asegurada en la misma forma que se estableció en el inciso anterior.
- También hay posibilidad de reducir la suma asegurada si se omite dar el aviso del siniestro dentro del término que fija la ley (Artículo 914 del Código de

Comercio). Pero la ley no es clara en cuanto al monto de esa reducción, porque al remitir el Artículo 896 del mismo cuerpo legal, prácticamente establece nada. Hubiese sido mejor establecer el monto de la reducción.¹⁸

4.10. Seguro del transporte

En Guatemala el seguro de transporte tiene cobertura mayor que la que se le asigna en otros países, ya que con la vigencia del actual Código de Comercio, se estableció un seguro genérico que se aplica a cualquier vía de navegación: marítima, fluvial, aérea o terrestre, dejando de insistir en la tradicional clasificación de este seguro que distingue, principalmente, el seguro de transporte marítimo del seguro de transporte terrestre. Este seguro tiene mucha práctica porque está ligado al tráfico comercial, sobre todo en el ámbito internacional. Nuestro Código de Comercio lo regula, del Artículo 950 al 978, inclusive. Su función principal es cubrir los medios de transporte y a los efectos o cosas transportadas, ante los riesgos, a que se sujetan con motivo de la transportación.

4.10.1. Riesgos cubiertos

El seguro de transporte se considera que tiene una cobertura contra “todo riesgo” o una “universalidad de riesgos” debido a la imposibilidad de precisar la cantidad de hechos que pueden ser nominados como tales con motivo de la transportación. Sobre ese criterio nuestro Código señala que este seguro abarca los riesgos del transporte, sin especificarlo.

4.10.2. Las personas en el seguro de transporte

Considero una falta sistemática legal, el haber incluido en este seguro el caso de las personas que viajan y son aseguradas como consecuencia de una travesía o viaje. El Artículo 978 del Código de Comercio establece que los seguros de personas que

¹⁸ Villegas Lara, **Ob. Cit**; págs. 285 a la 288.

cubran los riesgos a que se sometan como consecuencia de un viaje, sólo serán válidos si se designa como beneficiario al cónyuge del asegurado, a sus parientes por consanguinidad dentro del cuarto grado, por afinidad dentro del segundo grado o personas que dependan económicamente de él.

La falta de sistemática la considero así porque a esta norma debió buscársele ubicación en el seguro de personas y no colocarla en el seguro patrimonial. Por lo demás, creo que en lugar de restarle validez al contrato en tales circunstancias, debió decirse que en el caso de designar beneficiarios a personas que no se encontraren dentro de esos vínculos, se tendrá como tales a los herederos legales, ya que una manifestación en sentido contrario, que por lo demás está dentro de la libertad jurídica del asegurado, generaría un enriquecimiento indebido, ya que se cobró una prima y no se paga la indemnización.

4.11. Seguro de personas

El Código de Comercio de Guatemala, clasifica los seguros en dos grandes grupos, siguiendo el criterio más aceptado por la doctrina: seguros de daños y seguros de personas. En esta parte voy a explicar el de personas, cuya función es la protección de la vida y la integridad física de la persona individual. De ahí que este grupo se le conozca a través del seguro de vida y el 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 una renta si sobrevive más allá de la edad prevista en el contrato. Estas dos posibilidades iniciales se combinan entre sí o con diferentes alternativas prácticas que ofrecen las sociedades aseguradoras. En cuanto al seguro de accidentes, que sería un aspecto que cubriría el de la vida, puede presentarse en forma aislada y su fin es proteger a la persona asegurada de daños corporales que llegare a sufrir.

Por otro lado, y en lo que al seguro de vida para el caso de muerte se refiere, al hecho previsto –fallecer- es un acontecimiento futuro cierto, contrario a la regla de que el riesgo debe ser incierto. Pero, en este caso la incertidumbre no esta en el hecho de fallecer, sino en el cuando de va a fallecer. Esta circunstancia hace que este seguro exija una administración “matemáticamente planeada”, a fin de garantizar su efectividad.

Como los seguros de personas no son de indemnización, ya que la vida o la integridad física no tiene un precio, se les considera como “seguros de sumas”, no solo porque primas pagadas se van capitalizando, sino porque la cantidad asegurada no tiene más límite que las posibilidades económicas de quien pagará las primas y la capacidad empresarial del asegurador para responder de la suma asegurada. Lo anterior da las siguientes consecuencias:

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

4.11.1. Aspectos especiales de este seguro

Los conceptos vertidos en los capítulos introductorios, al estudio del seguro, son aplicables al seguro de personas, por esta razón no recalcaré lo que es básico en estos contratos aleatorios, para señalar únicamente lo que es especial en el de personas, sobre todo las que se enuncian en el Código de Comercio, del Artículo 996 al 1019 inclusive. Al leer estas norma me doy cuenta de que la ley trata, más que todo, de resaltar el estatus jurídico de los sujetos que pueden intervenir en un seguro de personas tomando en cuenta la terminología que inicialmente establece el Código de

Comercio. En ese sentido haré parte de la exposición de esta sección, refiriéndome a cada sujeto contractual según el rol que juegue en el negocio.

- Asegurador: Hay que recordar que el asegurador deberá ser una sociedad anónima especial; autorizada para cubrir el ramo del seguro de personas, y con un capital de Q. 3, 000,000.00, en lo que este grupo se refiere.
- Confusiones: Antes de explicar las posiciones jurídicas del tomador, el asegurado o el beneficiario, es necesario indicar las confusiones que pueden darse entre ellos:

a) Si una persona toma un seguro de vida para beneficiar a un tercero, como consecuencia de la muerte de otra, tomador, asegurado y beneficiario son personas distintas.

b) Si la persona que contrata el seguro lo hace con el fin de que si el vive más allá de la edad prevista, se le pague una suma o una renta periódica, las tres calidades se han reunido en la misma persona.

c) Si la persona que toma el seguro es quien corre el riesgo trasladado al asegurador, a efecto de que la suma o renta se le pague a un tercero, hay confusión entre asegurado y tomador, y

d) Si se toma el seguro sobre la vida de un tercero, en el entendido de que quien lo contrata se va a beneficiar con la suma asegurada, hay confusión entre tomador y beneficiario.

- Del beneficiario: Es la facultad del asegurado designar en la póliza a quienes se les considere beneficiarios de la suma asegurada. Esta facultad permite modificar la designación, ya sea por medio de una acto entre vivos o por testamento, aun en el caso de que el beneficiario inicial o del que tuviere

conocimiento el asegurador, "hubiere manifestado su voluntad de aceptar" el derecho asignado.

- Del asegurado:

a) Omisión o reticencia de la edad, puede ocurrir que el sujeto asegurado haya proporcionado un dato equivocado sobre su edad. Es de recordar que en este tipo de seguros, la edad es un dato importante para determinar si el sujeto se encuentra dentro de los parámetros para ser asegurable y fijar el momento de las primas a pagar. Entonces, si el asegurado tiene pruebas fehacientes de su edad, el asegurador debe hacerlo constar en la póliza.

b) Indisputabilidad, como bien ya se dijo que la reticencia, en cualquiera de sus manifestaciones, da derecho al asegurado la facultad de dar por terminado el contrato. Esta facultad caduca si el contrato ha estado vigente durante dos años a contar de la fecha de su perfeccionamiento o de su última rehabilitación. Luego entonces, indisputabilidad, quiere decir que el asegurado ya no puede hacer uso de su derecho de discutir las omisiones o inexactas declaraciones del solicitante del seguro.

- De la prima: La prima en el seguro de personas se calcula sobre diversas circunstancias personales que pueden influir en la realización del siniestro: edad, ocupación, estado de salud. El valor de la prima se calcula por año, siendo mayor en los primeros y menor en los últimos por considerar que la capacidad productiva del asegurado va disminuyendo conforme avanza la edad. Como especialidad en los seguros de personas puedo señalar que el asegurador carece de acción para exigir el pago de las primas que se adeudan, contrariamente a lo que sucede en el de daños.

4.11.2. Seguro de personas en la práctica

Los planes de seguro de personas se presentan en forma tan variada, según las reglas de la competencia comercial. Sin embargo, trataré de presentar los más típicos de este ramo:

a) Ordinario de vida: En este plan el asegurado paga sus primas hasta la fecha de su fallecimiento. Se llama también seguro de vida entera.

b) Seguro de vida con pagos limitados: Se caracteriza porque las primas únicamente se pagan por un plazo limitado aun cuando la suma se paga hasta el fallecimiento del asegurado.

c) Seguro total: En este seguro se combina la previsión para el caso de muerte o para el caso de sobrevivencia. Se fija un período o plazo para el pago de las primas llamado periodo dotal. Durante ese período se pagan las primas. Si ocurre el fallecimiento, se paga la suma a los beneficiarios, si el asegurado sobrevive, es el quien recibe la suma asegurada. Esta suma se puede convertir en una renta de pago inmediato o de pago diferido según los términos de la póliza.

Los anteriores planes que describí son una escasa muestra de cómo pueden ofrecernos un seguro de personas, el que al combinarse pueden cubrir los ingresos familiares, la acreeduría, la educación de los hijos, etc.

d) Seguro de accidentes: La ley guatemalteca lo considera un seguro de personas y tiene como fin reparar el daño que se sufre por un hecho que lesiona la integridad física, conforme los valores establecidos en la póliza. En este seguro, el damnificado tiene acción directa en contra del asegurador para el pago de la suma asegurada. La indemnización, regularmente está relacionada con la naturaleza de la lesión que se sufre, principalmente con la parte del cuerpo afectada.¹⁹

¹⁹ Villegas Lara, **Ob. Cit**; págs.300, 301, 323, 332.

CAPÍTULO V

5. Las aseguradoras, reaseguradoras, afianzadoras y reafianzadoras

5.1. Las aseguradoras

En virtud de haber abordado este tema dentro de los conceptos fundamentales del contrato de seguro, en el capítulo anterior, únicamente se hará un breve recordatorio sobre las aseguradoras, en consecuencia las aseguradoras son consideradas en la doctrina como uno de los elementos personales del contrato de seguro y se refiere a la persona jurídica que en forma de sociedad anónima y organizada de conformidad con la ley guatemalteca, se encuentra autorizada para dedicarse al negocio del seguro. En Guatemala no puede fungir como asegurador una persona individual, ni las sociedades organizadas con forme al derecho extranjero. Las sociedades anónimas son las únicas que pueden fungir como tales, y para iniciar sus actividades se someten al previo control de la Superintendencia de Bancos, en cuanto a las bases técnicas de sus planes, tarifas, pólizas, etc. Manteniéndose un control permanente sobre estas sociedades por parte de la dependencia citada.

5.2. Las reaseguradoras

Dentro del negocio del seguro se encuentra prevista la rehabilitación del negocio empresarial. Los cálculos actuariales permiten un margen seguro del negocio del seguro. Pero esa efectividad de la empresa no se agota ahí; se consolida más aún con el reaseguro, que viene a ser otro contrato de seguro, con la particularidad de que el asegurador pasa a ser sujeto asegurado. Por ejemplo, la Aseguradora La Fortuna, S.A., Asegura una fábrica en Q. 1, 000,00.00. Para no correr sólo ella el riesgo de pagar la indemnización si llegara a suceder el hecho previsto y por el cual fue asegurado, la aseguradora se reasegura con una reaseguradora, celebrando un contrato mediante una póliza y pagando una prima. Efecto: trasladar al reasegurador el riesgo de pagar eventualmente la indemnización del seguro contratado para proteger la fábrica.

En consecuencia, el reaseguro es un contrato por el cual es asegurado trasladada al reasegurador todo o parte de su propio riesgo.

Este contrato se encuentra regulado del Artículo 1020 al 1023 del Código de Comercio, en donde se le señalan las siguientes particularidades:

a) Los contratos de reaseguro deben de registrarse en la entidad fiscalizadora La Superintendencia de Bancos, no siendo necesarias las legalizaciones que se exigen cuando los documentos vienen del extranjero.

b) A diferencia de que el asegurador solo puede ser una persona jurídica organizada con forme el derecho guatemalteco, la reaseguradora si puede ser un ente extranjero.

c) En lo que fuere pertinente, el reaseguro se rige por las normas internacionales que sean aplicables.

d) Las divergencias con motivo del contrato se resuelven por arbitraje, con árbitros que deberán ser técnicos sobre la materia, debiendo tomar en cuenta para dictar su laudo, usos y costumbres del reaseguro.

e) El asegurado primitivo no tiene ninguna relación jurídica con el reasegurador, como tampoco la tiene el beneficiario. Este contrato, aunque indirectamente se relacione con el contrato de seguro inicial, sólo vincula al asegurador con el reasegurador.

En el caso del transporte extraurbano, puede suceder, ya que las aseguradoras que brindan sus servicios a los propietarios de transporte, pueden compartir parte del riesgo asumido a una reaseguradora, el cual debe de cumplir con la indemnización al momento en que ocurra el riesgo por el cual esta asegurado.

5.3. Contratos de fianza

Dentro de los llamados contratos de garantía, cuya finalidad es responder del incumplimiento de las obligaciones de una persona, la fianza, como contrato, se caracteriza por ser una garantía personal, en contraposición a los derechos reales de garantía: prenda e hipoteca. No obstante eso, como dice el maestro mexicano Joaquín Rodríguez y Rodríguez: "...en la fianza la garantía resulta en definitiva de la solvencia patrimonial del fiador, en virtud del principio de que el deudor responde del cumplimiento de sus obligaciones con todos sus bienes...; pero hay aquí una responsabilidad difusa, sobre todo el patrimonio, y no sobre parte concreta del mismo".

En este capítulo del presente trabajo de tesis se analizará la fianza mercantil y el reafianzamiento, tal como aparecen en el Código de Comercio de Guatemala, desarrollando para ellos los siguientes aspectos:

5.3.1. Conceptualización

En nuestro derecho mercantil no existe una norma que nos permita arribar a un concepto de fianza mercantil. En cambio, el Código Civil en su Artículo 2100 prescribe: "que hay contrato de fianza cuando una persona se compromete a responder de las obligaciones de otra".

Para el autor Guillermo Cabanellas de Torres, la fianza es: "toda obligación subsidiaria constituida para asegurar el cumplimiento de otra principal contraída por un tercero". Así mismo considera la fianza o afianzamiento mercantil como: "... la obligación accesoria que tenga por objeto asegurar el cumplimiento de un contrato mercantil, aun cuando no sea comerciante el fiador".²⁰

Auxiliados por la norma y la definición expuestas anteriormente, se puede afirmar que el contrato de fianza mercantil es aquel en el que una afinazadora se

²⁰ Cabanellas de Torres, Guillermo, **Diccionario jurídico elemental**, pág. 168.

compromete a responder de las obligaciones de otra persona, conforme las normas y tarifas que dicta la Superintendencia de Bancos.

5.3.2. Componentes

a) Personales: Por la forma en que opera este contrato, aparecen vinculadas tres personas: el fiador, que es la afianzadora constituida y autorizada para dedicarse al negocio de las fianzas. Como por lo regular se trata de una sociedad anónima, esta caería dentro de las calificadas de especiales, porque se les exigen requerimientos que no son comunes para las demás sociedades. El fiado, que es el deudor de la obligación garantizada; y el beneficiario, es quien resulta acreedor del fiador, para el caso de incumplimiento del fiado.

b) Objetivos: Los elementos objetivos del contrato de fianza son: la obligación del fiador la obligación del fiado en el sentido de pagar la prima. Si se recuerda que los elementos objetivos de un contrato son las prestaciones recíprocas de las partes, entonces no debe tenerse como tal a la obligación garantizada.

c) Formal: La fianza mercantil se formaliza por medio de un documento prerredactado que al igual que en el seguro, se llama póliza. La póliza, como documento, cumple una función “ad probationem”, ya que no necesariamente debe formularse para la perfección del contrato. A falta de ella el contrato se puede probar con la confesión del fiador o cualquier otro medio de convicción, siempre que haya principio de prueba por escrito.

Elementos de la póliza:

- Lugar y fecha de emisión
- Nombre y domicilio del fiador y del fiado
- Designación del beneficiario

- Mención de las obligaciones garantizadas y el monto y circunstancias de las garantías, y
- Firma del titular de la afianzadora o su representante legal. La firma puede ser autógrafa o sustituirse por impresión o reproducción.

5.3.3. Características

El contrato de fianza es un negocio consensual, formal, accesorio, oneroso, de garantía y de tracto sucesivo.

De esas características me interesa referirme a su accesoriedad. El principio de que lo accesorio sigue la suerte de lo principal, la obligación de la afianzadora se extingue al mismo tiempo que la del fiado, la validez de la obligación garantizada incide en la validez de la obligación de la afianzadora, la situación procesal de la afianzadora, principalmente en materia de excepciones, es similar en cuanto a la obligación garantizada.

Como característica de este contrato, no en un sentido clasificatorio, señalo el hecho de que el fiador tiene una obligación mancomunada solidaria. Esta solidaridad, en el caso de la afianzadora, esta ordenada en forma imperativa, no admite pacto en contrario y sin derecho a gozar de los beneficios de orden y excusión.

Dentro de las características principales del contrato de fianza se dice que es consensual es por ello que debe de haber acuerdo previo entre el sujeto activo y el sujeto pasivo de la obligación, de allí el acuerdo previo que debe de haber entre la aseguradora y la reafianzadora, en el momento en que ocurre el riesgo previsto que en este caso es un accidente de tránsito. La ley establece que un contrato se perfecciona por el simple consentimiento de las partes.

En cuanto a la formalidad del contrato de fianza, es que el acuerdo debe de perfeccionarse en un documento, el cual debe de estar firmado por las partes para que

sea vinculante, y como una forma de resguardar los intereses de ambas partes, y al momento de que ocurra un accidente de tránsito se convierta en título ejecutivo.

Es oneroso desde el momento en que se celebra el contrato porque la fianza debe de pagarse mediante primas en forma periódica en el plazo convenido dentro del contrato, pero mas aún al momento en que acaece el riesgo previsto que en este caso es el accidente de tránsito.

Es de tracto sucesivo como se consigno en el párrafo anterior, que debe de pagarse en forma periódica, en el plazo que las partes convinieron.

5.3.4. Derechos y obligaciones

En términos generales los derechos y obligaciones de los sujetos relacionados con el contrato de fianza, son: El fiador, responderá del incumplimiento de la obligación del fiado, en los términos contratados, a cambio de su derecho a cobrar la prima que corresponda. Esta prima, como puede verse en los anexos del presente capítulo, no se percibe por una suma arbitraria, sino el valor está previamente establecido por la Superintendencia de Bancos. El fiado tiene la obligación de pagar la prima a cambio del derecho de que, en determinadas circunstancias, se responda por él, al incumplir la obligación garantizada. Y, el beneficiario tiene el derecho a cobrar la obligación accesoria, con la obligación de solicitar el pago por escrito y fundamentando su petición.

Fuera de esos efectos, el Código de Comercio prescribe los siguientes:

a) Si la fianza es de conducta, el beneficiario tiene derecho a exigir el pago probando por cualquier medio que el fiado ha dado lugar al acto u omisión previsto en el contrato y sin necesidad de declaración judicial. Por ejemplo, si una persona custodia valores y se le exige fianza de conducta, la pérdida de los mismos daría derecho al reclamo (Artículo 1,028 del Código de Comercio).

En cuanto al transporte extraurbano la eventualidad es que ocurra un accidente de tránsito, el cual da derecho al reclamo, y al efectivo cumplimiento de la obligación garantizada.

b) La afianzadora puede exigir que le aseguren el pago de la obligación garantizada cuando: hayan proporcionado datos falsos del fiador o contrafiador, se haya contraído contragarantía real y el valor del bien disminuya de tal manera que sea insuficiente para responder de la obligación garantizada, si la deuda se hace exigible o se demanda judicialmente el pago, y cuando transcurren cinco años si la obligación garantizada no tiene plazo de vencimiento o este no deriva de su naturaleza misma. Se supone que en estos casos el fiador puede exigir ese aseguramiento porque se contrata una fianza con relación a un hecho futuro e incierto: no cumplir la obligación, pero no para encubrir una insolvencia premeditada. La medida de aseguramiento la puede pedir el fiador mediante un embargo de bienes, y

c) Reclamando el pago de una fianza, el fiador debe pagar dentro de diez días si no hay reafianzamiento, y dentro de treinta días si lo hay.

5.3.5. Contrato de fianza y clases de fianza

Existen varias clases de contrato de fianzas o de fianzas en particular. Atendiendo a la legislación guatemalteca, únicamente pueden darse dos clases de contrato de fianza: El civil y el mercantil. El primero, regulado del Artículo 2,100 al 2,120 del Código Civil, y el segundo del 1024 al 1038 del Código de Comercio, en donde también se comprenden el contrato de reafianzamiento, así como la fianza múltiple o cofianzamiento.

La fianza civil se caracteriza por presentarse en el tráfico jurídico como un negocio aislado. En cambio, la fianza mercantil es un acto masificado, regularmente empresarial y oneroso por su misma ubicación mercantil.

Señalo no obstante, que en el comercio, principalmente en la venta de mercancías, cuando el pago del precio se difiere, es común que el comerciante le exija al comprador la comparecencia la de otra persona que aparece como fiador del comprador-deudor, sin que aquella se dedique como empresario a afianzar. En este caso, esa fianza no empresarial debe considerársele mercantil porque cae dentro del rol del negocio mixto a que se refiere el Artículo 5 del Código de Comercio.

Si en un negocio intervienen comerciantes y personas no comerciantes, la aplicabilidad del Código citado le otorga categoría mercantil.

Otra cosa es las clases de fianzas, según la naturaleza de la obligación a garantizar. En lo que al terreno mercantil se refiere, la Superintendencia de Bancos ha dictado normas que clasifica las fianzas atendiendo a las obligaciones y personas que se garantizan. Me refiero al Acuerdo 280 de 1,959, que, con modificaciones sigue vigente.

Este acuerdo las clasifica así:

- Fianzas de fidelidad
- Fianzas judiciales
- Fianzas administrativas ante gobierno, y
- Fianzas administrativas ante particulares.

Los grupos anteriores se subdividieron para diferentes fines: fianza individual, fianza penal, fianza del automovilista, fianza para venta de armas, fianza arrendamiento, etc.

5.3.6. Contrato de reafianzamiento

Con este contrato sucede un fenómeno igual como el que ocurre con el reaseguro: una afianzadora se obliga a pagar a otra, según los términos del contrato, las sumas que ésta haya pagado al acreedor del contrato de fianza reafianzado. Aun cuando se supone que la existencia de este contrato surge de la autonomía de la voluntad, el Artículo 3 del Decreto 470 del Presidente de la República, lo hace obligatorio, ya que la afianzadora, para ser autorizada por la Superintendencia de Bancos, deberá acompañar a su solicitud el contrato de reafianzamiento. La reafianzadora, provee los fondos para el cumplimiento de la obligación afianzada, bajo pena de responder de los daños y perjuicios que cause la no provisión. Cuando la reafianzadora paga, se subroga en los derechos que la parte reafianzada tenga en contra de sus fiados o contrafiadores.

5.3.7. Extinción y prescripción

Reitero que por el carácter accesorio de la fianza, esta se extingue juntamente a la obligación garantizada, sin necesidad de señalar una causa específica. En cuanto a la prescripción del derecho principal de la fianza, pretender el cumplimiento de la obligación del fiador si fuere el caso, las acciones del beneficiario en contra de la afianzadora prescriben en dos años. Este plazo también norma la prescripción de las acciones del fiador en contra del contrafiador o el reafianzador, (por el contrafiador se entiende a la persona que responde por el fiado, ante la afianzadora, para el caso en que éste tenga que demandarlo, como consecuencia de haber pagado la obligación garantizada).²¹

²¹ Villegas Lara, **Ob. Cit**; págs.338 a la 343.

CAPÍTULO VI

6. Garantizar el cumplimiento del pago de la indemnización asegurada a favor de los usuarios del transporte colectivo extra urbano al momento que ocurra un accidente de tránsito

6.1. Situación actual del transporte colectivo extra urbano en Guatemala

Los problemas de transporte en Guatemala, son más grandes en comparación a otros países menos ricos en recursos naturales y con una infraestructura diferente a la nuestra. La situación es tal que en algunas regiones no se puede contar con los medios para realizar un viaje cómodo, confiable y seguro, el primer párrafo del Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual establece: Servicio de transporte comercial: “por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestre, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios.

La situación del transporte terrestre en Guatemala cada día se torna más crítica, debido a que no solamente existe cierta manipulación de leyes y reglamentos, sino también desde el punto de vista económico y político, no existen reglas claras para el proceso de inversión, originando como consecuencia de ello un sistema de transporte precario, insuficiente y descuidado por parte de las autoridades encargadas del mismo.

A esta problemática se unen otros aspectos en la actualidad, que de una u otra forma vienen a perjudicar el servicio de transporte en Guatemala, y es que se han dado reformas irreflexivas y prepotentes al Reglamento de Transporte, en el cual se observa por ejemplo: que existen multas que son impuestas en forma arbitraria y de tipo confiscatorio ya que exceden la capacidad de pago del mismo transportista.

Otro ejemplo analizado y que genera a mi juicio otro problema más para la sociedad en general es que no existe regulación en cuanto a quienes deben ser obligados a pagar las multas, pues en la actualidad son los propietarios del transporte, los encargados de hacerlas efectivas, aunque la responsabilidad es producida por los señores pilotos de los mismos, en virtud de esto, los pilotos desempeñan su labor de conducir las unidades de transporte en forma irresponsable teniendo como consecuencia accidentes de diferentes magnitudes tanto en la capital como en el área rural, siendo en este último lugar donde han surgido los accidentes más lamentables protagonizados por las unidades de transporte colectivo extra urbano. El mismo problema se da con los propietarios y pilotos de flotas de transporte que trabajan de forma ilegal.

No menos severo es el problema que en la actualidad está imperando referente a los trámites burocráticos que se dan por parte del ente encargado de regir y controlar el sistema de transporte, y la poca preparación y falta de conocimiento de los procedimientos administrativos por parte de la mayoría del personal, que ha sido seleccionado no por su capacidad técnica sino conforme a otros aspectos como el compadrazgo político, por ejemplo, desconociendo totalmente el manejo y control de la Dirección General de Transporte, lo que origina de alguna forma la corrupción en el sistema de transporte en Guatemala.

Estos problemas son evidentes en relación a las carreteras, ya que el servicio de ferrocarriles de pasajeros no existe en la actualidad en nuestro país, y hablar de un viaje cómodo, confiable y seguro se reduce a una utopía, aunque la modernización de la república de Guatemala a avanzado a paso lento, en materia de transporte terrestre, se requiere de una inversión millonaria y de una gestión eficiente por parte de las autoridades encargadas del transporte para alcanzar también una modernización en el transporte de pasajeros.

Por otro lado, el crecimiento físico que obtuvo tanto el sector transporte, como las principales arterias viales del país, en los años 1,995 a 1,999, originándose por la

estabilidad económica que en esa época se vivía, toda vez que la mayoría del grupo que conforma este sector, renovaron sus respectivas unidades vehiculares, ocasionando en ese momento el traslado de un mejor servicio hacia el usuario.

Es de lamentar entonces que ese crecimiento que se produjo en esos años y que provocó desarrollo no solamente al grupo de transportista extra urbano, sino también al país en general, no se haya podido mantener en la actualidad, ya que en la misma se observa un estancamiento y deterioro como consecuencia quizá, de las malas políticas económicas que rigen a la nación y la alta carga impositiva que golpea grandemente a todos los sectores en especial al sector al sector transporte.

Bajo esas circunstancias, y en términos generales se puede anticipar el deterioro de la prestación del servicio, haciendo mención de la flota pirata, que no cuenta con ninguna autorización de la Dirección General de Transportes, dando como resultado una fuerte competencia ilícita en todas las carreteras del país, agregándose a esto, la cauda de accidentes viales que se generan continuamente, debido a la irracional competencia con exceso de velocidad que se produce entre los mismo pilotos de buses extra urbanos, por agenciarse de más pasajeros en su recorrido, violado todas las normas técnicas y soportes de los vehículos. Encuadrando perfectamente la conducta de los pilotos de transporte extraurbano al tipo penal de negligencia, imprudencia al momento de conducir el vehículo automotor o en la impericia por falta de conocimiento y por no poseer la habilidad necesaria y requerida.

Sin embargo el tema de la situación actual del transporte terrestre, no se limita a los problemas anteriormente expuestos, más bien estos problemas no son los que realmente preocupan a la sociedad, sino los accidentes de grandes consecuencias, que son los que verdaderamente empañan el sistema de transporte colectivo y los cuales generan la obligación de cumplir con el pago de la indemnización asegurada por parte de las empresas de transporte en nuestro país, aún cuando se tiene conocimiento que los inspectores de la Dirección General de Transporte verifican la contratación de seguros a favor de pasajeros en buses extra urbanos para comprobar

su han contratado el seguro obligatorio para indemnizar a los usuarios de los mismos o a sus deudos en caso de accidentes, merece mención que este procedimiento de verificación que realizan los inspectores de la Dirección General de Transporte se ha ejecutado en épocas de mayor riesgo para accidentes como Semana Santa, Navidad, Año Nuevo etc.

El aumento de las muertes y el número de individuos lesionados, como producto de los accidentes protagonizado por los buses extra urbanos, se debe también a la omisión por parte del Estado guatemalteco del cumplimiento de su obligación constitucional de proteger a la persona de manera integral, según informes rendidos por la Procuraduría de los Derechos Humanos (P.D.H.).

En el “informe del Procurador de los Derechos Humanos sobre accidentes del transporte extra urbano de pasajeros”, correspondiente al año 2006, el defensor del pueblo subrayó que las instituciones estatales encargadas del tema hacen muy poco para evitar que las causas que dieron origen a los accidentes persistan.

Desde el año 2002, la Procuraduría de los Derechos Humanos ha dado seguimiento al comportamiento de los accidentes de transporte colectivo extra urbano y los informes correspondientes han sido presentados a las autoridades competentes, con el objeto de que se mejoren los mecanismos de control y se logre reducir la incidencia de este tipo de hechos, recordó el mencionado documento. La información recabada por dicho órgano indica que en el año 2002 ocurrieron 59 percances, en el 2003 la cantidad de casos fue de 87, mientras que en el 2004 se elevó a 112, para disminuir a 74 en el 2005 y subir en 2006 a 76.

El año anterior, el promedio de accidentes en buses extra urbanos fue de ocho casos al mes, resultando heridas 1,125 personas y fallecidas 144, mientras que el promedio de individuos muertos en estos percances por mes fue de doce, registró el estudio. Finalmente, el informe de la P.D.H. indicó que los casos de accidentes en el transporte extra urbano fueron más, porque el análisis estadístico presentado sólo

incluyó la actualización de datos con base en la información del Cuerpo de Bomberos Voluntarios, pero hubo otros cuerpos de socorro que atendieron otros percances viales.

En los cuatro años documentados, fallecieron 392 personas y hubo 5,942 lesionados como consecuencia de estos hechos de accidente en los cuales los protagonistas fueron buses extra urbanos de transporte colectivo, el número de heridos en accidentes de buses pasó de 550 en el 2002 a 505 en el año siguiente, en el 2002 hubo 976, 1581 en el año 2003 y 2330 en el año 2004. En cuanto a fallecimiento los datos son irregulares, ya que en el año 2002 se registraron 57, 103 en el 2001, 44 en el 2002, 68 en el 2003 y 120 en 2004, sesenta y cinco accidentes hubo en la capital y 339 en rutas del país en ese período. Cabe resaltar que la mayor cantidad de accidentes fueron protagonizados por buses de las empresas Esmeralda: 16,248 heridos y 13 fallecidos, Marquensita: 8, 107 heridos y un fallecido, Transpacífico: 7, 484 heridos y 24 fallecidos, aunque el presidente de la Gremial de Transporte Extra urbano, mencionó que precisamente, estas empresas de transporte son las que mejor mantenimiento brindan a sus unidades. Sin embargo los datos son reales y sin duda alguna existen no una sino varias razones por las cuales se producen estos accidentes de tránsito tan lamentables para la sociedad, y una de esas causas es precisamente que los buses extra urbanos protagonizan accidentes de tránsito por la mala condición en que se encuentran las unidades para brindar el servicio.

La importancia del tema de los accidentes viales producidos por buses extra urbanos radica en que, si bien es cierto surgen muchos accidentes de consecuencias fatales en las carreteras, pero la pregunta es ¿que surge de ello?, indudablemente la responsabilidad en que incurren los señores pilotos siempre que se compruebe que los accidentes han sido producidos a consecuencia de la imprudencia, negligencia e impericia con que desempeña su labor, y de la irresponsabilidad de los dueños de las empresas de transporte colectivo.

6.2. De la responsabilidad y la indemnización en el tema del transporte

¿Qué es la responsabilidad en términos generales? Bien, para ello diré que la responsabilidad se refiere a la obligación de reparar y satisfacer por uno mismo, en ocasiones especiales por otro, la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado. Se refiere también a la capacidad para aceptar las consecuencias de un acto consiente y voluntario. En cuanto que la responsabilidad civil, se refiere a la obligación de resarcir, en lo posible, el daño causado y los perjuicios inferidos por uno mismo o por un tercero y sin causa que excuse de ello. Ello se traduce en la obligación de reparar los perjuicios ocasionados indebidamente a otros, en la persona o en las cosas a través de una indemnización que consiste en retornar las cosas al estado anterior en el cual se encontraban, o bien en caso de imposibilidad o elección del damnificado, mediante un pago en dinero pactado de mutuo acuerdo entre ambas partes (responsable y damnificado).

Por lo tanto para incurrir en esta clase de responsabilidad debe surgir de nuestra actividad un perjuicio patrimonial o extrapatrimonial. Sin daño producido no hay responsabilidad civil que se pueda deducir. Si para que se haga efectiva la responsabilidad penal se debe cometer un delito, para tratar la responsabilidad civil es necesaria la producción de un daño, que como mencioné anteriormente puede ser un daño a nuestro patrimonio o a nuestra integridad física.

De manera que se podrá sancionar civilmente, si se causó un daño infringiendo un deber jurídico que marca la ley, y además si se le imputa a alguien probándose la relación de causalidad entre acción u omisión ilícita y el daño o perjuicio cometido. Es decir si se produce un perjuicio se provoca la obligación jurídica de repararlo.

Este tema tiene una importancia fundamental en todas las disciplinas jurídicas. Al efecto puedo mencionar tres ámbitos que ofrecen particularidades diversas:

a) El derecho penal, en el que los estudios realizados han tenido un gran desarrollo;

b) El derecho civil, con aplicación no solo al campo de esta disciplina, sino a todas las que derivan de este tronco, y

c) El derecho público.

La responsabilidad en el ámbito del derecho privado, constituye la obligación de dar cuenta, por parte del autor de un acto o de una omisión de lo debido, que ha causado un daño a otro, por lo cual se le exige que dé una explicación, en su caso, determina una sanción reparatoria del daño causado.

La acción que cada ser humano despliega puede beneficiar o perjudicar a otro u otros con quienes comparte la convivencia, y ante quienes esté obligado a proceder de una manera determinada. Esto puede ser en virtud de una disposición de carácter genérico o bien porque en ello se ha convenido expresamente por un trato previo. Estas dos situaciones dan lugar a lo que la doctrina cataloga como doble régimen de responsabilidad dentro de un mismo concepto de culpa, contractual y extracontractual.

Por lo tanto, todo hombre que desarrolla su existencia dentro de lo que debería constituir una auténtica convivencia, debe ajustar su conducta a ese principio básico de no causar daño a otro (*alterum non laedere*). Si lo hace, transgrede una norma fundamental de la convivencia social y cuando a consecuencia de ello se causa un daño, ya sea en la persona o en el patrimonio del otro, puede que se aplique una sanción prevista en el ordenamiento jurídico, que tiene como característica fundamental el de ser coactivo.

La doctrina establece como requisito fundamental para que se configure la obligación de tener que responder por el acto y el hecho que provoca un menoscabo a otro, que se den los siguientes elementos: Antijuridicidad, imputabilidad, la existencia

de un daño resarcible, nexo de la relación causal jurídicamente relevante entre el hecho y la lesión causada.

En lo concerniente al primer requisito (antijuridicidad) se trata de un acto ilícito que ha violado una obligación previa de comportamiento ya establecida por ley general o por una particular concertada con la otra parte que resulta víctima del desconocimiento de su derecho subjetivo. La imputabilidad, por su parte se traduce en atribución, unas veces ante una actividad culposa, otra dolosa o por una disposición normativa, de dar explicación. En la primera situación indicada, aquel podrá eximirse de reparar el daño si acredita que de su parte no se ha dado el presupuesto de dolo o culpa, situación que no se da en la segunda, llamada “responsabilidad objetiva” o “sin culpa”, en que la ley salvo los casos de excepción que deben ser restrictivamente interpretados, presume que esta situación tiene como último fundamento un cierto grado de culpa o negligencia.

En cuanto al daño que es un elemento del acto ilícito sin el cual no existe responsabilidad civil, constituye un menoscabo no justificado en la persona o en el patrimonio del otro, que debe resarcirse en la medida que sea cierto, subsistente, personal del damnificado y afecte un interés legítimo de este.

Por último para que haya una obligación de responder, se requiere que el hecho dañoso que experimenta el tercero, en su persona o en su patrimonio y la actitud de quien deba dar una explicación, exista un nexo de relación causal jurídicamente relevante.

La sanción que el ordenamiento jurídico impone a quien tiene que responder, es la consecuencia que surge de la ilicitud (respecto a la obligación deber jurídico, ya de carácter genérico de no causar un daño a otro o el que surge de un pacto previamente realizado con el damnificado en virtud de una imputación legal). Tal sanción consiste en el deber de obrar en el sentido que lo establecía la norma violada, por lo cual tiende a

reponer las cosas en el estado anterior al acto ilícito, o en aquella situación en que estaría la víctima de no haberse producido esa violación del orden jurídico.

De acuerdo con la llamada sanción resarcitoria o equivalente, se obliga a un obrar, a fin de volver a la situación en que de no haber mediado el ilícito hubiera estado el damnificado; por lo tanto, en la medida en que ello sea posible corresponde dismantelar los efectos, sean estos pasados, presentes o futuros del operar ilícito. En este caso, la sanción es igual o equivalente al deber jurídico incumplido, por la vía de la sanción se impone la misma conducta que debió realizarse voluntariamente o la reparación de los efectos que se siguieron del incumplimiento.

Dicho restablecimiento del orden vulnerado puede consistir en una medida de reparación in natura (es decir en la misma cosa, antes de que el hecho ocurra y cuando la posibilidad del daño es inminente, procede adoptar medidas preventivas) que parecería ser la vía normal para lograr el restablecimiento del equilibrio vulnerado. Como ello no siempre es posible, la reparación también puede traducirse en una cantidad de dinero para restablecer esa situación.

Esta forma de sanción, denominada resarcitoria o equivalente, siendo la más común en el derecho civil, no es la única que la ley admite. Hay otra llamada de carácter represivo o ejemplar por medio de la cual la condena no tiende tanto a la satisfacción de la víctima, en cuanto al castigo, del autor del ilícito. Esta modalidad es la que se utiliza en el derecho penal (aunque no exclusivamente) ya que el juez del fuero, no solo debe imponer el castigo, sino también cuando se lo solicite, disponer del dismantelamiento de las consecuencias del operar ilícito, así como el resarcimiento del daño que se le ha inferido a la víctima.

Es importante recordar que, cuando se produce un accidente vial protagonizado por buses extra urbanos en donde el piloto tiene la culpa de lo sucedido, surgen responsabilidades de índole diferente como la responsabilidad penal ya que su conducta se podría encuadrar dentro de algún tipo penal contemplado en nuestra

legislación, así mismo surge una responsabilidad civil como se ha mencionado, consistente en reparar, restituir o indemnizar el daño o los daños causados a los usuarios de la unidad, en consecuencia del ilícito producido, tomando en cuenta que esta última responsabilidad debe ser cubierta por los dueños de las empresas de transporte que hayan protagonizado los accidentes viales, por ello ampliaré el contenido de el presente trabajo en cuanto a la relación que existe entre pena y la reparación civil.

El Código Penal guatemalteco determina en su artículo 112 que “toda persona responsable penalmente de un delito o falta lo es también civilmente”. A favor del mantenimiento de la responsabilidad civil, en el ámbito del Código Penal, se ha aducido que es una consecuencia derivada, no solo de la tradición, sino de una necesidad técnica, puesto que la responsabilidad del delito se regula tomando conceptos cuyo significado solamente es cognoscible a través de la interpretación jurídico penal.

No es cierto, sin embargo, como pudiera concluirse de los términos del Artículo citado, que toda responsabilidad penal en un delito o falta genere responsabilidad civil, pues está sólo de los hechos que además hayan causado daños materiales y morales, lo que puede no suceder en delitos de peligro o en supuestos de tentativa, de manera que la fuente de obligación no es delito, sino el perjuicio causado por el mismo.

La pena no se aplica para reparar el daño ocasionado a la víctima, sino para confirmar ante los ciudadanos la vigencia del Derecho Penal como protector de bienes jurídicos. La responsabilidad penal, es responsabilidad frente al Estado y no una forma de resolver conflictos entre sujetos privados. Es por ello que la pena debe ser proporcionada de conformidad con la gravedad del hecho, mientras que la responsabilidad civil debe ser equivalente al daño o perjuicio ocasionado por el mismo, que puede ser superior o inferior a la gravedad del delito.

Por otra parte, dado que la pena es un mal condicionado al hecho culpable, tiene un carácter personalísimo. La sanción civil por el contrario consiste en la reparación, cuantificable en términos económicos de un daño y transmisible a terceros. Ello obliga a

distinguir entre sujeto pasivo del delito y perjudicado, es preciso haber sufrido un perjuicio efectivo a consecuencia del hecho delictivo. En suma, en el ámbito del derecho civil la reparación del daño causado por el delito es el paradigma para solucionar el conflicto que provocó el ilícito penal.

El Código Penal guatemalteco, en su Artículo 119 bajo el título de “Extinción de la responsabilidad civil”, regula tres formas de responsabilidad civil: a) La restitución; b) la reparación de daños materiales y morales, y c) la indemnización de perjuicios.

Se plantea el problema de distinguir entre daños, objeto de reparación y perjuicios, susceptibles de indemnización. Hay diversas interpretaciones, así para unos los daños son los causados en la propiedad y el perjuicio es el que recibe la persona, otros entienden los daños como lesión propia del delito y los perjuicios como males ocasionados eventualmente, una tercera posición asimila los daños con el daño emergente y los perjuicios el lucro cesante.

Para la reparación de daños se debe valorar la cantidad del daño, atendiendo al precio de la cosa en el mercado, y el de afección como significado sentimental para la víctima y la indemnización de perjuicios atiende a los que se hubieren derivado por el delito al perjudicado, a su familia o a un tercero. Finalizaré este tema dejando claro que la indemnización es el resarcimiento económico del daño o perjuicio causado, es la suma o cosa con que se indemniza, en términos generales es la compensación, o satisfacción. Y esto es lo a lo que están obligadas las empresas de transporte al momento de ocurrir un accidente de tránsito en el cual existan pérdidas de vidas humanas y personas lesionadas precisamente a cumplir con el pago de la indemnización obligatoria contemplada en nuestra legislación específicamente en el Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extra urbano de personas como lo expondré a continuación.

6.3. Del seguro obligatorio en el transporte extra urbano y su cobertura

Al respecto se tomará de base algunos Artículos extraídos del Reglamento Para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extra Urbano de Personas.

Se establece la obligatoriedad de todo propietario de medios de transporte extra urbano de pasajeros que preste servicios en el país, de contratar y mantener vigente un seguro de hechos de tránsito, para indemnizar por muerte o lesiones a las personas que viajando en el autobús o vehículo dedicado al transporte terrestre extra urbano de personas sufra algún accidente de tránsito. Quedan comprendidos en esta obligación los propietarios de toda clase de vehículos de transporte terrestre extra urbano de personas y en especial las clases establecidas en el Artículo 43 del Reglamento del Servicio de Transporte Extra Urbano de Pasajeros por Carretera.

El seguro por hechos de tránsito deberá tener una cobertura mínima en caso de muerte hasta por el equivalente a cincuenta salarios mínimos para actividades agrícolas, por persona que pierda la vida en un hecho de tránsito; además, una indemnización en caso de desmembración conforme lo señalado en el Artículo 2 del Reglamento Para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extra Urbano de Personas, y una indemnización en caso de lesiones con una cobertura mínima de la siguiente forma: a) un salario mínimo para actividades agrícolas, por persona, en caso de incapacidad para el trabajo por diez días o menos; b) tres salarios mínimos para actividades agrícolas por persona, en caso de incapacidad para el trabajo por once a treinta días máximo; c) cuatro salarios mínimos para actividades agrícolas por persona, en caso de incapacidad para el trabajo de treinta y un días a cuarenta y cinco días máximo; d) seis salarios mínimos para actividades agrícolas por persona, en caso de incapacidad para el trabajo por más de cuarenta y seis días.

En todos los casos aquí previstos el seguro por hechos de tránsito se considera una prestación social, el Estado de Guatemala garantizará su cumplimiento en beneficio

de los que por cualquier motivo resulten con derechos sobre el monto asegurado. (Artículo 1 del Reg. Para la contra de seguro...).

La indemnización en caso de desmembración a la cual se refiere el Artículo 1 del mencionado Reglamento, deberá como mínimo ascender al importe determinable en salarios mínimos para actividades agrícolas que se indica en el listado siguiente, por persona que resulte afectada al producirse un hecho de tránsito, así:

1. Invalidez total y permanente	50 salarios mínimos		
2. Ceguera absoluta y permanente	50	“	“
3. Pérdida completa de ambas manos o de ambos pies	50	“	“
4. Pérdida de un ojo con expulsión	15	“	“
5. Pérdida de la vista de un ojo sin expulsión	12	“	“
6. Sordera completa y permanente de los dos oídos	25	“	“
7. Sordera completa y permanente de un oído	07	“	“
8. Pérdida del dedo pulgar	10	“	“
9. Pérdida del dedo índice	07 salarios mínimos		
10. Pérdida de un dedo de la mano, diferente al índice o pulgar	02	“	“
11. Pérdida de la pierna por arriba de la rodilla	25	“	“
12. Pérdida de la pierna por abajo o a la altura de la rodilla	20	“	“
13. Pérdida del dedo gordo de un pie	04	“	“
14. Pérdida de un dedo del pie, diferente del dedo gordo	01	“	“

El otorgamiento, interpretación y ejecución de los contratos de seguro se regirá por las normas de derecho común aplicables, las estipulaciones contractuales, así como por los usos y prácticas comerciales que rigen la materia en defecto de ley o pacto. (Artículo 2 del RCSO...).

Las personas interesadas en registrar beneficiarios para la cobertura del seguro en el caso de ocurrir la muerte podrán hacerlo ante las aseguradoras que correspondan, para lo cual las personas individuales o jurídicas, que presten el servicio

de transporte a que se refiere el Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extra urbano de Personas, deberán informar al interesado sobre la entidad que presta el seguro. En el caso de no existir beneficiarios registrados, la aseguradora observará las normas de sucesión que establece el Código Civil y las del Código de Comercio de Guatemala, que resulten aplicables.

Cada vehículo que lleve a cabo un transporte de personas al que se refiere el presente reglamento en el que por el los transportados hayan pagado o deban pagar una prestación dineraria o no, deberá contar con el seguro que se indica en esta normativa como requisito previo y esencial para transitar por el territorio de la República de Guatemala.

Todos los vehículos que cuenten con el seguro deberán llevar pegado en la parte frontal y en la trasera dos calcomanías impresas en letras que permitan su visualización para una persona con visión normal a una distancia de cinco metros, extendida por la aseguradora, en la que se lea la siguiente frase: "Este vehículo cuenta con seguro emitido por (nombre de la compañía), de conformidad con el reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extra urbano de personas, el cual vence (fecha de vencimiento). El pasajero deberá exigir su boleto, con el cual adquirirá automáticamente su condición de asegurado".

Queda bajo la responsabilidad de los portadores, propietarios de los vehículos, sus conductores y demás personas que resultaren responsables en los hechos de tránsito por las indemnizaciones y reembolsos a favor de quienes tuvieren derecho, en caso de que no cuenten con las coberturas del seguro o con el contrato mismo establecido en este reglamento. (Artículo 3, 4, 5, y 6 del RCSO).

Se crea la Comisión de apoyo y seguimiento a la implementación y vigencia del seguro obligatorio en el Transporte extra urbano de personas, la cual estará integrada por un representante que designe las Asociaciones de Transportistas legalmente inscritas en el país, un representante que designen las instituciones de seguro

autorizadas para funcionar en Guatemala y un representante gubernamental. Las principales actividades de la comisión serán las de facilitar, propiciar la discusión y resolución de los problemas que se originen de la implementación del seguro obligatorio en el transporte extra urbano de pasajeros.

Cualquier solicitud o gestión que se haga ante la Dirección General de Transporte para el otorgamiento, renovación o enajenación de la licencia de transporte, cambio de horarios, inclusión, variación o exclusión de vehículos suplentes, así como cualquier otro trámite que se lleve a cabo en relación a la prestación del servicio de transporte extra urbano de personas requerirá la presentación de constancia de existencia y vigencia de seguro con coberturas mínimas, establecidas en el Reglamento mencionado, con detalle de los vehículos asegurados, extendida por la entidad aseguradora, en la que se indique que la vigencia del seguro permanecerá por lo menos durante tres meses posteriores a la fecha en que se lleve a cabo la gestión.

La falta de presentación del documento indicado o la ausencia de inclusión del vehículo sobre el que se haga o comprenda la gestión conllevará la negativa a dar trámite a la solicitud que se formule, en tanto no se presente la referida constancia. La autoridad correspondiente tendrá la obligación de verificar la vigencia del seguro con la entidad aseguradora que hubiera emitido la constancia respectiva.

La falta de cumplimiento de lo establecido en el Reglamento mencionado por parte del funcionario o funcionarios involucrados constituirá una falta grave a sus obligaciones por lo que deberá imponerse las sanciones que ameriten y conllevará el derecho a deducir las demás responsabilidades que pudieran corresponder.

La ocurrencia de siniestros será reportada por la aseguradora que corresponda, de modo que la Dirección General de Transporte formará archivo sobre cada propietario del medio de transporte que en el servicio de transporte extra urbano resulte involucrado en accidentes. De igual manera, la Dirección General de Transportes deberá recopilar la información que se genere tanto de los cuerpos de bomberos, así

como por autoridades encargadas del tránsito, en la ocurrencia de tales hechos. Asimismo, llevará sobre las multas que se hubieren impuesto a cada propietario de medio de transporte extra urbano de pasajeros.

La Dirección General de Transporte podrá negar las licencias o sus renovaciones para la prestación del servicio de transporte extra urbano de pasajeros cuando los registros de un propietario de medio de transporte muestren la ocurrencia de tres o más accidentes, imputables a sus pilotos o a las empresas en los que hubieren resultado personas lesionadas o fallecidas, o cuando se haya impuesto a sus vehículos tres o más multas por carecer de seguro vigente, salvo que se presenten garantías que a juicio de la autoridad en cuanto a la instrucción de pilotos y cuidados mecánicos y técnicos brinden razonable seguridad a las personas que utilizan su transporte.

El propietario de vehículo que preste el servicio de transporte de personas a que se refiere el Reglamento mencionado, sin cumplir el requisito de seguro vigente, tendrá la obligación al pago de una multa por la suma de quince mil quetzales (Q. 15, 000.00), que conocerá e impondrá la Dirección General de Transporte, teniendo para su efecto de pago, la obligación de presentar la constancia de existencia y vigencia de seguro con coberturas mínimas.

El conductor del vehículo que hubiere sido detectado circulando sin cumplir el requisito del seguro vigente deberá conducir a los pasajeros a bordo hasta la población más cercana y deberá devolverles en efectivo el importe del boleto que hubieren pagado, quedando a salvo el derecho que aquellos tienen de deducirles responsabilidades. El vehículo que sea descubierto circulando sin la constancia del seguro vigente, será inmediatamente detenido y conducido a las instalaciones que la autoridad competente determine y el propietario del vehículo quedará sujeto a hacer efectivos los pagos dichos con anterioridad. (Artículo 7, 8, y 9 del RCSO).

Así mismo, para complementar esta información haré referencia a los riesgos cubiertos, y los hechos de tránsito asegurados, de conformidad con las condiciones

generales de un contrato de seguro obligatorio de pasajeros, para ello decimos que las personas aseguradas se encuentran cubiertas en caso:

a) Riesgos cubiertos

- Muerte
- Invalidez total y permanente
- Ceguera absoluta y permanente
- Pérdida completa de ambas manos o de ambos pies
- Pérdida de la vista de un ojo, sin expulsión
- Sordera total y permanente de los dos oídos
- Sordera completa y permanente de un oído
- Amputación del dedo pulgar
- Amputación del dedo índice
- Amputación de un dedo de la mano, diferente al pulgar o al índice
- Amputación de la pierna por arriba de la rodilla
- Amputación de la pierna a la altura o debajo de la rodilla
- Pérdida del dedo gordo de un pie
- Amputación de uno de los dedos del pie, diferente al gordo
- Lesiones: lesiones que produzcan, en las personas aseguradas incapacidad para realizar sus labores habituales que le generen lucro o salario. Solamente se tomarán en cuenta aquellas lesiones que se sufran mientras la persona se encuentre en el vehículo registrado en el momento en que se inicia el hecho de tránsito. No serán tomadas en cuenta las lesiones que se sufran antes del hecho de tránsito ni aquellas que se sufran en una estación.

b) Hechos de tránsito asegurado

- Colisión del vehículo registrado contra otro vehículo y/o contra cualquier objeto
- Colisión de otro vehículo o de un objeto contra el vehículo registrado
- Volcadura del vehículo registrado
- Explosión de un componente del vehículo registrado

- Incendio propio del vehículo registrado
- Deslave que ocasione daños mientras el vehículo registrado este realizando un viaje correspondiente a una ruta
- Inundación que ocurra mientras los pasajeros asegurados se encuentren dentro del vehículo.
- Caída de objetos sobre el vehículo registrado que provoquen daños a pasajeros que se encuentren dentro del vehículo mientras este cubre una ruta.

6.4. Necesidad de constituir una fianza para garantizar el cumplimiento del pago de la indemnización, a favor de los usuarios del transporte colectivo extra urbano al momento que ocurra un accidente de tránsito

De conformidad con lo anteriormente expuesto, se concluye, que es apremiante e inexcusable garantizar el cumplimiento de la indemnización originada por hechos de tránsito protagonizados por las unidades de transporte colectivo extra urbano, principalmente por que en la actualidad se están produciendo una serie de sucesos imprevistos en los cuales se ven involucrados unos o más vehículos, tanto en la capital como en el área rural, sin duda alguna a mi criterio los hechos de tránsito con mayor índice de muertes y lesionados son los que se han producido en carreteras situadas en el área rural y todas aquellas que sirven de acceso a la ciudad capital, y en los cuales los más afectados son principalmente los usuarios o pasajeros de dichas unidades.

En virtud de esta situación, es que se ha creado la contratación del seguro obligatorio para el transporte extra urbano de personas, la cual ha sido plasmada de forma legal a través del Acuerdo Gubernativo 265-2001, modificado por Acuerdo Gubernativo 392-2001. Situación que si bien es cierto ha tenido una intensión acertada en cuanto a como deben responder legalmente los propietarios de las unidades, en el caso de los hechos de tránsito protagonizados por unidades del transporte colectivo de pasajeros, todo ello por la misma necesidad que tiene la población de que se le resguarde de alguna forma su integridad física-emocional y sus bienes. Sin embargo esto no es suficiente ya que, según informes dados a conocer a la población en general

a través de los medios de comunicación, en algunos casos las empresas de transporte colectivo de pasajeros han incumplido con el pago de la indemnización asegurada establecida en el Reglamento para la contratación de seguro obligatorio a través de su respectiva aseguradora, así mismo en muchas oportunidades la indemnización contemplada no se ha hecho efectiva, quedando desamparadas y con pérdidas materiales y humanas tanto los pasajeros de las unidades como sus respectivas familias.

En este orden de ideas, puedo mencionar que al momento de ocurrir el siniestro (suceso imprevisto cuya concurrencia es necesaria para el pago de la indemnización) pueden presentarse diversos aspectos que obstaculicen el procedimiento para el pago de dicha indemnización, para ejemplificar este contexto se hace referencia primeramente a la cobertura, la cual contempla que los pasajeros de un vehículo registrado gozan de todos los beneficios del seguro, conforme a lo que se dispone en las condiciones generales de todo contrato de seguro colectivo de pasajeros, siempre y cuando el vehículo se encuentre cubriendo una ruta autorizada, sea operado por personal autorizado por el porteador y la cobertura de seguro se encuentra vigente para ese vehículo. Como se puede observar son muy claros los elementos que se necesitan para que exista cobertura en el caso de hechos de tránsito, ya que primeramente hace referencia a que al momento de ocurrir un accidente de tránsito, el vehículo debe estar cubriendo una ruta autorizada, lo cual muchas veces no se cumple debido a que los pilotos de las unidades se encuentran en libertad de desviar el vehículo de la ruta autorizada muchas veces por evadir el tráfico, o por que determinada ruta les parece mejor para agenciarse de más dinero por el pago del pasaje etc. en segundo la cobertura hace referencia a que el vehículo sea operado por personal autorizado por el porteador, cuyo aspecto también no se cumple en su totalidad debido a que en algunos casos las personas que figuran como pilotos de las unidades son puestos a conducirlos no por el porteador o dueño sino por el piloto autorizado por el porteador y al momento de ocurrir un hecho de tránsito si tienen oportunidad se dan a la fuga, y finalmente la cobertura exige que se encuentra vigente el seguro para el vehículo involucrado en el hecho de tránsito, para ampliar este punto es necesario recordar lo que ya he

mencionado de que actualmente existen algunas unidades trabajando clandestinamente o sea de forma pirata lo cual no permite tener un control total por parte de la autoridad correspondiente en este caso la Dirección General de Transporte y otras, para verificar e inspeccionar el cumplimiento de la adquisición del seguro obligatorio en el transporte extra urbano de personas y por ende la vigencia.

Sin embargo además de los aspectos anteriores también es necesario saber que no gozan de los beneficios del seguro, los pasajeros de un vehículo extraurbano en las siguientes circunstancias:

- Si se encuentra secuestrado.
- Si es operado por personas no autorizadas por el porteador.
- Si es operado por una persona que no tenga la licencia de conducir requerida por las leyes, y los reglamentos vigentes.
- Si es conducido por un piloto en estado de ebriedad, que hayan hecho uso de drogas o estupefacientes o que no estén en su sano juicio.
- Si los daños al vehículo registrado y consecuentemente a las personas que viajan en él, ocurren con ocasión de alborotos populares, actos de terrorismo, guerra, invasión, acto de enemigo extranjero, hostilidades u operaciones militares, guerra civil, insubordinación, conmoción civil etc.
- Si el vehículo registrado transporta exclusivamente a personal del porteador, aunque sea mediante alquiler o pago del servicio.

En fin, existen una serie de aspectos que pueden entorpecer el cumplimiento del pago de la indemnización asegurada, a esto se le puede sumar muchos otros fenómenos que se dan en la actualidad en el tema del transporte que impiden o bien obstaculizan el cumplimiento del pago de la indemnización mencionada, por ejemplo el hecho de que los pilotos de los buses extra urbanos no siempre hacen entrega del boleto o ticket al pasajero, dejándolo desprotegido frente al acaecimiento de un hecho de tránsito.

Lamentablemente, las normas contempladas para regular todo lo relativo al tema del transporte en Guatemala, y específicamente aquellas que regulan la contratación obligatoria del seguro de transporte extra urbano de pasajeros, no han sido suficiente para obtener los resultados que se desean, debido a que existen muchas anomalías actualmente en el sistema del transporte en nuestro país, cuya responsabilidad recae la mayoría de veces en las autoridades que dirigen el sistema de transporte en nuestro país y de los dueños de las mismas empresas de transporte que prestan su servicio a la población.

Lo cierto es que existen normas jurídicas que responsabilizan a las personas implicadas en un hecho de tránsito y que como consecuencia de ello generan daños o perjuicios a la integridad física o al patrimonio de las personas damnificada en este caso de los pasajeros de las unidades, reiterando esto no es suficiente, en consecuencia surge también la necesidad de reforzar el aspecto de la contratación del seguro obligatorio en el entendido de que las empresas aseguradoras también celebren contratos con empresas afianzadoras, para que estas garanticen la función de las aseguradoras al momento de que ocurra un accidente de tránsito y que estas no puedan hacer efectiva la indemnización mencionada. En el entendido de que las empresas afianzadoras se encuentran dentro de los llamados contratos de garantía, cuya finalidad es responder del incumplimiento de las obligaciones de una persona, ya que la fianza como contrato, se caracteriza por ser una garantía personal.

En virtud de lo anterior se debe tener presente la importancia y la necesidad que representa actualmente que la Dirección General de Transporte, que es la autoridad encargada de vigilar la prestación del servicio de transporte extra urbano en Guatemala, ponga en marcha planes y estrategias encaminados a vigilar que los pilotos de las unidades de transporte extra urbano, cumplan específicamente con entregar el boleto o ticket a los pasajeros, para que desde el momento que el bus emprenda su marcha queden plenamente asegurados ante cualquier accidente de tránsito y si lamentablemente ocurriera, que dicha autoridad vigile que se cumpla pronta y efectivamente con el pago de la indemnización a la que tengan derecho los pasajeros.

Además es necesario que los dueños de transportes extra urbanos de pasajeros, adquieran también una fianza para respaldar a las aseguradoras, quienes a su vez prestan sus servicios de aseguranza a las empresas de transporte por la concurrencia de siniestros relacionados con hechos de tránsito, así mismo, en virtud del mandato Constitucional contemplado en el Artículo 1 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual establece: “El Estado de Guatemala, se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común”. El Estado de Guatemala a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, y de otras instituciones que tengan relación con el transporte colectivo de pasajeros, asuman como tal la obligación de garantizar que el sistema de transporte en Guatemala sea eficiente, seguro, confiable, confortable etc. que es a lo que toda la población guatemalteca tiene derecho en virtud del mandato Constitucional mencionado anteriormente y al cual aspiramos en un futuro no muy lejano.

CONCLUSIONES

1. La ausencia de una regulación más adecuada, de un control idóneo, del ordenamiento y administración por parte de las autoridades del sistema de transporte extra urbano de pasajeros, da como resultado que en muchas ocasiones no se asegure apropiadamente a los pasajeros y por ende no se de cumplimiento efectivo al pago de la indemnización a los usuarios que utilizan el servicio del transporte colectivo extraurbano al momento de ocurrir un accidente de tránsito.
2. La falta de mantenimiento de las unidades de transporte, la sobrecarga de pasajeros, y la mala conducta de algunos pilotos al momento de conducir las unidades, son las principales causas de la provocación de accidente protagonizados por buses del transporte extra urbano de pasajeros.
3. Los accidentes con más índices de muertes y lesionados se han registrado en carreteras del área rural, y en las carreteras que sirven de acceso a la ciudad capital.
4. De conformidad con el Acuerdo Gubernativo 265-2001, modificado a su vez por el Acuerdo Gubernativo 392-2001, todos los propietarios de medios de transporte extra urbano de pasajeros, quedan obligados a contratar un seguro por hechos de tránsito, para indemnizar por muerte o por lesiones a los pasajeros que viajen en dichas unidades al momento de ocurrir un accidente de tránsito.
5. No siempre se cumple con el pago de la indemnización asegurada a favor de los pasajeros del transporte extra urbano, debido a la existencia de factores que obstaculizan tal obligación, entre estos factores resalta específicamente que en algunos casos los pilotos de las unidades no hacen entrega del boleto o ticket a los pasajeros, dejándolos directamente desprotegidos ante un accidente de tránsito.

RECOMENDACIONES

1. Es necesario que la Dirección General de Transporte, conjuntamente con el Estado de Guatemala y demás instituciones relacionadas con el transporte extra urbano de pasajeros, pongan en marcha de planes y políticas estratégicas, encaminadas proporcionar seguridad, eficiencia y beneficio colectivo a los usuarios del transporte extra urbano, ayudará a disminuir los altos índices de accidentes viales en Guatemala.
2. Que el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda a través de la Dirección General de Transporte, promueva la creación de una comisión o delegación específica, para el control y la inspección sobre la contratación y vigencia del seguro obligatorio para el transporte extra urbano de pasajeros, con la finalidad de proteger y resguardar los intereses de los pasajeros de las unidades al momento de ocurrir un accidente de tránsito, así como de velar por que se haga efectivo el pago de la indemnización asegurada en el menor tiempo posible.
3. Que al igual como se reguló la contratación de seguro obligatorio en el transporte extra urbano de personas, por el Acuerdo Gubernativo 392-2001, así también se pueda regular la contratación de una fianza, por parte de los dueños empresas de transporte extra urbano de personas con la única finalidad de garantizar el cumplimiento del pago de la indemnización asegurada.
4. El Organismo Ejecutivo conjuntamente con el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda deben de crear normas jurídicas ya sea por Acuerdos Gubernativos o Reglamentos, con el fin de modernizar el transporte terrestre y continuar con el desarrollo de nuestro país, de manera que para iniciar un proceso de reestructuración y organización del transporte se debe tener un marco legal aceptable, que vaya acorde con los cambios y ajustes que exige el proceso de modernización, así mismo que todas las operaciones de transporte

sean sometidas a este mismo marco legal, dando así cumplimiento al precepto Constitucional de la realización del bien común, como fin supremo del Estado de Guatemala.

5. Que el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda (MICIVI) a través de la Dirección General de Transporte, cree instituciones o dependencias que tengan como objetivo promover capacitaciones o talleres, para que los pilotos de transporte extra urbano previo a trabajar como tal, sean dotados con técnicas para innovar la prestación de los servicios y cumplir con lo que el ordenamiento jurídico al respecto establece.

BIBLIOGRAFÍA

BARAHONA GONZALEZ, Carlos Humberto. **Infracciones de las normas de tránsito que regula el transporte colectivo de pasajeros como una de las causas del delito de lesiones culposas.** Única ed.; Guatemala, Guatemala: Ed. Universidad de San Carlos de Guatemala, 2001.

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual.** 12^a. ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1998.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental.** 15^a. ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 2001.

CUELLO CALON, Eugenio. **Derecho penal II, parte especial.** 18^a. ed.; Barcelona, España: Ed. Casa Boch S.A., 1980.

DE PINA, Rafael. **Elementos de derecho civil mexicano.** Única ed.; México, México: Ed. Porrúa S.A., 1961.

MÁRMOL MARQUIS, Hugo. **El seguro de vida.** Única ed.; Caracas, Venezuela: Ed. Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1964.

Memoria de labores 2004 y 2005. Única ed.; Guatemala, Guatemala: Ed. Ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda, 2004 y 2005.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1987.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco, tomo III.** 5^a. Guatemala, Guatemala: Ed. Universitaria, 2002.

VIVANTE, Cesar. **El contrato de seguro**. Única ed.; Madrid, España: Ed. Reus, 1932.

Legislación:

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

Código Civil. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 106. 1964.

Código de Comercio de Guatemala. Congreso de la República, Decreto número 2-70. 1971.

Ley de Transporte. Congreso de la República, Decreto 253. 1946.

Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extra urbano de personas. Acuerdo Gubernativo 265-2001, modificado por Acuerdo Gubernativo 392-2001.