

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

**NECESIDAD DE DAR CARÁCTER OBLIGATORIO
A LA SUSCRIPCIÓN DE LOS TAXISTAS DE CONTRATO DE SEGURO
CONTRA TERCEROS**

CLAUDIA MILAGRO CHAMORRO BATRES

GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2005

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

**NECESIDAD DE DAR CARÁCTER OBLIGATORIO
A LA SUSCRIPCIÓN DE LOS TAXISTAS DE CONTRATO DE SEGURO
CONTRA TERCEROS**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

CLAUDIA MILAGRO CHAMORRO BATRES

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, septiembre de 2005

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

DECANO:	Lic.	Bonerge Amílcar Mejía Orellana
VOCAL I:	Lic.	Eddy Giovanni Orellana Donis
VOCAL II:	Lic.	Gustavo Bonilla
VOCAL III:	Lic.	Erick Rolando Huitz Enríquez
VOCAL IV:	Br.	Jorge Emilio Morales Quezada
VOCAL V:	Br.	Manuel de Jesús Urrutia Osorio
SECRETARIO:	Lic.	Avidán Ortíz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic.	Luis Alfredo González Ramila
Vocal:	Lic.	Erick Morales Morales
Secretaria:	Licda.	Aura Marina Chang Contreras

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Erick Santiago de León
Vocal:	Licda.	Patricia Cervantes de Gordillo
Secretario:	Lic.	Julio César Zenteno Barillas

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

UNIVERSIDAD DE SAN
CARLOS
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y
SOCIALES. Guatemala, seis de septiembre del año dos mil cinco----

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis de la
estudiante CLAUDIA MILAGRO CHAMORRO BATRES, intitulado "NECESIDAD DE DAR
CARÁCTER OBLIGATORIO A LA SUSCRIPCIÓN DE LOS TAXISTAS DE CONTRATO DE
SEGURO CONTRA TERCEROS", Artículo 22 del Reglamento de Exámenes Técnico Profesional
y Público de tesis.-----

~~MIAE/sjh~~

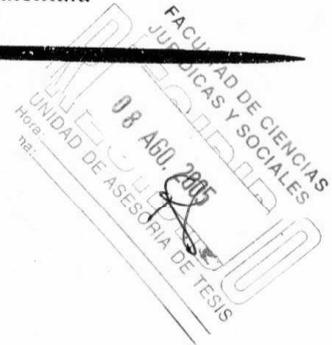


Licda. Dina Elizabeth Martínez Cano

COLEGIADA 4488

38 Av. 4-19 Col. El Rodeo Zona 7, Guatemala

Telefax: 24355434-52066820



Guatemala, 08 de agosto de 2005.

Licenciado
BONERGE AMÍLCAR MEJÍA ORELLANA
Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.

Señor Decano:

Habiendo sido designada para REVISAR el trabajo de Tesis titulado "NECESIDAD DE DAR CARÁCTER OBLIGATORIO A LA SUSCRIPCIÓN DE LOS TAXISTAS DE CONTRATO DE SEGURO CONTRA TERCEROS", elaborado por la Bachiller CLAUDIA MILAGRO CHAMORRO BATRES, le informo que efectué tal revisión, por consiguiente, al emitir el Dictamen respectivo, opino que el trabajo indicado ha satisfecho los requisitos indicados en el Reglamento respectivo para este caso, por lo que considero que debe aceptarse para ser discutido como Tesis de Graduación de la Bachiller Claudia Milagro Chamorro Batres, en el Examen Público que para ese fin se programe.

Sin otro particular, respetuosamente,

Licda. Dina Elizabeth Martínez Cano
ABOGADO Y NOTARIO

Licda. Dina Elizabeth Martínez Cano
Colegiada 4,488

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, Zona 12 GUATEMALA, C. A.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, veintiocho de julio del año dos mil cinco-

Atentamente, pase a la **LICDA. DINA ELIZABETH MARTINEZ CANO**, para que proceda a Revisar el trabajo de Tesis de la estudiante **CLAUDIA MILAGRO CHAMORRO BATRES**, Intitulado: **"NECESIDAD DE DAR CARÁCTER OBLIGATORIO A LA SUSCRIPCIÓN DE LOS TAXISTAS DE CONTRATO DE SEGURO CONTRA TERCEROS"** y, en su oportunidad emita el dictamen correspondiente.-

~~MI/AE/slh~~



Licenciado Edgar Armindo Castillo Ayala
Abogado y Notario
3ra. Av. 13-62 zona 1 ciudad capital
tel: 22327936



Guatemala, 14 de julio de 2,005

Abogado:

Bonerge Amílcar Mejía Orellana
Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.

Señor Decano:

Fui designado como consejero de Tesis de la Bachiller CLAUDIA MILAGRO CHAMORRO BATRES. El cual he concluido y por lo tanto a usted informo lo siguiente:
El trabajo de Tesis se titula NECESIDAD DE DAR CARÁCTER OBLIGATORIO A LA SUSCRIPCIÓN DE LOS TAXISTAS DE CONTRATO DE SEGURO CONTRA TERCEROS.

El presente trabajo se refiere a los contratos mercantiles, en especial al contrato de transporte y al contrato de seguro; y la necesidad de que los taxistas suscriban un contrato de seguro contra terceros, debido a que conducen con mucha irresponsabilidad y ponen constantemente en riesgo a los usuarios.

El trabajo de Tesis de la Bachiller Claudia Milagro Chamorro Batres, cumple con los requisitos reglamentarios exigidos, de esta manera he dado cumplimiento a la designación que se me hiciera.

Respetuosamente

Lic. Edgar Armindo Castillo Ayala

Colegiado 6,220 Edgar Armindo Castillo Ayala
Abogado y Notario

DEDICATORIA

A DIOS: Por permitirme vivir, crecer, aprehender, soñar, amar a todos mis seres queridos y sobre todo alcanzar mis metas.

A MIS PADRES: Por darme la vida, aconsejarme y guiarme cada momento, pero sobre todo por creer en mí, y apoyarme en cada una de las metas que me propongo.

A MIS ABUELOS: Por ser tan cariñosos y especiales conmigo. Pero en especial a mi abuela Chata quien se encuentra en compañía de nuestro señor, por haber compartido este sueño conmigo.

A MI BISABUELA: Por todas sus bendiciones.

A MI HERMANA Y CUÑADO: Por su paciencia y cariño.

A MI SOBRINA Y PRIMA: Por ser mi alegría.

A MIS TÍOS EDWIN Y FRANCISCO: Por todas sus demostraciones de afecto.

A MARGY: Por acompañarme siempre.

A MIS AMIGOS: En especial, a Pedro, Marlon, Fernando, Ale, Mildred, Débora, Heidy, Sergio, Christian, por caminar conmigo, y ser mi apoyo.

A LOS LICENCIADOS: Lic. Edgar Castillo
Lic. Estuardo Castellanos
Lic. Javier Romero
Licda. Dina Martínez

A MI FAMILIA

A LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

A TODOS LOS QUE ME HAN APOYADO

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i
CAPÍTULO I	
1. Los contratos mercantiles.....	1
1.1. Definición.....	1
1.2. Doctrinas del doctor Edmundo Vásquez Martínez en relación con los contratos mercantiles.....	3
1.3. Doctrinas del doctor René Arturo Villegas Lara en relación con los contratos mercantiles.....	4
1.4. El contenido de los contratos mercantiles.....	6
1.5. Elementos de los contratos: consentimiento, objeto y forma.....	7
1.5.1. El Consentimiento.....	7
1.5.2. El Objeto.....	8
1.5.3. Forma.....	9
1.6. Efectos de los contratos mercantiles.....	9
1.7. Clasificación de los contratos.....	9
1.7.1. Unilaterales y bilaterales.....	10
1.7.2. Consensuales, formales y reales.....	10
1.7.3. Conmutativos y aleatorios.....	10
1.7.4. Típicos y atípicos.....	10
1.7.5. Nominados e innominados.....	10
1.7.6. De libre discusión y de adhesión.....	10
1.7.7. Principales y accesorios.....	10
1.7.8. De tracto único y de tracto sucesivo.....	10
CAPÍTULO II	
2. Contrato de transporte.....	11
2.1. Concepto.....	11
2.2. Naturaleza jurídica.....	12

	Pág.
2.3. Clases de contrato de transporte.....	13
2.4. El transporte de personas.....	14
2.4.1. Elementos del contrato de transporte de personas.....	15
2.4.1.1. Elementos personales.....	15
2.4.1.2. Elementos reales.....	15
2.4.1.3. Elementos formales.....	16
2.4.2. Particularidades del contrato de transporte de personas....	16
2.4.2.1. Teoría contractual.....	16
2.4.2.2. Teoría delictual.....	17
2.4.2.3. Teoría del riesgo.....	17
2.4.2.4. Responsabilidad del porteador.....	18
2.4.2.5. Responsabilidad en cuanto al equipaje.....	18
2.4.3. Disposiciones legales que regulan el transporte urbano....	18
2.5. Transporte de cosas.....	19
2.5.1. Elementos del contrato de transporte de cosas.....	22
2.5.1.1. Elementos personales.....	22
2.5.1.2. Elementos reales.....	23
2.5.1.3. Elementos formales.....	23
2.5.2. Particularidad del contrato de transporte de cosas.....	23
2.5.2.1. Derechos y obligaciones del cargador.....	23
2.5.2.2. Derechos y obligaciones del porteador.....	23
2.5.2.3. Derechos y obligaciones del destinatario.....	27
2.6. Generalidades para ambas clases de contrato de transporte.....	28

CAPÍTULO III

3. Contrato de seguro.....	30
3.1. Origen del contrato de seguro.....	30
3.2. Concepto.....	31
3.3. Naturaleza Jurídica.....	33
3.3.1. Teoría de la indemnización.....	33

	Pág.
3.3.2. Teoría de la necesidad.....	33
3.3.3. Teoría de la previsión.....	33
3.4. Elementos del contrato de seguro.....	33
3.4.1. Elementos personales.....	33
3.4.1.1. Asegurador.....	33
3.4.1.2. Solicitante.....	34
3.4.1.3. Asegurado.....	34
3.4.1.4. Beneficiario.....	34
3.4.2. Elementos reales.....	34
3.4.2.1. Riesgo.....	34
3.4.2.2. La prima.....	35
3.4.2.3. El interés asegurable.....	36
3.4.3. Elementos formales.....	37
3.4.3.1. Condiciones generales.....	38
3.4.3.2. Condiciones particulares.....	38
3.4.3.3. Condiciones especiales.....	38
3.5. Efectos del contrato de seguro.....	39
3.5.1. Derechos y obligaciones del asegurado.....	39
3.5.2. Derechos y obligaciones del asegurador.....	40
3.6. Modalidades del contrato de seguros.....	42
3.6.1. Seguro contra daños.....	42
3.6.2. Seguro de intereses.....	42
3.6.3. Seguro para personas.....	43
3.6.4. Seguros acumulativos.....	43
3.6.5. Seguro para todo riesgo.....	43
3.6.6. Seguro colectivo.....	43
3.6.7. Seguro complementario.....	43
3.6.8. Seguro contra accidentes.....	43
3.6.9. Seguro de asistencia de viajes.....	43
3.6.10. Seguro para automóviles.....	44

	Pág.
3.6.11. Seguro de enfermedad.....	44
3.6.12. Seguro contra incendio.....	44
3.6.13. Seguro de orfandad.....	44
3.6.14. Seguro de personas.....	44
3.6.15. Seguro contra robos.....	44
3.6.16. Seguro de transportes.....	44
3.6.17. Seguro de vida.....	44
3.7. Características del contrato de seguro.....	45
3.7.1. Es un acto de comercio.....	45
3.7.2. Es un contrato solemne.....	45
3.7.3. Es un contrato bilateral.....	45
3.7.4. Es un contrato oneroso.....	45
3.7.5. Es un contrato aleatorio.....	45
3.7.6. Es un contrato de ejecución continuada.....	46
3.7.7. Es un contrato de adhesión.....	46
3.8. Organización funcional de las compañías de seguros.....	46
3.9. Reservas.....	47

CAPÍTULO IV

4. Situación actual de los pasajeros al viajar en taxi.....	49
4.1. Inseguridad del pasajero.....	49
4.2. Los accidentes de tránsito.....	51
CONCLUSIONES.....	55
RECOMENDACIONES.....	57
BIBLIOGRAFÍA.....	59

INTRODUCCIÓN

En Guatemala es muy común que se proceda con agresividad en todo momento, ya que existen muchos factores económicos, sociales, culturales y políticos que inciden en el comportamiento de los ciudadanos; de los cuales podríamos mencionar: el alto grado de represión que se dio, el racismo que se da muy frecuentemente con múltiples efectos que causan consecuencias irracionales, entre otras muchas causas que afectan de tal manera al ser humano, que lo único que busca es la manera de desahogarse, y en la mayoría de los casos, por la gran cantidad de población que existen, lo logran hacer al estar dentro del automóvil, ya sea dirigiéndose al trabajo o de regreso a su hogar, provocando con esto gran cantidad de accidentes.

De esta manera podemos encontrar el por qué de tantos accidentes de tránsito, pero además de esas causas que afectan a los conductores, existe la irresponsabilidad de otros que en su afán de creerse los dueños de la carretera provocan múltiples hechos de tránsito. En este orden de ideas tratamos de abarcar de manera general los contratos mercantiles debido a que estos son la fuente de nuestro tema tratando de abarcarlos de una manera muy general.

Así trataremos de manera sucinta sobre los contratos, los cuales no son más que un convenio entre una o varias personas, por medio del cual se obligan con respecto a una o varias otras; a dar, hacer o no hacer una cosa, hablaremos también de la clasificación de los contratos definiendo cada uno de ellos.

Además de esto, se ha tratado dentro de este trabajo los temas referentes al contrato de transporte, tanto de cosa como de persona, principalmente hablaremos de los contratos de seguro que está vinculado con el transporte de personas y cosas, de un lugar a otro; el acto de ejecutar dicho traslado configura la celebración del contrato, y se da en el llamado contrato de transporte, con esto se empieza a desglosar el tema y luego hablaremos sobre el transporte de cosa y sobre sus características y obligaciones.

Después de aclarar y especificar todo el campo de investigación sobre el transporte de cosas trataremos el tema de transporte de personas y sus características.

Asimismo se trata de ampliar sobre la forma que a criterio de la sustentante evitaría un poco la inseguridad que viven diariamente los pasajeros en el caso del transporte público, que sería a través del contrato de seguro, debido a que de esta manera se logra indemnizar a las personas que se vean afectadas por este tipo de hechos.

Primero debemos entender que el contrato de seguro, es aquel mediante el cual una persona llamada asegurador se obliga, a cambio de una suma de dinero, conocida como prima, a indemnizar a otra llamada asegurado o a la persona que éste designe, de un perjuicio o daño que pueda causar un suceso incierto.

Cabe mencionar también algunas de las principales características del contrato de seguro: es consensual, bilateral y aleatorio. Es consensual porque se perfecciona por el mero consentimiento de las partes y produce sus efectos desde que se ha realizado la convención; es bilateral puesto que origina derechos y obligaciones recíprocas entre asegurador y asegurado, y es aleatorio porque se refiere a la indemnización de una pérdida o de un daño producido por un acontecimiento o un hecho incierto, pues no se sabe si se va a producir y en el caso contrario – como ocurre con la muerte – no se sabe cuándo ello ha de acontecer.

A lo largo del trabajo de investigación también se tocan otros temas que resultan relevantes para poder comprender el por qué de la necesidad de que los taxistas suscriban un seguro contra terceros para proteger a los usuarios de este medio de transporte.

También se busca hacer una correcta clasificación de los contratos de seguros y no solo limitarnos a los que señala el Código de Comercio

En la vida estamos expuestos a muchas situaciones que pueden repercutir negativamente en nuestra salud, nuestras pertenencias o, incluso, privarnos de la vida. Todo ello lleva consigo, además, un gasto económico que, la mayoría de las veces, resulta muy elevado. Es por ello que quizá sea conveniente la adquisición de un seguro que cubra el daño, al menos en cuanto a los gastos se refiere.

Los taxistas son conductores señalados por la sociedad como irresponsables, y con gran motivo, debido a que conducen de una manera muy imprudente.

Lo negativo del tema es que las aseguradoras se niegan a suscribir contratos con estas compañías por que saben que lejos de generar ganancias, ellos incurrirían en pérdidas debido a la manera de conducir de los mismos taxistas.

Otra de las situaciones es establecer que sólo las empresas de taxi que son reconocidas y bien establecidas, son las que en algunos casos logran la respuesta positiva de las aseguradoras, en la cual sus taxis y las personas que viajan de ellos quedan protegidas.

CAPÍTULO I

1. Los contratos mercantiles:

1.1. Definición:

Previo a definir los contratos mercantiles, considero indispensable, establecer que existen dos clases de contratos, los regulados por el Código Civil y los regulados por el Código de Comercio que por lógica su naturaleza va depender del cuerpo normativo en donde se encuentra regulado.

Asimismo considero oportuno explicar que es un contrato mercantil, de esta manera podemos hacer referencia de nuestro Código Civil, en su Artículo 1517, el cual preceptúa: "Hay contrato cuando dos o mas personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación".

La definición anterior, nos da una explicación clara de lo que es realmente un contrato, al determinar que existe un convenio entre dos o más personas que acuerdan celebrar un negocio jurídico o que les interesa cambiarlo por otro o dejarlo sin efecto.

Por otra parte el autor Ossorio, al respecto, expresa: "Hay contrato cuando dos o mas personas se ponen de acuerdo sobre una declaración de voluntad común, destinada a reglamentar sus derechos"¹

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

Es oportuno hacer notar que los contratos mercantiles, denotan relevancia en el mundo moderno, debido a que su fin principal es el lucro; es decir, obtener una ganancia. En estos contratos, necesariamente, una de las partes debe ser un comerciante, caso contrario, caeríamos a los contratos civiles al no cumplir con esta condición.

¹ Ossorio, Manuel, **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**, pág. 167

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

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

Con todas las explicaciones anteriores podemos definir al contrato mercantil de la siguiente manera: Es la declaración de voluntades, en la cual actúa por lo menos un comerciante, donde convienen en crear un negocio jurídico, con el único propósito de obtener una ganancia.

Además existen teorías que estudian a los contratos mercantiles entre ellas podemos mencionar: La teoría de la voluntad en la cual la doctrina solo atribuye valor a la declaración si es conforme a la voluntad del declarante (papiniano D- 50, 15, 219) "en las convenciones hay que atender mas a la voluntad de las partes que a las palabras", esta teoría se coloca como el sustantivo del desarrollo del capitalismo industrial y comercial, según la teoría de la voluntad, debe tomarse en consideración que el contrato es un acuerdo de voluntades. En la teoría de la declaración se prescinde de la voluntad y que se otorga pleno valor a la declaración, el valor de la voluntad real, toma el nombre de forzada solución de sacrificar la voluntad real y sustituirla por la voluntad que aparece de la declaración. En esta teoría de la responsabilidad aun discrepando con la voluntad de la declaración hay que atenerse a esta, cuando de la discrepancia sea culpable el declarante en lo jurídico es necesario que el declarante sea auto responsable de su declaración. La teoría de la confianza considera que la declaración discrepante tiene valor, cuando el destinatario ha confiado sobre la seriedad y sobre el significado, en lo jurídico se exige privilegiar la confianza. Opinión personal: las dos principales teorías son la de la voluntad y de la declaración en el acto jurídico ambos son una declaración de voluntad.

Posición del Código Civil.- el Art. 168 del Código Civil, establece que el acto jurídico debe ser interpretado de acuerdo, con lo que se haya expresado en él y según el principio de la buena fe.

1.2. Doctrinas del doctor Edmundo Vásquez Martínez en relación con los contratos mercantiles

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

La doctrina ha definido al negocio jurídico mercantil, como el acto en virtud del cual el comerciante en su actividad profesional, regula por si los intereses propios en sus relaciones con otros, y al cual, el derecho enlaza los efectos mas conformes a la función económico-social que caracteriza su tipo.

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

De conformidad con la sistemática del derecho privado guatemalteco actual, los contratos mercantiles, son los que aparecen regulados exclusiva y específicamente en el Código de Comercio. La razón por la cual estos contratos son disciplinados por dicho Código, no es otra que el hecho de que los mismos suponen necesariamente la condición de empresario mercantil o comerciante en una o ambas partes. Únicamente,

tienen regulación dicotómica, es decir, tanto civil como mercantil, los contratos de compraventa, depósito y fianza”.²

De lo expuesto anteriormente, podemos comprobar que el doctor Edmundo Vásquez Martínez tiene su propia clasificación y asimismo sus propios caracteres de los contratos mercantiles, de tal manera que, a la vez, establece las diferencias que se dan entre éstos y los contratos civiles, sin que quede ninguna duda de la diferencia entre unos y otros.

1.3. Doctrinas del doctor René Arturo Villegas Lara en relación con los contratos mercantiles

Considero de gran importancia plasmar el trabajo del doctor René Arturo Villegas Lara debido a que es un connotado autor guatemalteco, quien establece lo siguiente: “Al hablar de las fuentes del derecho mercantil, dijimos que el contrato es considerado como fuente del derecho, aunque no de carácter general, porque es ley únicamente entre las partes que lo celebran. El contrato, como acto jurídico, constituye el medio para que se de el movimiento en el ámbito comercial, y aún cuando las obligaciones mercantiles no necesariamente devienen de él, sigue siendo una categoría para el resurgimiento de obligaciones de origen contractual.

La teoría general del contrato no difiere diametralmente entre el campo civil y el mercantil, de manera que los conceptos fundamentales son aplicables a este tema. Por ese motivo, es que los autores no desarrollan una teoría general del contrato mercantil, lo que se hace es señalar aquellas características especiales de los contratos mercantiles que existen para adaptar la norma a un conjunto de relaciones objetivas, que como antes hemos señalado, se producen en masa, con celeridad, con reducidos formalismos, lo que casi no se observa en la contratación civil”.³

De la explicación anterior, podemos darnos cuenta que la diferencia entre la contratación civil y la contratación mercantil es poca, determinando que los contratos

² Vásquez Martínez, Edmundo, **Instituciones de derecho mercantil**, págs. 534-536

³ Villegas Lara, René Arturo, **Derecho mercantil guatemalteco**, Volumen III, pág. 33.

mercantiles se dan en masa. Es decir, en cantidades mayores, debido a la exigencia del tráfico mercantil y porque el mundo comercial, se acrecienta cada vez más al producirse gran número de transacciones comerciales, y debido a su indudable naturaleza son menos formalistas que los contratos civiles.

El citado autor continúa exponiendo al tratar de establecer las especialidades que el derecho guatemalteco le asigna a los contratos mercantiles, o a las formas de contratar, vamos a resaltar esas características propias, deducidas del mismo contexto de la ley. Es necesario recordar el Artículo 1517 del Código Civil, que establece: “Hay contrato cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación”.

En el derecho mercantil funciona lo que se llama “la representación aparente”, o sea, que una persona se manifiesta como representante de otra, sin necesidad de ostentar un mandato, como sería necesario en el tráfico civil. No resulta difícil entender esta característica de la contratación mercantil, un agente vendedor llega a una tienda y realiza un negocio de suministro de mercadería en nombre de su principal, éste envía la primera remesa o realiza otro acto que denota el conocimiento que tiene de lo que en su nombre realiza el agente viajero”.⁴

Esto significa que, los contratos mercantiles, carecen de las formalidades de los contratos civiles, pues para llevar a cabo la representación legal, no requieren de mandato. Estos negocios se realizan en el acto, sin llenar los requisitos de rigor que establece la legislación.

Por otra parte, en relación a la forma del contrato mercantil, el autor en referencia, expone: “En el campo civil, las personas deben contratar y obligarse por medio de escritura pública, documento privado, acta levantada ante el alcalde del lugar, por correspondencia y verbalmente. En el campo mercantil (Artículo 671), la forma se encuentra más simplificada. Los contratos mercantiles no están sujetos para su valides a formalidades especiales, cualquiera que sea la forma y el idioma en que se celebren,

⁴ *Ibíd.* pág. 15-16

las partes quedan obligadas en los términos que quisieron obligarse. Cuando el contrato se celebre en Guatemala y sus efectos surtan aquí, debe usarse idioma español, en concordancia con las leyes fundamentales de la República. Esta libertad en el uso de la forma tiene sus excepciones, pues hay contratos en que si se exige una solemnidad determinada, tal es el caso del contrato de fideicomiso y el de sociedad los cuales deben celebrarse en escritura pública de conformidad con la ley”.⁵

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

1.4. El contenido de los contratos mercantiles:

Es la cosa o hecho sobre la que recae la obligación; es decir, el objeto de dichos contratos. Según la ley, el objeto del contrato debe reunir los siguientes requisitos: deben existir en la naturaleza o se debe esperar su existencia (Artículo 1538 del Código Civil); y estar determinadas, al menor en cuanto a su género o ser determinables (Artículo 1538 del Código Civil).

Los hechos propios de los contratos mercantiles, deben ser: posibles, determinados, lícitos y que los contratantes tengan interés en su cumplimiento.

Las disposiciones anteriores regulan los contratos de manera general y se encuentran contenidas en el código civil. Ahora bien, según el Código de Comercio, las obligaciones y contratos mercantiles se interpretan, ejecutan y cumplen de conformidad con los principios de verdad sabida y buena fe guardada, a manera de conservar y proteger las rectas y honorables intenciones y deseos de los contratantes, sin limitar con interpretación arbitraria sus efectos naturales (Artículo 669 del Código de Comercio).

⁵ *Ibíd.* pág. 16

Por otra parte, los contratos de comercio, no están sujetos para su validez, a formalidades especiales. Cualesquiera que sean la forma y el idioma en que se celebran, las partes quedarán obligadas de la manera y en los términos que aparezca que quisieron obligarse. Los contratos celebrados en territorio guatemalteco y que vayan a surtir efectos en el mismo, se extenderán en idioma español. Se exceptúan de esta disposición los contratos que de acuerdo con la ley, requieran formas o solemnidades especiales.

En los contratos mercantiles será válida la cláusula compromisoria y el pacto de sometimiento y arbitraje de equidad aunque no estén consignados en escritura pública (Artículo 671 del Código de Comercio).

Asimismo, el Código de Comercio, contiene la disposición en cuanto a la obligación sobre cosa cierta y determinada o determinable por su género y cantidad, el deudor moroso pagará por concepto de daños y perjuicios. En defecto de pacto, el interés legal sobre el valor de la cosa. El valor de éste será el fijado por las partes en el contrato, y a falta de fijación, se establece: el que tenga en plaza el día del vencimiento, el de su cotización en bolsa si se trata de títulos de crédito y a falta de uno u otro, el que se le fije por expertos como lo establece la ley en el Artículo 678 del Código de Comercio.

Como es lógico, los contratos mercantiles contienen un negocio mercantil o comercial, celebrado entre dos partes, una de las cuales debe ser comerciante para que se pueda decir que es un contrato mercantil; y éstos siempre se van a referir a cosas mercantiles, buscando con esto el ánimo de lucro.

1.5. Elementos de los contratos: consentimiento, objeto y forma

1.5.1. El Consentimiento:

Es el acuerdo de voluntades, la coincidencia de lo que varias personas quieren buscando un mismo sentido, para que este exista como base del contrato se requieren ciertos elementos entre los cuales podemos mencionar: dos o más declaraciones de

voluntad expresadas en forma consciente y libre. Que impliquen acuerdo pleno, total, sin vicios que lo invaliden (amenaza, no consciente). Que exista coincidencia entre la voluntad real y la voluntad declarada. De esta manera lo podemos definir de la siguiente manera: Es la manifestación de la voluntad conforme entre la oferta (constituye el consentimiento inicial de uno de los contratantes o de quien desea serlo) y la aceptación (Constituye el acto de aceptación, que consiste en admitir la proposición hecha o el encargo conferido).

Para que pueda haber un acuerdo valedero, es necesario que la persona tenga voluntad, los interdictos no pueden contratar. Tampoco hay acuerdo cuando una de las partes ha cometido un error tal que en realidad no esta de acuerdo con la obligación que han querido contraer. Los romanos consideraban que el error común era exclusivo del consentimiento en las circunstancias siguientes: a) Cuando las partes se equivocaban sobre la naturaleza del contrato. b) Cuando las partes no entienden sobre el objeto mismo del contrato, siendo esto principios valederos, sea el contrato de buena fe o contrato de derecho estricto. También puede ocurrir el error de que una de las partes se engañe sobre la sustancia, es decir, sobre las calidades especiales que constituían la naturaleza de una cosa (error in sustancia) por ejemplo: vinagre por vino; cobre por oro etc. En estas hipótesis, el acuerdo falta absolutamente, pero hay otras donde el acuerdo existe pero adoleciendo de ciertos vicios que han impedido a la voluntad manifestarse libremente, éstos son: El dolo; la violencia, aunque el derecho civil no los considera un obstáculo a la validez del contrato.

1.5.2. El objeto:

El contrato formado por el acuerdo entre personas capaces debía aun, para ser valido, tener un objeto que reúna ciertos caracteres. El objeto de un contrato consiste en la creación de una o varias obligaciones. Si una de esas obligaciones es nula, el contrato está viciado de nulidad. El objeto de la obligación consiste en un hecho del deudor; para que este hecho pueda ser validamente el objeto de una obligación, debe satisfacer ciertas condiciones: debe, ser posible; ser lícito; Debe constituir para el

acreedor una ventaja apreciable en dinero; debe ser suficientemente determinado, pues es necesario que deba ser preciso para que haya más certidumbre y claridad.

Es decir que el negocio jurídico debe reunir los siguientes requisitos: que sea posible, no contrario a la ley, que este dentro de las cosas de comercio.

1.5.3. Forma:

Se divide en dos clases que su vez pueden ser verbales u orales y escritos o documentales. Además existen contratos mercantiles llamados por adhesión en los cuales existen formularios predeterminados en los cuales uno de las partes se adhiere a lo que establece la otra, y como ya sabemos este tipo de contrato tiene sus propios requisitos.

Según el Código Civil: Arts. 1256 y 1574.

1.6. Efectos de los contratos mercantiles

Los efectos se refieren a la conducción del vínculo obligatorio. Este vínculo o fuerza obligatoria del contrato, en lo mercantil, no está sujeto a reglas particulares. En tal virtud, rige el principio establecido en el Código Civil, de que: "Quienes celebren un contrato, están obligados a cumplirlos y a resarcir daños y perjuicios resultantes de la enajenación o contravención por culpa o dolo" (Artículo 1534 del Código Civil).

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

1.7. Clasificación de los contratos.

Al igual que en el derecho civil, existe una serie de contratos mercantiles, los cuales mencionaré a continuación, buscando como resultado finalizar la explicación del tema, que he tratado de abarcar en el transcurso del presente capítulo.

1.7.1. Unilaterales y bilaterales: los primeros se pueden definir como aquellos contratos en los cuales se obliga una de las partes contratantes; y en el segundo podemos establecer que ambas partes quedan obligadas.

1.7.2. Consensuales, formales y reales: los primeros se perfeccionan al momento que las partes deciden suscribirlo; los formales al momento que suscriben el contrato y los reales al momento que hacen la entrega del bien.

1.7.3. Conmutativos y aleatorios: los conmutativos las partes saben desde el principio cuales son las pérdidas y ganancias que obtendrán, mientras que los aleatorios no se sabe cuales van a ser las pérdidas o ganancias, ya que estos dependen de un acontecimiento para determinar las mismas.

1.7.4. Típicos y atípicos: los primeros son los que regula el Código en todo lo referente a sus formalidades, y los segundos los que no regula el mismo.

1.7.5. Nominados e innominados: nominados son los que poseen un nombre que los distingue, y los otros no lo poseen.

1.7.6. De libre discusión y de adhesión: los primeros son celebrados en cada una de sus cláusulas por las partes que lo suscriben, los segundos son redactados por una de las partes y la otra solo se adhiere.

1.7.7. Principales y accesorios: son aquellos que nacen a la vida jurídica por ellos mismos, los segundos dependen de otro contrato para existir.

1.7.8. De tracto único y de tracto sucesivo: los primeros son los que se dan en un solo acto, y los segundos se dan de manera continua.

CAPÍTULO II

2. Contrato de Transporte

2.1. Definición

El transporte es el traslado de personas o cosas, de un lugar a otro, en el espacio.

El acto de ejecutar dicho traslado configura la celebración del contrato, que constituye el convenio en virtud del cual, el porteador se obliga mediante remuneración a trasladar personas o cosas de un lugar a otro.

El objeto del contrato es, entonces, la presentación del resultado de una actividad, que la efectúa el porteador a su propio riesgo, valiéndose generalmente de su propia organización.

Jurídicamente, el contrato de transporte entra en la categoría de la locatio operis, y se caracteriza por la particularidad del resultado prometido, consistente en el traslado de un lugar a otro de personas o cosas.

La actividad, la obra, la prestación de servicios, se considera un opus fungible e indivisible. Es fungible por cuanto el porteador puede efectuarlo por sus propios medios y con su propia empresa, o valiéndose de los medios de otros y de una organización ajena.

Es indivisible, en virtud de que el contrato se ejecuta al poner a la persona o a la cosa en su lugar de destino, independientemente de que el transporte hubiese sido asumido por uno o varios porteadores sucesivos.

El porteador, a cambio de la prestación de sus servicios, recibe el pago de un precio determinado en el contrato.

Esquemático así el contrato de transporte, se debe anotar que dicho contrato se diferencia de la convención mediante la cual se pone a disposición de otra persona un medio de transporte, para que lo utilice por un tiempo determinado, o por uno o más viajes, sea que tal disposición se refiera al medio puro y simple del transporte, o al medio de transporte pero dotado del personal necesario para su funcionamiento. Este contrato, que se califica de arrendamiento o alquiler del medio de transporte, como se puede apreciar, se sale del campo de la locatio operis, pues no existe la contratación de un servicio determinado, sino solamente de uno de los medios para que otra persona pueda ejecutar un transporte.

Conforme con lo ya señalado, precisamos entonces, que el transporte consiste en hacer recorrer un itinerario determinado a una persona o a una cosa, trasladándola de un lugar a otro o volviéndolas al lugar de partida. Ese traslado puede motivar o no un contrato. Existe contrato, cuando se formaliza el acuerdo para efectuar dicho desplazamiento. Pero cuando se presente como un mero hecho, no surgido de un acuerdo contractual, no existe contrato de transporte, aunque susceptible también de producir efectos jurídicos. Es el caso del transporte de cosas que realiza su propio dueño, o el transporte que le realiza una persona a otra, por simple acomodamiento de amistad. Existe, por tanto un transporte contrato y un transporte hecho.

Existen el transporte de cosas y el de personas. El primero tiene por objeto el traslado en el espacio de cosas materiales. El segundo, tiene por objeto trasladar personas de un lugar a otro.

En conclusión yo definiría al contrato de transporte de la siguiente manera: Es un contrato típico mercantil por el cual una persona, llamada porteador, se obliga por un precio, a conducir personas o cosas de un lugar a otro. Por lo tanto se deduce que pueden existir contratos de transporte de personas o de cosas.

2.2. Naturaleza jurídica:

Es un medio para la prestación de un servicio público con características propias, y destinado a funcionar como unidad contractual autónoma.

2.3. Clases de contrato de transporte:

Para establecer las clases de contrato de transporte se debe tomar en cuenta el espacio donde se va a realizar y la actividad de transportación. De aquí podemos determinar que existen las siguientes clases de contrato de transporte: transporte de personas y transporte de cosas.

También podemos agregar que estas clases de transporte de personas y de cosas pueden darse por vía aérea, terrestre, marítima y fluvial.

Asimismo, si el porteador actúa solo o utiliza los servicios de terceros para cumplir su obligación, puede ser unitario o acumulativo.

De esta manera podemos darnos cuenta que el hombre en su afán de desarrollo ha logrado crear muchos medios de transporte que la ayudan a comunicarse a grandes distancias, y de esta manera a la vez transportar sus cosas.

Podemos notar además, que al tratar de establecer todos los medios de transporte que existen, debemos también estudiar las diversas normas jurídicas que lo regulan, debido que para evitar los conflictos entre el que presta el servicio y el usuario, se debe tomar una postura en la cual ambos salgan beneficiados, de tal manera que se encuentren en mejores condiciones de vida. De este mismo punto de vista analizamos que también se debe normar el contrato de transporte a nivel internacional, ya que de esta manera al momento de transportar personas o cosas de un estado a otro, ya sea que se pase por otros estados o no, se respeten los ordenamientos jurídicos de cada nación ya que esta es la única manera de mantener la paz.

El Código de Comercio regula el contrato de transporte de una manera generalizada, estableciendo de esta manera la forma de obligarse cada parte dentro del contrato.

2.4. El transporte de personas:

El contrato de transporte de personas es aquel que tiene por objeto el desplazamiento en el espacio de seres humanos dotados de inteligencia y voluntad. El transporte de los restos de una persona no es transporte de personas.

A diferencia del contrato de transporte de cosas, en el transporte de personas, falta un elemento característico, que es la consignación del porteador. No hay consignación en el transporte de personas. Tampoco se puede desglosar la figura del acreedor (remitente y destinatario). El acreedor es en todo momento el pasajero. Es en cierto sentido un contrato intuitu personae. La cooperación del pasajero es permanente durante todo el tiempo que dure el viaje. En el de cosas, es momentánea, ya que sólo se limita a la consignación de la cosa al porteador.

En la celebración del contrato, generalmente, se extiende al pasajero un billete de viaje, en el cual se indica el nombre del pasajero y la ruta por seguir, la hora de partida y llegada, la clase, el precio del pasaje y cualquier otra circunstancia que permita una mejor precisión del billete.

El billete de viaje constituye un título de legitimación, y por tanto, siempre es nominativo, no transmisible por endoso ni cesión, y cuya exhibición es necesaria para exigir la prestación del servicio contratado (transporte).

El billete de viaje constituye también un medio probatorio y en algunos casos, podríamos decir, el único, como sucede en el transporte aéreo.

Lo podemos definir de la siguiente manera: Es un contrato típico mercantil en virtud del cual un empresario de transporte o porteador, se obliga a trasladar de un lugar a otro, a una persona denominada pasajero o viajero con su respectivo equipaje, a cambio de una cantidad de dinero que ellos mismos establecen.

De esta manera podemos darnos cuenta que la responsabilidad mas grande dentro del contrato recae sobre el porteador debido a que es él quien debe de cumplir con el cuidado tanto del pasajero como de su respectivo equipaje.

Asimismo, se han dado muchos casos en que además de manejar de una manera muy imprudente, y poner en riesgo tanto al pasajero como a su equipaje, no conducen al pasajero al destino pactado, y de esta manera violan el contrato suscrito. Claro que este tipo de hechos se dan más que todo en el contrato suscrito con buses urbanos y extraurbanos, que lo que se da en los taxis.

2.4.1. Elementos del contrato de transporte de personas:

2.4.1.1. Elementos personales:

- **Porteador:** persona individual o jurídica que contrae la obligación de conducir al pasajero de un lugar a otro, el cual debe estar autorizado previamente por la Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, si es transporte extraurbano; y las autoridades municipales si fuere transporte urbano, adquiriendo de esta forma el denominado “derecho de línea”.
- **Pasajero:** es la persona que es conducida de un lugar a otro, según las estipulaciones que ofrece el servicio, por lo que se le considera un contrato de adhesión, ya que las condiciones están establecidas de antemano. El pasajero es el usuario del servicio, y aún así no se le tiene consideración, puesto que normalmente en este tipo de contrato con estipulaciones ya establecidas, o utiliza el servicio bajo esas condiciones o no llega a su destino en el momento que debía hacerlo. De esta forma se ve afectado en su economía ya que en servicios como el de taxi, los porteadores ponen precios elevados que son poco accesibles para la mayoría de la población.

2.4.1.2. Elementos reales:

El elemento real del contrato de transporte es el valor o precio del pasaje, contenido en el boleto o billete de viaje y que el porteador tiene derecho a cobrar el pasajero está obligado a pagar. El precio está determinado en interés público y no puede ser alterado sin autorización previa de las dependencias administrativas correspondientes. Como otro elemento real del contrato se puede considerar al equipaje que pueda tener el pasajero, y que el porteador se compromete a llevar.

2.4.1.3. Elementos formales:

El elemento formal del contrato de transporte es el boleto o billete que el porteador está obligado a entregar al pasajero, como prueba del contrato celebrado, el cual debe contener: nombre de la empresa, fecha del viaje, equipaje que se lleva, precio del pasaje, origen y destino de la transportación, fecha del servicio, etc.

El boleto prueba la existencia del contrato de transporte, así como los derechos y obligaciones que genera la relación jurídica, tanto para el porteador como para el pasajero.

Pero como ya lo sabemos no es algo que se cumpla debido a que el pasajero no solicita el boleto y el porteador pues no lo entrega, y lo peor es que para lograr cumplir con este detalle habría primero que educar a la población.

2.4.2. Particularidades del contrato de transporte de personas:

La responsabilidad en los accidentes de transporte de personas podemos analizarla en principio de la siguiente manera: quien se encarga del transporte no se libera de esa responsabilidad si no prueba que está exento de culpa, demostrando haber adoptado todas las medidas idóneas para evitar el daño (prueba negativa).

Para fundamentar este principio, doctrinariamente se han estructurado varias teorías:

2.4.2.1. Teoría contractual:

Sostiene que la ejecución del contrato conlleva la obligación de conducir sano y salvo al pasajero a su lugar de destino. Al producirse un accidente que lesione al pasajero, virtualmente no ha cumplido con su obligación y, por tanto, la responsabilidad surge de la inejecución del contrato.

2.4.2.2. Teoría delictual:

Parte del principio del hecho ilícito, en el sentido de que todo aquel que cause por su culpa un daño a otro, está obligado a repararlo (Art. 1185 Código Civil). Según este criterio, se deben demostrar varios presupuestos: a) el contrato de transporte; b) el accidente; y c) la culpa del conductor, que puede ser por negligencia, impericia o imprudencia.

A estas dos teorías se le han formulado varias críticas. En ese sentido se dice, por ejemplo, que la teoría contractual, presenta el inconveniente de no poder prever, al celebrarse el contrato de transporte, los daños y perjuicios que por accidentes puedan resultar, y en cuanto a la teoría delictual, se afirma que presenta el inconveniente de tener que probar primero la culpa del conductor, para luego declararlo responsable.

2.4.2.3. Teoría del riesgo:

Toda actividad que crea para otro un riesgo, hace responsable a su autor del daño que él puede causar, sin necesidad de establecer que ha habido o no falta de su parte.

Este criterio es el que está implícito en el texto del Artículo 186 del Código de Comercio, ya que en dicho Artículo se crea una presunción iuristantum de responsabilidad, en virtud del riesgo que corre la persona que se dedica a ejercer dicha actividad comercial. Por tanto, si ella recibe a cambio de sus servicios un pago, dicho servicio lo obliga a que se arriesgue al ejecutarlo.

Al determinar la responsabilidad, debemos tener presente la regla general que hace responsable a los dueños, principales o directores por los daños de sus empleados o dependientes en el ejercicio de sus funciones (Art. 1191 Código Civil), principio en el cual se fundamenta el Artículo 54 de la Ley del Tránsito, que establece: "El conductor, el propietario del vehículo y su empresa aseguradora están solidariamente obligados a reparar todo daño material que se cause con motivo de la circulación del vehículo...".

2.4.2.4. Responsabilidad del porteador en cuanto al pasajero

Es responsable del daño de pagos y perjuicios que cause el vehículo aun cuando quien lo conduzca no sea su empleado o se le haya encomendado de manera transitoria. Es responsable frente al pasajero y frente a terceros, (Art. 800 Código Civil). También debe responder por los daños causados al pasajero por el atraso o incumplimiento del contrato, si existe culpa de su parte. Si se trata de transporte aéreo el porteador debe cubrir los gastos que se ocasionen al pasajero cuando por cualquier causa se cambie la ruta o no se pueda iniciar el vuelo en la fecha u hora convenida.

2.4.2.5. Responsabilidad del porteador en cuanto al equipaje

Si el valor del equipaje fue declarado al celebrarse el contrato, la suma sirve de parámetro para determinar la cuantía del daño. La cuantía se rebaja si se comprueba que en la declaración se aumentó el valor real del equipaje. Si no se estableció el valor, el porteador pagará una cantidad igual por kilogramo de equipaje, al importe del pasaje o precio que corresponda a un recorrido de 50 Km.

2.4.3. Disposiciones legales que regulan el transporte urbano

El funcionamiento del transporte urbano esta regulado por el Código Municipal, la Ley de Transportes y el Código de Comercio. Así tenemos el Código de Comercio, regula las disposiciones relativas al transporte terrestre, marítimo y aéreo en forma conjunta o generalizada.

Podemos mencionar normas jurídicas en las que se regulan derechos y obligaciones propias de las personas que suscriben este contrato. Entre ellas podemos mencionar el Artículo 796 del Código de Comercio el cual establece que el porteador asumirá las obligaciones y responsabilidades del transporte aunque utilice los servicios de terceros.

Si en un contrato de transporte intervinieron dos o más porteadores, cada uno responderá dentro del ámbito de su respectiva ejecución. Si se pacta un transporte

combinado, se expedirá un documento único y los porteadores serán solidariamente responsables de la ejecución del contrato (Artículo 797 del Código de Comercio).

2.5. Transporte de cosas:

Se refiere al transporte de mercadería o cosas mercantiles cuya propiedad es ajena a la del porteador, si el objeto es propiedad del porteador no existe contrato.

El transporte de cosas se concluye entre dos partes: remitente, que es aquél por disposición del cual se efectúa el servicio de transporte, y el porteador, la persona que se compromete a efectuarlo o hacerlo por otro (expedicionista-porteador).

Expedicionista es también el que estipula con el porteador contratos de transporte en nombre propio, pero por cuenta del remitente, y es por consiguiente, un comisionista en transporte.

El porteador es quien se encarga del transporte, y resulta indiferente que para la realización del transporte, se valga de él de su propia organización (vehículos y personal) o de medios ajenos.

Destinatario es aquél a quien las cosas transportadas están dirigidas y deben ser entregadas. Es un extraño al contrato, aunque se beneficie de él. El transporte de cosas, asume en este caso, la figura del contrato a favor del tercero (Art. 1164 Código Civil), y adquiere el destinatario un derecho propio distinto al del remitente.

El destinatario adquiere, de tal manera, un derecho autónomo. Receptor también puede ser el mismo remitente.

El acreedor durante la ejecución del contrato es siempre el remitente, a quien le corresponde en todo momento, el derecho de la contraorden y la disponibilidad de la carga (Art. 166 Código de Comercio).

La indicación del destinatario es necesaria para la fase de la entrega de la cosa, oportunidad en la cual surge el derecho del destinatario para reclamar la entrega de la cosa, lo cual lo constituye en acreedor del portador.

En este estado, se aprecia que el acreedor del transporte asume una doble posición: la de remitente, hasta la fase de la entrega; la de destinatario, en esta fase. Los derechos nacies corresponden al acreedor en su condición de destinatario, en la segunda fase, y cuando la condición de destinatario haya sido atribuida a otra persona distinta del remitente, el ejercicio de tales derechos le impide el ejercicio de esos derechos al remitente propiamente dicho.

El transporte acumulativo de cosas es aquél por el cual las cosas para llegar a su destino, deben ser transportadas por medio de varias empresas, pudiendo el remitente estipular un contrato único con varios portadores, con la responsabilidad solidaria de cada uno de los portadores.

En el transporte de cosas, la entrega es el elemento característico. La entrega de la cosa es el acto mediante el cual se le confía al portador la cosa que va a transportar. La entrega de la cosa, es el presupuesto para que el contrato se realice, no para que se formalice. Se refiere al momento de ejecución del contrato y no al de celebración del mismo.

La instrumentación legal del contrato, por otra parte, se lleva a efecto mediante la carta de porte, que constituye un documento en el cual las partes fijan el acuerdo contractual del transporte.

Debe contener los siguientes requisitos: el nombre, apellido y domicilio del cargador o remitente, del portador y del consignatario, la naturaleza, peso, medida o cantidad de los objetos que se remiten y si están embalados o envasados; también la especie de embalaje o envase y los números y marcas de éstos. El lugar del destino o donde ha de hacerse la entrega, el plazo en que ella ha de efectuarse, el precio del porte, y la indemnización a cargo del portador por algún retardo, si se estipulare, y cualesquiera otros pactos y condiciones que acordaren los contratantes.

Una vez estipulada la carta de porte, un ejemplar le corresponde al cargador y otro al porteador.

La carta de porte puede ser nominativa, a la orden o al portador. Y como tal constituye un título de crédito, en el cual son incorporados los derechos que nacen del contrato. De los nacientes de dicho título, tenemos: a) El derecho exclusivo de recuperar las cosas expedidas; b) El derecho exclusivo de disponer de dichas cosas; c) La posesión de la cosa por la posesión de dicho documento.

Basada en estas apreciaciones, la naturaleza jurídica de la carta de porte, es la de ser un título de crédito, representativo de mercancías. Y por tanto, una vez cedido, endosado o entregado, el ejemplar firmado por el porteador transfiere el derecho al nuevo poseedor, de disponer de los objetos transportados (Art. 162 Código de Comercio).

Ahora bien, la carta de porte no es un requisito sine qua non para la formación del contrato de transporte, y por ello el mismo legislador prevé que en caso de que ella no se formalice, la entrega de la carta al porteador podrá justificarse por cualquier otro medio probatorio (Art. 157 Código de Comercio).

De tal manera que la carta de porte, constituye sólo un medio de prueba del contrato, y en consecuencia puede probarse por cualquier otro medio de los previstos en el Artículo 124 del Código de Comercio.

Conviene seguidamente, referirme al contrato de transporte de cosas, dando una definición del doctor Edmundo Vásquez Martínez el cual lo define en los términos siguientes: “El contrato de transporte de cosas, es el que tiene por objeto la conducción de cosas o mercaderías ajenas, de un lugar a otro, las cuales, deberán ser entregadas al consignatario”⁶.

El transporte de cosas tiene la misma naturaleza jurídica y los mismos caracteres del contrato de transporte, a pesar de que la entrega de las cosas a ser transportadas,

⁶ Vásquez Martínez, Edmundo, **Ob. Cit**; Pág. 591.

se haga al mismo tiempo de concluir el contrato. Esto no quiere decir que se trate de un contrato real, ya que la entrega solo es esencial en la fase de ejecución del contrato y no en la formativa, es siempre un contrato consensual.

El transporte debe cumplirse sobre la base de los pactos contractuales y según el orden, itinerario y los términos previstos en el contrato, en la ley o los usos (Art. 165 Código de Comercio).

La cosa la debe entregar el porteador una vez que llegue al lugar de su destino, sin retardo indebido (Art. 180 Código de Comercio). La entrega de la cosa, constituye la restitución de la detentación material de la cosa por el porteador al consignatario o destinatario.

El porteador debe custodiar la cosa desde el momento de la entrega hasta el de la consignación al destinatario. Si por caso fortuito o de fuerza mayor el transporte ha sido extraordinariamente retardado, el porteador debe inmediatamente dar aviso al remitente, quien tiene derecho a rescindir el contrato, reembolsando sus gastos al porteador (Art. 164 Código de Comercio).

2.5.1. Elementos del contrato de transporte de cosas:

2.5.1.1. Elementos personales:

- Cargador, remitente o consignante: es la persona que por cuenta propia o ajena contrata con el porteador, la conducción de una cosa mercantil (Artículo 805 del Código de Comercio).
- Porteador, fletante o transportista: es la persona encargada de la conducción del objeto a transportar, es decir, el que se obliga llevar la cosa de un lugar a otro.
- Consignatario o destinatario: es la persona a quien se le entregará la cosa en el destino final de la conducción.

Los empresarios de cosas requieren autorización y registro por parte del Ministerio de Economía o de la respectiva municipalidad, según se trate de transportes extraurbanos o urbanos (Artículo 2 y 3 de la Ley de Transportes). El porteador, asume las obligaciones y responsabilidades del transporte aunque utilice los servicios de terceros (Artículo 796 del Código de Comercio).

2.5.1.2. Elementos reales:

Es la mercadería que se transporta de un lugar a otro, así como el precio que se paga por el servicio.

2.5.1.3. Elementos formales:

El porteador debe extender un comprobante de haber recibido la cosa, en ese documento deben constar todos los términos del contrato, por lo que parte escrita es obligatoria., el cargador también puede exigir que se le extienda una carta de porte o un conocimiento de embarque.

2.5.2. Particularidad del contrato de transporte de cosas:

2.5.2.1. Derechos y obligaciones del cargador:

Debe trasladar todos los documentos que faciliten la transportación de las cosas (pólizas, facturas, catálogos, etc.). Debe informar la dirección del destinatario, lugar de entrega, embalar las cosas, indicando número, género y calidad de los objetos envasados, pagar el flete a menos que se pacte que es por cobrar. Si omite algunas de estas cosas, los daños que se ocasionen le son imputables. Debe responder de vicios ocultos de la cosa transportada.

2.5.2.2. Derechos y obligaciones del porteador:

A cambio del flete, se obliga a: expedir el comprobante del contrato o los títulos que se le requieran, poner las cosas a disposición del destinatario, cobrar el valor de las

cosas transportadas cuando así se haya pactado con el cargador, responder a daños ocurridos a las cosas, por averías o retrasos al tiempo de transportación.

Al momento de referirnos a la responsabilidad del porteador, podemos darnos cuenta que el incumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de transporte conlleva las consecuencias propias previstas en los principios generales en materia contractual.

Solamente atendiendo al deber de custodia del porteador, subsisten principios particulares.

En efecto, la responsabilidad del porteador está fundamentada en la imputabilidad que se le hace de la causa del daño que sufra la cosa, bien por pérdida o por averías en su transporte; a menos que pruebe haber sucedido por caso fortuito o de fuerza mayor, o por vicio de los objetos, o por su naturaleza, o por hecho del remitente o de su consignatario (Art. 173 Código de Comercio).

Es decir, al porteador se le presume en principio responsable del daño sufrido por la cosa que se le ha confiado para que la transporte, a menos que demuestre que el hecho que produjo el daño es un hecho netamente individualizado y extraño y que no se le es imputable (prueba positiva). Y la única forma de demostrarlo es probando que el daño se produjo por un caso fortuito o de fuerza mayor, o por su propia naturaleza; o por un hecho del remitente o de su consignatario.

Así es que el hecho que produjo el daño es un hecho totalmente extraño para él, pues si él por su culpa o por un hecho suyo, contribuyó al advenimiento del caso fortuito, o si no hubiere empleado toda la diligencia y pericia necesaria para hacer cesar o atenuar los efectos del accidente o avería; o si en la carga, conducción o guarda de las mercancías no hubiere puesto la diligencia y cuidados que acostumbra los porteadores inteligentes y precavidos, el porteador en estos casos, es responsable, a pesar de haberse producido el daño por ejemplo por un caso de fuerza mayor, los accidentes adversos que no pueden preverse ni impedirse por la prudencia y los medios propios de los hombres en su profesión respectiva.

Conforme con el Artículo 172 del Código de Comercio, la responsabilidad del porteador principia desde el momento en que las mercancías quedan a su disposición o a la de su dependiente, y concluye de la manera establecida en el Artículo 185 de ese Código.

Por tanto, desde el momento en que el remitente entrega la mercancía al porteador, a partir de ese instante, el porteador es responsable personalmente, como también de los hechos de sus dependientes, de todos los porteadores subsiguientes o intermediarios o de cualquier otra persona a quien confíe la ejecución del transporte.

Como ya se precisó, el porteador puede eximirse de responsabilidad, cuando ofrezca la prueba positiva, esto es, probando que el daño que sufrió la cosa que transportaba es producto de un hecho completamente extraño y por tanto no imputable, circunscrito bien en la cosa, o en un comportamiento del remitente o del consignatario.

El porteador también se exime de toda responsabilidad, cuando transporta efectos preciosos, dinero, títulos de crédito, que no le hayan sido declarados expresamente.

Pero cuando el remitente declara el valor, el porteador es responsable en caso de averías o pérdidas, por lo que está obligado a indemnizar el monto del valor declarado.

Las averías deben ser probadas. La prueba de las mismas debe hacerse por expertos, y pueden ser uno o tres. En este último caso, cada parte nombrará uno, y un tercero lo elegirá el Juez de Comercio, o en su falta, el Juez Civil de la localidad.

Mientras se practica la experticia, el cargador, el porteador de la carta de porte o el destinatario, según el caso, pueden solicitar y obtener de la autoridad judicial, la orden de entrega de los objetos transportados, señalándole al Juez, la necesidad urgente que tienen de dicho objeto.

Pero antes de entregarlos, el Juez debe dejar constancia del estado aparente de la mercancía, a costa de la persona que solicita su entrega. Esta constancia, la hace

ante testigos, y dejando a salvo lo que resulte de la experticia. En la constancia, debe limitarse a señalar el estado aparente de la cosa que entrega.

Es facultativo del Juez solicitar caución para autorizar dicha entrega.

Probada la avería o la pérdida de la cosa, el monto de la indemnización se va a determinar por el valor que tengan los objetos en el lugar a que van destinados y en la fecha en que debe hacerse la entrega. Esta indemnización es pura y simple, no comprendida como proveniente de un acto de mala fe o de negligencia manifiesta; ya que en este caso, la indemnización debe ir acompañada de la de daños y perjuicios y encauzarse dentro del principio del hecho ilícito previsto en el Código Civil.

Las averías pueden ser totales o parciales. La primera, es cuando las mercancías o los objetos quedan inútiles para el destino que tuvieron. En este caso, el consignatario podrá abandonarlas por cuenta del porteador y exigir su valor conforme a la indemnización ya señalada. Es parcial la avería cuando las mercancías o los objetos sólo han sufrido una disminución en su valor. En este caso, el consignatario deberá recibirlas, cobrando al porteador el importe del menoscabo. Igualmente debe recibir las piezas que se encuentren ilesas, salvo que fueren de las que compongan un juego (Art. 178 Código de Comercio).

Todas las acciones contra porteadores y comisionistas de transporte, por procedencia de pérdida, averías o retardo que no provinieren de fraude se extinguen: Por la recepción de las mercancías y el pago del porte y gastos. Sin embargo, la acción contra el porteador por pérdida parcial o por avería que no hayan podido reconocerse en el acto de la entrega subsiste, aún después del pago, siempre que se pruebe que una u otra cosa haya sucedido entre la entrega al porteador y la de éste al destinatario, y que la reclamación se haga dentro de los cinco días siguientes a la entrega; por la prescripción en el término de seis meses en las expediciones hechas dentro del territorio de la República, y de un año en las dirigidas a territorios extranjeros.

El término se contará en los casos de pérdida, desde que debieron entregarse los objetos, y en los de averías o retardo, desde el día en que el porteador haga la entrega.

Toda demanda por reparación debe ser dirigida contra el último porteador. Puede ser intentada contra el porteador intermediario cuando conste que el daño fue ocasionado durante el transporte efectuado por él.

Todo porteador llamado a responder de hechos no suyos tiene derecho de dirigir sus acciones contra el porteador que preceda inmediatamente o contra el porteador intermediario responsable del daño, según disposición precedente (Art. 184 Código de Comercio).

Existen privilegios del porteador sobre las cosas transportadas. De esta forma debemos recordar que privilegio es el derecho que concede la ley a un acreedor para que se le pague con preferencia a otros acreedores en consideración de la causa del crédito (Art. 1867 Código de Comercio).

Ahora bien, este privilegio está reconocido expresamente para los porteadores y comisionistas, en el orden establecido en el Código Civil, sobre los objetos transportados, por el precio de su transporte y los gastos legítimos hechos en las mercancías o por causa de ellas.

Este privilegio cesa: si las mercancías hubieren pasado a manos de tercer poseedor, por título legítimo, después de la entrega. Si dentro de los tres días siguientes a la entrega, el porteador no hiciere uso de su derecho, aunque las mercancías no hubieren pasado a manos de terceros. (Art. 183 Código de Comercio)

Se indica en este segundo numeral, un término de caducidad.

2.5.2.3. Derechos y obligaciones del destinatario

Tiene las siguientes obligaciones: recibir la cosa en las 24 horas a partir de que el porteador las ponga a su disposición, abrir la cosa y reconocer los bultos al momento

de recepción, si el porteador lo requiere, pagar el flete si es a cobrar, en el momento de la recepción, pagar el precio de las cosas, cuando el porteador tiene el encargo de cobrarlo. Asimismo, tiene los siguientes derechos: no recibir las cosas averiadas, negarse a abrir y reconocer bultos en el acto de recepción.

Existe además un procedimiento a seguir cuando no se consigue el destinatario; este procedimiento está previsto en el Artículo 181 del Código de Comercio, el cual establece: "Si el portador no encontrare a la persona a quien van destinados los objetos, ni a su representante o dependiente, o si en el acto de recibirlos se suscitasen cuestiones por diferencia o avería, el porteador solicitará del Juez de Comercio, y en su falta, de cualquier Juez Civil, que acuerde el reconocimiento por uno o por tres expertos elegidos y juramentados por el mismo juez; y en su caso, que acuerde el depósito y la venta de la parte de ellos que baste para cubrir el precio del porte". La finalidad de solicitar la autoridad judicial, es en primer término para dejar constancia de la fecha de arribo de la mercancía; en segundo lugar, para practicar el reconocimiento de la misma; en caso de avería, él deberá hacerse por uno o por tres expertos elegidos y juramentados por el mismo Juez; en tercer lugar, para proceder al depósito de la mercancía, si por ejemplo ésta no amerita un pronto deterioro, o a la venta de la misma, que puede ser total o parcial. En este último caso, si la naturaleza de la mercancía así lo permite, se hace para cubrir el precio del porte.

Pero si dentro de los seis meses siguientes al depósito no reclaman los interesados los objetos depositados, el Juez acordará su venta en subasta pública y depositará el producto en un banco o casa mercantil abonada, por cuenta de quien corresponda (Art. 182 Código de Comercio).

2.6. Generalidades para ambas clases de contrato de transporte:

- El concepto de contrato es genérico, abarca personas o cosas.
- El régimen legal se aplica a transporte por tierra, aire o agua.
- El porteador tiene una obligación personal aunque utilice a terceros.

- Cuando intervienen varios portadores, la responsabilidad se limita al ámbito de su respectiva ejecución.
- La intervención de dos o más portadores se denomina transporte combinado.
- Los derechos que puedan reclamarse dentro del contrato de transporte, prescriben en seis meses a partir de la terminación del viaje o de la fecha que las personas o las cosas debieron llegar a su destino.

CAPÍTULO III

3. Contrato de seguro:

3.1. Origen del contrato de seguro

La historia del Seguro se remonta a las antiguas civilizaciones de donde se utilizaban prácticas que constituyeron los inicios de nuestro actual sistema de Seguros. Probablemente las formas más antiguas de seguros fueron iniciadas por los babilonios y los hindúes. Estos primeros contratos eran conocidos bajo el nombre de Contratos a la Gruesa y se efectuaban, esencialmente, entre los banqueros y los propietarios de los barcos. Con frecuencia, el dueño de un barco tomaría prestados los fondos necesarios para comprar carga y financiar un viaje.

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

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

Con el crecimiento del comercio durante la edad media tanto en Europa como en el cercano oriente, se hizo necesario garantizar la solvencia financiera en caso que ocurriese un desastre de navegación. Eventualmente, Inglaterra resultó ser el centro marítimo del mundo, y Londres vino a ser la capital aseguradora para casco y carga. El Seguro de Incendio surgió más tarde en el siglo XVII, después que un incendio destruyó la mayor parte de Londres.

Después de ese suceso se formularon muchos planes, pero la mayoría fracasaron nuevamente debido a que no constituían reservas adecuadas para enfrentar las pérdidas subsecuentes de las importantes conflagraciones que ocurrieron.

Las sociedades con objeto asegurador aparecieron alrededor de 1720, y en las etapas iniciales los especuladores y promotores ocasionaron el fracaso financiero de la mayoría de estas nuevas sociedades.

Eventualmente las repercusiones fueron tan serias, que el Parlamento restringió las licencias de tal manera que sólo hubo dos compañías autorizadas. Estas aún son importantes compañías de Seguros en Inglaterra como la Lloyd's de Londres.

3.2. Concepto

Es importante mencionar que ni el Código de Comercio, ni la Ley General del Sistema Financiero y de Seguros (Ley 26702) definen el contrato de seguro, es por ello que es necesario recurrir a la doctrina para encontrar una definición uniforme y precisa de lo que es verdaderamente el contrato de seguro.

El concepto que tiene el autor Montoya es el siguiente: "... un contrato por el cual una persona (asegurador) se obliga, a cambio de una suma de dinero (prima), a indemnizar a otra (asegurado), satisfacer una necesidad de esta o entregar a un tercero (beneficiario) dentro de las condiciones convenidas, las cantidades pactadas para compensar las consecuencias de un evento incierto, cuando menos en cuanto al tiempo (riesgo)"⁷.

En opinión de Bruck citado por el autor Halperin, es : " .. un contrato oneroso por el que una parte (asegurador) espontáneamente (selbstanding) asume un riesgo y por ello cubre una necesidad eventual de la otra parte (tomador del seguro) por el acontecimiento de un hecho determinado, o que se obliga para un momento determinado a una prestación apreciable en dinero, por un monto determinado o determinable, y en el que la obligación, por lo menos de una de las partes, depende de circunstancias desconocidas en su gravedad o acaecimiento"⁸.

Para el autor Donati, es: "..puede definirse como ese negocio en que el asegurador, contra el pago u obligación a pagar una prima, se obliga a resarcir al

⁷ Montoya Manfredi, Ulises, **Derecho comercial**, pág. 64.

⁸ Halperin, Isaac, **Contrato de seguro**, pág. 93.

asegurado de las consecuencias del hecho dañoso incierto, dentro de los límites convenidos"⁹.

El autor Vivante, afirma que es: ".. el contrato por el cual una empresa, constituida para el ejercicio de estos negocios, asume los riesgos ajenos mediante una prima fijada anticipadamente. Para él, el requisito de la empresa es esencial; la prima fijada anticipadamente lo distingue del seguro mutuo; elimina el previsión"¹⁰.

El autor Fernández, al respecto señala que es : "..un contrato por el cual una de las partes se compromete, mediante el pago por la otra de una prima o cotización, a abonar a esta última o a un tercero, cierta suma de ocurrir un riesgo determinado"¹¹.

En opinión de el autor Garrigues el contrato de seguro ".. es un contrato sustantivo y oneroso por el cual una persona – el asegurador – asume el riesgo de que ocurra un acontecimiento incierto , al menos en cuanto al tiempo, obligándose a realizar una prestación pecuniaria cuando el riesgo se haya convertido en siniestro"¹².

Un concepto comercial lo da la Empresa de Seguros Santander Central Hispano, que lo define de la siguiente manera: "Por el contrato de seguro, el asegurador (compañía de seguros), al recibir una prima en concepto de pago, se obliga frente al Asegurado a indemnizarle según lo pactado, si deviene el evento esperado. Todo esto debe quedar claramente establecido entre el asegurado y la compañía de seguros en una póliza o contrato."¹³

Después de haber analizado las diferentes definiciones que dan los autores sobre el particular, es necesario proponer un concepto propio, que es el siguiente: El contrato de seguro, es aquel contrato mediante el cual una persona llamada asegurador se obliga, a cambio de una suma de dinero, conocida como prima, a indemnizar a otra llamada asegurado o a la persona que este designe, beneficiario, de un perjuicio o daño que pueda causar un suceso incierto. De tal manera que la suma objeto de

⁹ Uria, Rodrigo, **Derecho mercantil**, pág. 143.

¹⁰ **Ibíd.** pág. 143.

¹¹ **Ibíd.** pág. 143.

¹² Garrigues, Joaquín, **Curso de derecho mercantil**, pág. 54.

¹³ **Ibíd.** pág. 55

indemnización, que fue pactada expresamente, sea pagado cuando ocurra el suceso o riesgo cubierto por el seguro.

Es el contrato por medio del 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.

Es el contrato por medio del cual, 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 en el contrato, a cambio de la prima que se obliga a pagar el asegurado, o el tomador del seguro.

3.3. Naturaleza jurídica:

3.3.1. Teoría de la indemnización: es una institución que tiene por fin reparar o atenuar las consecuencias de un acontecimiento imprevisto.

3.3.2. Teoría de la necesidad: es un recurso por medio del cual el número de existencias económicas amenazadas por peligros, se organizan para atender mutuamente posibles necesidades tasables y fortuitas de dinero.

3.3.3. Teoría de la previsión: es la más acertada, el seguro prevé minimizar las consecuencias de un hecho, que como riesgo, motiva el contrato, el asegurado pretende trasladar a otra, el asegurador, las consecuencias parciales o totales de una eventualidad futura.

3.4. Elementos del contrato de seguro

3.4.1. Elementos personales:

3.4.1.1. Asegurador: persona jurídica que en forma de sociedad anónima, está autorizada para dedicarse al negocio del seguro

3.4.1.2. Solicitante: es la persona que en forma directa contrata el seguro, por su cuenta o por cuenta de tercero determinado o determinable, que traslada los riesgos al asegurador.

3.4.1.3. Asegurado: persona interesada en la traslación del riesgo, sujeto sometido a la eventualidad de experimentar la eventualidad que puede afectar su esfera patrimonial o su integridad física.

3.4.1.4. Beneficiario: es la persona que recibe el beneficio del seguro cuando la eventualidad ocurre.

3.4.2. Elementos reales:

3.4.2.1. El riesgo:

El carácter eventual del riesgo implica la exclusión de la certeza así como de la imposibilidad, abarcando el caso fortuito, sin descartar la voluntad de las partes, siempre y cuando el suceso no se encuentre sometido inevitable y exclusivamente a ella. La incertidumbre no debe tener carácter absoluto sino que debe ser visto desde una perspectiva económica, para lo cual resulta suficiente la incertidumbre del tiempo en que acontecerá, es decir, ya sea en lo que toca a la realización del evento o al momento en que este se producirá.

Es el principal objeto del contrato de seguro consiste en una eventualidad. Es un hecho que puede o no suceder, debe ser:

- **Posible:** debe ser una eventualidad con un margen de posibilidad de suceder.
- **Incierta:** las eventualidades ciertas no pueden tomarse como riesgos, la excepción es el seguro de vida.
- **Futuro:** los riesgos que se trasladan son los que sucederán en el futuro.
- **Sujeto a interés:** debe ser un acontecimiento que se tenga interés que no suceda.

3.4.2.2. La prima:

La prima es otro de los elementos indispensables del contrato de seguro, constituye la suma que debe pagar el asegurado a efecto de que el asegurador asuma la obligación de resarcir las pérdidas y daños que ocasione el siniestro, en caso de que se produzca. Este monto se fija proporcionalmente, tomando en cuenta la duración del seguro, el grado de probabilidad de que el siniestro ocurra y la indemnización pactada.

Al respecto el autor Rodríguez Pastor señala: " es la cantidad que paga el asegurado como contrapartida de las obligaciones, resarcitiva e indemnizatoria del asegurador. Es el precio del seguro y un elemento esencial de la institución. Representa el presupuesto "juris" de la relación contractual, por lo que debe cancelarse por adelantado, al emitirse la póliza....."¹⁴

Para el autor Montoya, la prima es: " la prestación que debe satisfacer el asegurado o el contratante, o el tomador del seguro, a cambio de la cual el asegurador asume la obligación de satisfacer las consecuencias dañosas del riesgo..... "¹⁵.

En conclusión entendemos que la prima es el precio del seguro que paga el asegurado al asegurador como contraprestación del riesgo que asume éste y del compromiso que es su consecuencia. O sea, es la retribución o precio del seguro, es la cantidad que paga el tomador del seguro o el asegurado. Se rige por los siguientes principios:

- Principio de determinación: está predeterminada, para cualquier contrato en particular, el asegurador sabe de antemano cual es la prima que debe cobrar para cada tipo de seguro.
- Principio de pago anticipado: el asegurado debe pagar la prima al momento de asegurarse.

¹⁴ Rodríguez Pastor, Carlos, **Derecho de seguros y reaseguros**, pág. 53.

¹⁵ Montoya Manfredi, Ulises, **Ob. Cit.**, pág. 65.

- Principio indivisibilidad: es indivisible por su carácter de obligación del asegurado, su valor se adeuda de forma total, aún en caso que el riesgo se haya cubierto únicamente durante una parte del período.

Asimismo, podemos mencionar diversidad de clases de primas entre las cuales podríamos mencionar:

- Prima pura o teórica: equivalente al riesgo que se traslada al asegurador, se calcula sobre las bases de la ley de los grandes números y cálculos de posibilidades.
- Prima bruta o de tarifa: es la suma del costo proporcional del contrato y el margen de lucro que obtiene el asegurador y la prima bruta, esta es la que paga el asegurado
- Prima normal y sobre prima: para cubrir riesgos ordinarios se paga una prima normal, y para cubrir riesgos extraordinarios se debe pagar un precio mayor denominado sobre prima.
- Prima única y prima periódica: la primera es paga una única vez, mientras que la periódica va cancelándose mediante pagos parciales

Prima inicial y sucesiva: cuando el seguro cubre varios períodos, se le llama prima inicial, y sucesiva es la que se paga en los subsiguientes.

3.4.2.3. El interés asegurable:

Por interés asegurable se entiende la relación lícita de valor económico sobre un bien. Cuando esta relación se halla amenazada por un riesgo, es un interés asegurable.

Para el autor Montoya el interés es: " la relación por cuya virtud alguien sufre un daño patrimonial por efecto del evento previsto, que no recae en lo que es objeto del seguro, sino en el interés que en el tenga el asegurado....."¹⁶

¹⁶ Montoya, **Ob. Cit.**, pág. 98.

El interés asegurable es un requisito que debe concurrir en quien desee la cobertura de algún riesgo, reflejado en su deseo verdadero de que el siniestro no se produzca, ya que a consecuencia de él se originaría un perjuicio para su patrimonio.

El principio del interés asegurable se entenderá fácilmente si se tiene en cuenta lo que se está asegurando, esto quiere decir, el objeto del contrato no es la cosa amenazada por un peligro incierto, sino el interés del asegurado en que el daño no se produzca. El interés asegurable no es solo un simple requisito que imponen los aseguradores, sino una necesidad para velar por la naturaleza de la institución aseguradora. En efecto si tomamos en cuenta estas premisas, tendríamos que la existencia de contratos sin interés asegurable, produciría necesariamente un aumento en la siniestralidad y esto motivaría una elevación de las primas y el verdadero asegurado tendría que pagar un precio superior al que realmente correspondería a su riesgo, perjudicándose así no sólo él, sino también la economía del país, que tendría que soportar una carga económica superior a la debida.

3.4.3. Elementos formales:

Es el instrumento escrito en el cual constan las condiciones del contrato. Aunque no es indispensable para que exista el contrato, la práctica aseguradora la ha impuesto sin excepciones.

Puede emitirse a la orden o al portador, salvo en los seguros de personas, en que debe ser nominativa.

El texto es, en general, uniforme para los distintos tipos de seguros. Las cláusulas adicionales y especiales y las modificaciones al contenido de la póliza se denominan endosos y se redactan en hoja separada, que se adhiere a aquella.

La póliza es el documento principal del contrato de seguro, en donde constan los derechos y obligaciones de las partes, es un documento privado redactado en varios folios. Las condiciones generales están impresas, mientras las condiciones particulares están normalmente mecanografiadas".

La póliza de seguro debe contener: la información necesaria para identificar al asegurado y al asegurador, y de ser necesario el nombre del beneficiario, fecha de emisión de la póliza, período de vigencia, descripción del seguro, los riesgos cubiertos y las sumas aseguradas, la designación y el estado de los objetos que son asegurados, la especificación de la prima que tiene que pagar el asegurado, así como la forma y el lugar de pago, las causales de resolución del contrato, el procedimiento para reclamar la indemnización en caso de ocurrir el siniestro, cláusulas que aclaren o modifiquen parte del contenido del contrato de póliza, la definición de los términos mas importantes empleados en la póliza, la indicación de los seguros existentes sobre el mismo objeto y riesgo.

A su vez las pólizas de seguros contienen ciertas condiciones que son las siguientes:

3.4.3.1. Condiciones generales: Aquellas establecidas para ser aplicadas a todos los contratos de seguros de una misma clase expedidos por la entidad aseguradora, estas representan el conjunto de reglas que establece el asegurador para regular la operación jurídica de cada contrato que emita, las condiciones generales son uniformes para todos los contratos de seguros de un mismo tipo emitidos por la misma empresa de seguros.

3.4.3.2. Condiciones particulares: Aquellas que individualizan el seguro y respecto de las cuales surgen las voluntades que generan el acuerdo de los sujetos contratantes y da origen al correspondiente contrato de seguro. Prevalecen sobre las condiciones generales por su carácter específico.

3.4.3.3. Condiciones especiales: estas condiciones suelen introducirse en determinadas clases de pólizas de acuerdo a su función específica, a la naturaleza de los objetos o a las personas aseguradas. Estas condiciones tienden a delimitar determinada cláusula o conjunto de cláusulas, también prevalecen sobre las cláusulas generales.

Es la póliza entonces, el documento pre-redactado que contiene el contrato de seguro, el cual se perfecciona con el consentimiento pero debe hacerse por escrito. La póliza tiene las siguientes funciones:

- Función normativa: por ser el documento que contiene el contrato en concordancia con las disposiciones del Código de Comercio.
- Función determinativa: el contenido del contrato se determina por la póliza.
- Función traslativa: el contrato de seguro puede modificarse en sus elementos personales, y la póliza sirve para ceder la calidad de asegurado o asegurador.
- Función probatoria: prueba la existencia del contrato de seguro.
- Función de título ejecutivo: para el asegurador, tiene calidad de título ejecutivo para el cobro de las primas que se le adeuden; para el asegurado tendrá calidad de título ejecutivo, sólo si la obligación del asegurador consiste en una suma de dinero fija, será título ejecutivo en el caso de seguro de personas, no así en el caso de seguro de daños.

Así también podemos encontrar varias clases de pólizas entre ellas podemos mencionar: nominativas (sólo puede cederse con el consentimiento del asegurador); a la orden y al portador.

4.5. Efectos del contrato de seguro:

4.5.1. Derechos y obligaciones del asegurado:

Dentro de las obligaciones del asegurado podemos mencionar las siguientes: pagar la prima, obligación de veracidad, de comunicar la agravación del riesgo, de atenuar el riesgo, tomar las precauciones para que el siniestro no ocurra, de avisar el siniestro, de informar las circunstancias en que aconteció el siniestro. Y su principal derecho es recibir la suma asegurada que se obligó a pagar el asegurador.

4.5.2. Derechos y obligaciones del asegurador:

Esta obligación constituye otro de los elementos necesarios del contrato de seguro, ya que sino se indica el contrato no surte efecto, resultando ineficaz de pleno derecho.

Asimismo este elemento resulta trascendente porque representa la causa de la obligación que asume el tomador de pagar la prima correspondiente. Debido a que este se obliga a pagar la prima porque aspira que el asegurador asuma el riesgo y cumpla con pagar la indemnización en caso de que el siniestro ocurra.

También depende de la realización del riesgo asegurado. Esto no es sino consecuencia del deber del asegurador de asumir el riesgo asegurable. Y si bien puede no producirse el siniestro, ello no significa la falta del elemento esencial del seguro que ahora nos ocupa, por cuanto este se configura con la asunción del riesgo que hace el asegurador al celebrar el contrato de seguro, siendo exigible la prestación indemnizatoria sólo en caso de ocurrir el siniestro.

La sustentante define la indemnización como la contraprestación a cargo del asegurador de pagar la cantidad correspondiente al daño causado por el siniestro, en virtud de haber recibido la prima.

Por último mencionamos que dentro de las obligaciones principales del asegurador encontramos la responsabilidad de este con respecto a la suma asegurada, así como la obligación eventual de recibir la suma, atendiendo a las circunstancias que el riesgo se materialice, si pierden importancia o llegan a desaparecer. Y dentro de sus principales derechos encontramos el de cobrar la prima en la forma que establece la ley o contrato, el derecho a compensar o descontar de la indemnización las primas que se le adeuden.

Además de esto, existen obligaciones recíprocas como el hecho de que deben comunicarse cambios en la dirección que establecieron en la póliza para sus relaciones contractuales.

Al momento que alguna de las partes no cumpla con lo acordado dentro del contrato, se da la nulidad la cual es considerada como la ineficacia de un acto jurídico a consecuencia de la ilicitud de su objeto, falta de cumplimiento de requisitos necesarios para su realización o cuando se da un vicio en el consentimiento, puede darse por los siguientes motivos: si el riesgo desaparece, se le conoce como riesgo putativo o eventualidad calificada como incertidumbre subjetiva. Son nulas las cláusulas que facultan al asegurador a dar por terminado el contrato en forma anticipada.

También se puede dar la rescisión, que no es otra cosa, que un proceso dirigido a hacer ineficaz un contrato válidamente celebrado, obligatorio en condiciones normales, a causa de accidente externos susceptibles de ocasionar un perjuicio económico a alguno de los contratantes o sus acreedores, los siguientes hechos pueden dar lugar a la rescisión del contrato de seguro: por el asegurador o el asegurado, anticipadamente sin expresión de causa, dándose aviso con 15 días de anticipación a la fecha en que deba darse por terminado el contrato; por reticencia, es la omisión o inexactitud en la declaración que hace la persona que contrata el seguro sobre el riesgo. Cuando el asegurado actúa de mala fe o con culpa grave, aunque no influya en la realización del riesgo, el asegurador puede dar por terminado el contrato.

El hecho, de que como consecuencia de una declaración inexacta o una omisión hecha de buena fe y sin culpa grave, resulte un riesgo no asegurable.

Puede darse una rescisión parcial, cuando son varios los sujetos asegurados, las cosas o los riesgos asegurados, si la declaración solo puede afectar a uno de ellos.

Además de todas las figuras mencionadas encontramos la reducción la cual es la rebaja en el monto de la suma asegurada que se obligó a pagar el asegurador, en los siguientes casos: cuando ha habido declaración inexacta u omisión sin mala fe o culpa grave, siempre que el riesgo sea asegurable no obstante la declaración; si se incumple con la obligación de comunicar la agravación del riesgo; si se omite dar aviso dentro del término que fija la ley.

3.6. Modalidades del contrato de seguros

La clasificación mas aceptada del seguro comercial; seguro de daños y seguro de personas.

3.6.1. Seguro contra daños

Existen diferentes tipos de daños que le pueden ocurrir a los bienes de las personas. Existe el seguro de daños en general cuya función es prever cualquier daño de los no asignados a otros en especial; seguro de incendio (Arts. 947 al 949 Código de Comercio), de transporte (Artículos 950-978 Código de Comercio), responsabilidad civil Artículos del 986 al 989 Código de comercio), agrícola y ganadero (Artículos 979 al 985) y de automóvil (Arts. 990-995 Código de Comercio).

También existe el seguro doble o múltiple en el que un mismo bien puede asegurarse por dos o más aseguradoras por el mismo riesgo e igual interés; lo que configura el seguro doble o múltiple.

Pero además existen diversidad de clases de contrato de seguro, y por ello hice una recopilación de estas, mencionándolas a continuación:

Existen innumerables clases de seguros, pero después de hacer un análisis de la clasificación que hacen diversos autores sobre el particular, la clasificación mas acertada es la siguiente:

3.6.2. Seguros de intereses, que pueden ser:

3.6.2.1. Por el objeto: el interés puede ser sobre un bien determinado, sobre un derecho determinado a un bien o derivado de un bien y sobre todo el patrimonio.

3.6.2.2. Por la clase del interés asegurado: puede ser sobre el interés del capital y el interés de la ganancia.

3.6.3. Seguros para personas, que pueden ser:

3.6.3.1. En sentido estricto, al seguro sobre la vida humana – seguros para el caso de muerte, supervivencia, etc.

3.6.3.2. En sentido amplio, a los seguros que cubren un acontecimiento que afecta la salud o integridad corporal.

Además se puede agregar, atendiendo a la importancia del tema, una clasificación más exhaustiva sobre los seguros, así tenemos los:

3.6.4. Seguros acumulativos: aquel en el que dos o mas entidades de seguros cubren independientemente y simultáneamente un riesgo.

3.6.5. Seguro para todo riesgo: aquel en el que se han incluido todas las garantías normalmente aplicables a determinado riesgo.

3.6.6. Seguro colectivo: aquel contrato de seguro sobre personas, que se caracteriza por cubrir mediante un solo contrato múltiples asegurados que integran una colectividad homogénea.

3.6.7. Seguro complementario: aquel que se incorpora a otra con objeto de prestar a la persona asegurada en ambos una nueva garantía o ampliar la cobertura preexistente.

3.6.8. Seguro contra accidentes: aquel que tiene por objeto la prestación de indemnizaciones en caso de accidentes que motiven la muerte o incapacidad del asegurado, a causa de actividades previstas en la póliza.

3.6.9. Seguro de asistencia de viajes: aquel seguro conducente a resolver las incidencias de diversa naturaleza que le hayan surgido durante un viaje.

3.6.10. Seguro para automóviles: aquel que tiene por objeto la prestación de indemnizaciones derivadas de accidentes producidos a consecuencia de la circulación de vehículos.

3.6.11. Seguro de enfermedad: es aquel en virtud, en caso de enfermedad del asegurado, se le entrega una indemnización prevista previamente en la póliza.

3.6.12. Seguro contra incendio: aquel que garantiza al asegurado la entrega de la indemnización en caso de incendio de sus bienes determinados en la póliza o la reparación o resarcimiento de los mismos.

3.6.13. Seguro de orfandad: aquel que tiene por objeto la concesión de una pensión temporal a favor de los hijos menores de 18 años en caso de fallecimiento del padre o de la madre de los que dependen económicamente.

3.6.14. Seguro de personas: aquel que se caracteriza porque el objeto asegurado es la persona humana, tomando en cuenta su existencia, salud e integridad al pago de la prestación.

3.6.15. Seguro contra robos: aquel en el que el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado por las pérdidas sufridas a consecuencia de la desaparición de los objetos asegurados.

3.6.16. Seguro de transportes: aquel por el que una entidad aseguradora se compromete al pago de determinadas indemnizaciones a consecuencia de los daños sobrevenidos durante el transporte de mercancías.

3.6.17. Seguro de vida: es aquel en el que el pago por el asegurador de la cantidad estipulada en el contrato se hace dependiendo del fallecimiento o supervivencia del asegurado en una época determinada.

3.7. Características del contrato de seguro:

3.7.1. Es un acto de comercio:

Efectivamente el contrato de seguro constituye un contrato mercantil, regulado en el Código de Comercio y en otros aspectos supletoriamente por la legislación civil.

3.7.2. Es un contrato solemne:

El contrato de seguro es solemne, ya que su perfeccionamiento se produce a partir del momento en que el asegurador suscribe la póliza, la firma del asegurador sirve para solemnizar el acuerdo previo de voluntades entre las partes contratantes, respecto a los elementos del seguro.

3.7.3. Es un contrato bilateral:

En razón de que genera derechos y obligaciones para cada uno de los sujetos contratantes, el autor Garrigues al respecto señala: .."el tomador de seguros se obliga a pagar la prima y el asegurador se obliga a una prestación pecuniaria: si bien esta prestación esta subordinada a un evento incierto, cual es la realización del siniestro"¹⁷.

3.7.4. Es un contrato oneroso:

Es oneroso, porque significa para las partes un enriquecimiento y empobrecimiento correlativos. "Por cuanto al tomador del seguro se le impone la obligación de pagar la prima y al asegurador la asunción del riesgo de la que deriva la prestación del pago de la indemnización de la que queda liberado si no se ha pagado la prima antes del siniestro".

3.7.5. Es un contrato aleatorio:

Es aleatorio porque tanto el asegurado como el asegurador están sometidos a una contingencia que puede representar para uno una utilidad y para el otro una

¹⁷ Garrigues, **Ob. Cit.**, pág. 79

pérdida. Tal contingencia consiste en la posibilidad de que se produzca el siniestro. Al respecto el autor Montoya dice: " El carácter aleatorio del contrato no desaparece por el hecho de que las compañías aseguradoras dispongan de tablas estadísticas que les permite determinar el costo de los riesgos, en función de lo cual fijan el importe de las primas.... o sea que si bien la actividad aseguradora en si es cada vez menos riesgosa en la medida del perfeccionamiento de los medios para determinar la frecuencia de los riesgos, el contrato sigue siendo aleatorio tratándose de cada contrato aislado y respecto del asegurado"¹⁸.

3.7.6. Es un contrato de ejecución continuada:

Por cuanto los derechos de las partes o los deberes asignados a ellas se van desarrollando en forma continua, a partir de la celebración del contrato hasta su finalización por cualquier causa.

3.7.7. Es un contrato de adhesión:

El seguro no es un contrato de libre discusión sino de adhesión. Las cláusulas son establecidas por el asegurador, no pudiendo el asegurado discutir su contenido, tan sólo puede aceptar o rechazar el contrato impuesto por el asegurador. Sólo podrá escoger las cláusulas adicionales ofrecidas por el asegurador, pero de ninguna manera podrá variar el contenido del contrato. Pero todo esto dependerá de la voluntad y de la flexibilidad que tenga cada empresa aseguradora.

3.8. Organización funcional de las compañías de seguros

La mayoría de las entidades aseguradoras son sociedades anónimas en las cuales el órgano soberano es la Asamblea de Accionistas y su órgano directivo el Consejo de Administración o Directorio designado por los accionistas reunidos en asamblea.

¹⁸ Montoya, **Ob. Cit.**, pág. 03

Del directorio depende directamente la Gerencia General, que, como toda empresa, es el órgano ejecutivo encargado de conducir a la compañía con arreglo a las resoluciones adoptadas por aquel.

Las empresas aseguradoras no únicamente pagan con dinero el daño que el Asegurado o alguna de sus pertenencias haya sufrido, sino que, según el tipo de aseguradora y de contrato, pueden llegar a reparar ese daño. Por ejemplo, si se trata de una enfermedad, la persona será hospitalizada en la clínica con la cual la compañía de seguros tenga un convenio de servicios, o acudir a la de su preferencia y recibir posteriormente de la aseguradora el reembolso de los gastos. Si tuvo un accidente automovilístico, su carro será reparado en los talleres con los que la compañía aseguradora sostenga convenios. De la misma forma, la póliza establece la cantidad de dinero que el Asegurado deberá pagar a la empresa cada mes o en el tiempo que ambos hayan acordado. A este dinero que se le paga a la Compañía de Seguros se le llama "prima". Para muchas personas resultará obvio, pero es importante resaltar que no se podrá contratar un seguro cuando el interesado haya sufrido un accidente o desarrollado alguna enfermedad, ni cuando el automóvil, por ejemplo, ya esté chocado o haya sido robado.

3.9. Reservas

Las reservas de las compañías de seguros son de dos clases. Las del primer grupo se constituyen con utilidades líquidas y realizadas, como ocurre en todas las empresas, por ejemplo, reserva legal, reserva facultativa, reserva general de previsión, etc.

El otro grupo está integrado por las reservas técnicas propia de la explotación de seguro.

Las reservas del primer grupo tienen por objeto aumentar los medios de acción de la empresa, prevenir quebrantos futuros o hacer distribuciones posteriores entre los socios o accionistas. En cambio, las reservas técnicas no responden a estas finalidades

y representan un pasivo o compromiso a cargo de la compañía aseguradora, lo que pone bien de manifiesto la diferencia esencial que existe entre ambos tipos de reservas.

Reserva para riesgo en curso: Una determinada porción de las primas percibidas en cada ejercicio en los seguros eventuales se transfiere a esta reserva. Para cada uno de los ramos de seguro que se explote se utiliza una reserva de esta naturaleza, tanto para los seguros directos como para los reaseguros tomados.

El asegurado, al contratar un seguro, adquiere la obligación de pagar anticipadamente la prima respectiva. Lo haga de inmediato o en cuotas, lo cierto es que la compañía dispone de una masa de valores activos con la cual debe afrontar los siniestros correspondientes a las pólizas emitidas. Los siniestros que ocurran en el año de la emisión de la póliza se abonan con esa masa de valores. Pero es posible que haya siniestros en el ejercicio posterior. Por lo tanto, para hacer frente a su pago es necesario reservar, de las primas de cada año, una determinada proporción, que se acredita a la reserva de riesgos en curso de cada uno de los seguros eventuales.

CAPÍTULO IV

4. Situación actual de los de los pasajeros al viajar en taxi

4.1. Inseguridad del pasajero

Es un hecho notorio que los guatemaltecos estamos expuestos a una realidad, en la que los taxistas con su irresponsabilidad lo único que provocan es la inseguridad de los pasajeros.

Pero es una verdad nacional que las personas no pueden dejar de utilizar el servicio, por diferentes motivos, lo que da como resultado que los taxistas no conduzcan con precaución, ya que no se pone fin tomando medidas que prevengan esta situación.

Cuando un pasajero aborda cualquier medio de transporte público urbano o extra-urbano, lo hace con la ilusión de llegar bien a su hogar; pero debido a la crisis en la que vivimos en la que la seguridad se ha convertido en un hecho casi utópico, en la mayoría de los casos no se logra este cometido.

El hombre por naturaleza busca la manera de defenderse y sobrevivir, pero en algunos casos, en la búsqueda pierde sus valores, y se convierte en un ser irracional y egoísta, todo eso se puede notar en un hecho tan simple como conducir un vehículo, ya que aunque uno tome sus precauciones, siempre existe un irresponsable que se trata de creer intrépido y lo único que consigue es poner en peligro su vida, su bien que en este caso es su vehículo y además la vida y el vehículo de las personas que lo rodean.

Quizá esta situación, en que los hombres se destruyen o lastiman entre sí, se deba a la crisis económica en la que vivimos, debido a que la mayoría de las personas por buscar la manera de mejorar su nivel de vida, viven estresados y al momento de conducir buscan una salida para su estrés, logrando de esta manera cometer muchas imprudencias que terminan en accidentes de tránsito.

Otra de las causas que podrían motivar dicha situación podría ser debido a cambios emocionales que experimenta el hombre constantemente por la agitación de la vida actual, en la que la sobrepoblación trae consigo el estrés, ya que se hacen grandes cantidades de colas de carro que por la normal ponen de mal humor al conductor del automóvil, y esto trae consigo que este se convierta en una persona agresiva, rebelde, violenta y renuente de acatar las normas jurídicas y morales que rigen la convivencia humana.

Si nos damos cuenta, las pláticas que se llevan normalmente dentro de un automóvil, se ven interrumpidas por una persona imprudente que se mete de una manera inadecuada, y en la mayoría de los casos lo que se escucha mencionar es la frase: "Tenía que ser un taxista" o "Tenía que ser un camionero". Creo que a todos los que conducimos más de alguna vez hemos proferido un comentario de ese tipo.

Al darnos cuenta de este tipo de situaciones, notamos que tanto se pone en peligro a la persona que conduce el otro automóvil como al pasajero que lo único que busca es llegar a su destino a cambio de esa cantidad de dinero elevada que cobran los taxistas, o por el pasaje que se establece a los buses urbanos.

Es por esta razón que creo de gran importancia proteger a las personas de estas situaciones, ya que a mi criterio si los propietarios de los taxis tuvieran el deber de suscribir un seguro contra terceros de carácter obligatorio, los obligaría a cambiar de actitud, y de no lograrlo de todas maneras las personas serían indemnizadas, y no incurrirían en gastos por la irresponsabilidad de estos. Pero al mismo tiempo se tendría que llegar a un consenso con las aseguradoras ya que estas también se niegan a suscribir dicho contrato por temor a obtener excesivas pérdidas.

Por otra parte, existen casos en los cuales el pasajero se ve afectado de una manera negativa durante su trayecto, y en la cual la culpa no es del conductor del mismo. Así podríamos mencionar a que la inseguridad se da en muchos aspectos, entre ellos podríamos mencionar los asaltos a mano armada, en los cuales tanto el pasajero como el conductor del taxi se ven afectados, debido a que son despojados de sus pertenencias bajo agresión.

Es común que los pasajeros o los conductores de taxi no denuncien este tipo de hechos ante la policía, debido al miedo que representan las personas que realizan este tipo de acto ilegal.

Estos casos como es de notar no son responsabilidad del conductor, pero es una realidad que se vive constantemente en nuestro país, lo cual nos lleva a descubrir la realidad que se da día a día en la vida de los pasajeros.

Otro aspecto de notoria trascendencia y que considero necesario hacer ver es que los conductores de taxis se encuentran bien informados al momento de colisionar con otro vehículo, debido a la gran experiencia que tienen en este tipo de situaciones. Todo esto se da por la renuencia de las Aseguradoras de contratar el seguro con los propietarios de los taxis, lo que da como resultado que se vean en la necesidad de asesorar muy bien a sus pilotos en caso de que estos tengan accidentes.

En una oportunidad yo tuve la desagradable experiencia de colisionar con un taxi, en una calle de la zona tres, y puedo asegurar que me causó sorpresa el hecho de que el taxista no quería asumir la responsabilidad, y tenía un dominio de la situación impresionante; yo en ese momento comprendí el por que la mayoría de las personas se expresan de manera desagradable de ellos, entendí que era por su habilidad para envolverlo a uno que realmente nunca ha tenido esa experiencia, y que además al momento mismo del suceso demuestra inexperiencia y nervios.

Por todo esto considero que hasta cierto punto es razonable que las aseguradoras consideren que no constituye un buen negocio suscribir contratos con este tipo de conductores. Ya que de antemano se sabe que son propensos a colisionar continuamente.

4.2. Los accidentes de tránsito

Estos son otra causal que repercute directamente sobre la vida o la integridad física de los usuarios de taxis, porque como ya lo mencionamos se dan muy a menudo en las carreteras, causando situaciones incómodas a los mismos.

Podríamos mencionar que una de las formas en las que se ven afectados los usuarios, se da cuando están utilizando el servicio y los conductores imprudentemente provocan un accidente, estos llegan tarde a su destino, que en la mayoría de los casos es a su trabajo, lo que puede repercutir en el mismo.

Como lo había expresado, yo colisioné con un taxista, y este prestaba los servicios a una señora que se dirigía a su trabajo, pero al colisionar la demora de mi arreglo con el taxista provocaba que esta señora llegara tarde a su trabajo, por lo que tuvo que realizar varias llamadas telefónicas, para no tener problemas en el mismo.

Los accidentes de tránsito son muy comunes en nuestro medio, y obedecen a muchas causales como, desperfecto en el funcionamiento de taxis por falta de funcionamiento de los mismos, inexperiencia o imprudencia en la manera de conducir, por conducir a excesiva velocidad, por obtener primero que otro taxi al cliente, entre otros muchos aspectos. A decir verdad en la actualidad para poder circular los taxis deben obtener una autorización, que entre los taxistas se conoce como “el tarjetón”, además de que para que se les extienda la misma se debe de tomar en cuenta que el taxi este debidamente registrado, en perfectas condiciones para circular, se hace una especie de capacitación a los conductores, es decir que se están tomando medidas que buscan resolver el problema, pero a decir verdad, a mi juicio deberían de comenzar por terminar con tanto taxi que circula sin estar debidamente registrado.

Si la Empresa Metropolitana de Tránsito (EMETRA) tiene la intención de proteger a la población, podría tomar medidas que procuren evitar este tipo de situaciones en las cuales se pone en peligro la vida y seguridad de los pasajeros de este servicio. Yo considero que de trabajar en equipo se podría mejorar esta situación, ya que en la mayoría de los casos las autoridades policíacas en vez de buscar una satisfactoria solución al problema lo empeoran, tratando de conseguir la famosa “mordida” en la cual una de las partes, o la que más recursos económicos tenga tiene que darle cierta cantidad de dinero para que el policía ceda.

En este caso la única solución que veo posible es que el estado le de carácter obligatorio a la suscripción de un seguro contra terceros a los taxistas, debido a que por

el actuar cotidiano de los mismos las aseguradoras no se arriesgan a tenerlos como clientes, ya que es lógico que lejos de percibir ganancias del contrato, tendrían pérdidas. Como ya se sabe en los contratos mercantiles lo que se busca es obtener ganancias.

CONCLUSIONES

1. Durante la investigación pude determinar que los propietarios de taxi no cuentan con un seguro contra terceros con el cual protejan a pasajeros, transeúntes y demás personas que se vean afectadas por una colisión con dichos automóviles.
2. Además, establecí que la Empresa Metropolitana de Tránsito es la encargada de hacer cumplir a los taxistas las normas jurídicas que lo regulan, pero que aún sabiendo que las aseguradoras se niegan a celebrar contrato de seguro contra terceros no han buscado un compromiso entre ambos para que estos celebren el mismo y con esto evitar los accidentes.
3. Pude comprobar que durante la colisión de un taxi con cualquier otro vehículo, los más afectados son los que no cuentan con seguro, puesto que es muy complicado hacer comprender al taxista que debe de reparar los daños que ha causado.
4. También pude determinar que la Empresa Metropolitana de Tránsito, ha comenzado a buscar métodos con los cuales logre controlar a los propietarios y conductores de taxi, puesto que éstos últimos están obligados a someterse a un curso que les imparte EMETRA, y además los obligan a tener los vehículos en buen estado.
5. Considero que tanto los propietarios y conductores de taxi, como las personas que estamos alrededor de ellos, estaríamos beneficiados con la suscripción de seguro contra terceros, pues los mismos propietarios de taxis han intentado que ésto se logre, pero son las aseguradoras las que se niegan a contratar.

RECOMENDACIONES

1. Es necesario que el hecho de que los taxistas se vean involucrados en tantos accidentes de tránsito sea un problema de interés nacional, para que de esta manera alcance la importancia debida en la agenda del Estado, y con ésto se cree una iniciativa de ley que permita, dar carácter obligatorio, como sucedió con el transporte extraurbano.
2. Para lograr este objetivo considero necesario que previo a autorizar a los taxistas para que circulen, deban contratar el seguro, de esta manera en ningún caso se les permitiría circular, si no cuentan con el mismo, logrando proteger a la población de la imprudencia de estos.
3. Que la Empresa Metropolitana de Tránsito sancione a los taxistas que no cumplan con estos requisitos, inhabilitándolos por un tiempo, al tener accidentes donde sea lógico que la causal sea una imprudencia.
4. Que la Empresa Metropolitana de Tránsito, tenga mayor control sobre los permisos que dan a los taxistas, para que no sea posible que personas tan irresponsables, como lo son algunos de éstos conduzcan un medio de transporte poniendo en peligro a la población. Asimismo, disminuir la cantidad de taxis piratas que circulan, que son los que no tienen el permiso y no reciben la inspección adecuada en sus automóviles.

BIBLIOGRAFÍA

- BARBOSA P. Ely S. **Derecho mercantil, manual teórico práctico**, 2a. ed, Bogota, Colombia; Ed. MacGraw-Hill, 1998.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual**, Buenos Aires, Argentina. Ed. Heliástica S.R.L.
- CAPITANT, Henri. **Vocabulario Jurídico**, Buenos Aires, Argentina; Ed. Ediciones Desalma.
- Enciclopedia Metódica en color Larousse**, 3a ed., 6t.; México, México; Ed. Ediciones Larousse, S. A., 1991.
- Enciclopedia Salvat Diccionario**, 2a. ed., 12t.; Barcelona, España; Ed. Salvat Editores, S. A.
- FUENTES GANTENBEIN DE SEMRAU, Rosa Eugenia. **El seguro de responsabilidad civil de los vehículos automotores**, Tesis Universidad Rafael Landívar; Guatemala; 1973; 132 páginas.
- GARRIGUEZ, Joaquín. **Curso de Derecho Mercantil**, 1a. ed., 4t.; Bogota, Colombia; Ed. Temis, 1,987.
- GONZÁLES BARRÓN, Gunther H. **El contrato de seguro en el Perú**, 1a. ed., Lima, Perú; Ed. Jurista Editores, 2002.
- HALPERIN, Isaac. **Contrato de Seguro**, Buenos Aires, Argentina; Ed. Ediciones Depalma, 1996.
- OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas y sociales**, 28a. ed., Buenos Aires, Argentina; Ed. Heliasta, 2001

POTHIER, R. J. **Tratado de las Obligaciones**, Ed. Helenista S. R. L.

RODAS CIFUENTES, Manuel Amado. **Los seguros, las empresas de seguros y el Estado**, Tesis Universidad de San Carlos de Guatemala, 1970, 125 páginas.

URIA, Rodrigo. **Tratado de derecho mercantil**, Madrid, España; Ed. Imprenta Aguirre, 1969.

VASQUÉZ MARTÍNEZ, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil**, Guatemala, Guatemala; Ed. Serviprensa Centroamericana, 1978.

VELÁSQUEZ PAZ, Marcos Benjamín. **El seguro del usuario del transporte terrestre y su aplicación en Guatemala**, Tesis Universidad de San Carlos de Guatemala, 1991, 73 páginas.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho Mercantil Guatemalteco Obligaciones y Contratos**, 5a ed, 3t.; Guatemala, Guatemala; Ed. Universitaria, 2002.

Legislación:

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

Código de Comercio de Guatemala, Decreto número 2-70 del Congreso de la República, 1972.

Ley sobre seguros, Decreto Ley número 473, 1969.

Ley y Reglamento de Sanciones de Tránsito, Decreto número 66-72 del Congreso de la República, 1972.