

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

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL CONTRATO DE SEGURO DE  
TRANSPORTE DE PERSONAS Y LA EFECTIVIDAD EN SU  
APLICACIÓN OBLIGATORIA EN EL TRANSPORTE  
EXTRAURBANO EN GUATEMALA**

**ERICK ALFREDO MENDOZA GUEVARA**

**GUATEMALA, AGOSTO DE 2005**

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

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL CONTRATO DE SEGURO DE  
TRANSPORTE DE PERSONAS Y LA EFECTIVIDAD EN SU  
APLICACIÓN OBLIGATORIA EN EL TRANSPORTE  
EXTRAURBANO EN GUATEMALA**

**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**ERICK ALFREDO MENDOZA GUEVARA**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

y los títulos profesionales de

**ABOGADO Y NOTARIO**

Guatemala, Agosto 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 Ortiz Orellana.

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN  
TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

Presidenta: Licda. María Soledad Morales Chew  
Vocal: Lic. Helder Ulises Gómez  
Secretario: Lic. Oscar Poroj Subyuj

**Segunda Fase:**

Presidente: Lic. Ricardo Alvarado Sandoval  
Vocal: Lic. Vladimiro Rivera Montealegre  
Secretario: Lic. Ciro Augusto Prado

Nota: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis”. (Artículo 25 del Reglamento para los Exámenes Técnico Profesional de Abogacía y Notariado y Público de Tesis.

## DEDICATORIA

A DIOS

NUESTRO SEÑOR: Fuente de vida; a Él sea toda la gloria.

A MIS PADRES: Por su amor, ejemplo, paciencia y apoyo incondicional.

A MIS HERMANOS: Víctor Hugo, César Augusto y en especial a David Armando, por su ayuda y colaboración.

AGRADECIMIENTO

ESPECIAL A : La Licda. Silvia Argentina Roca Morales, Lic. José Miguel Solórzano Menéndez, Lic. Guido Lombardo Torres y Lic. Jorge Eléazar Martínez Roca, por su dedicación y respaldo en el desarrollo de este trabajo.

A MIS AMIGOS: Con aprecio y agradecimiento por acompañarme durante todo este viaje.

A: La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, al haberme brindado los conocimientos por los cuales he llegado hasta acá.

## ÍNDICE

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

### CAPÍTULO I

1. Aspectos generales del seguro.....	1
1.1 Origen del seguro .....	1
1.2 Contrato de seguro .....	3
1.2.1 Definición .....	3
1.2.2 Características .....	4
1.2.3 Elementos .....	6
1.3 El seguro de daños .....	9

### CAPÍTULO II

2. Contrato de seguro de automóviles.....	11
2.1 Antecedentes históricos .....	11
2.2 Definiciones y coberturas .....	12

### CAPÍTULO III

3. Contrato de seguro de transporte de personas .....	15
3.1 Aspectos generales .....	15
3.2 Hechos cubiertos .....	15
3.3 Exclusiones .....	15
3.4 Legislación existente en Guatemala .....	16

3.5 Condiciones generales de la póliza del contrato de seguro obligatorio de hechos de tránsito para usuarios del servicio de transporte extraurbano de pasajeros.....	21
--	----

#### **CAPÍTULO IV**

4. Delitos provenientes de hechos de tránsito.....	25
4.1 Generalidades .....	25
4.2 De los delitos provenientes de hechos de tránsito, regulados en Guatemala .....	27
4.2.1 Homicidio culposo .....	28
4.2.2 Lesiones culposas .....	28
4.2.3 Responsabilidad de conductores .....	29
4.2.4 Responsabilidad de otras personas .....	30

#### **CAPÍTULO V**

5. Responsabilidades civiles derivadas de los hechos de tránsito. ....	31
5.1 Preámbulo .....	31
5.2 Legislación existente .....	32

#### **CAPÍTULO VI**

6. Compañías aseguradoras en Guatemala.....	35
6.1 Generalidades .....	35

CONCLUSIONES .....	37
RECOMENDACIONES.....	39
ANEXO .....	41
BIBLIOGRAFÍA.....	51

## INTRODUCCIÓN

El seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, nace como responsabilidad del Estado de velar por la seguridad de quienes utilizan el transporte colectivo y, ante la necesidad que los propietarios de unidades de este transporte de pasajeros asuman responsabilidad ante los que usan este servicio, contribuyendo a minimizar el impacto económico y social a los miembros de las familias de los afectados en la ocurrencia de un hecho de tránsito, con resultados de personas lesionadas y, aún más impactante, con fallecidos.

La frecuencia con que estos hechos de tránsito ocurren es alarmante y ha enlutado a muchas familias guatemaltecas, dejando huérfanos y viudas sin ningún apoyo económico; también ha provocado lesiones severas, dejando secuelas, incapacidad parcial o total en un número significativo de personas.

Ante tal precaución, el Estado crea el Acuerdo Gubernativo Número 262-2001, relacionado a la contratación del seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, normándose como una prestación social a favor de los que resulten con derechos sobre el monto asegurado.

La cobertura establecida dentro de este seguro, cubre indemnización por muerte accidental, desmembración y lesiones corporales, cuyos montos se equiparan al salario mínimo mensual para el sector agrícola, estableciéndose los respectivos parámetros, que dentro del presente trabajo serán considerados.



En el presente estudio, se realiza un pequeño análisis jurídico del contrato de seguro y una descripción particular del seguro relativo al transporte de personas, adaptándose a la situación nacional y se dan a conocer desde el punto de vista del autor, los efectos de la implementación del seguro para el transporte de personas, de forma obligatoria a la fecha.

# CAPÍTULO I

## 1. Aspectos generales del seguro

Antes de entrar en detalles sobre el seguro es conveniente conocer un poco sobre aquellos aspectos generales que nos servirán para delimitarlo conceptualmente así como su historia, todo con el fin de obtener una definición final que abarque todos los tópicos de esta institución mercantil.

### 1.1 Origen del seguro

Históricamente es posible reconocer tres grandes etapas:

- Prehistórica
- Formación e integración
- Desarrollo, diversificación y codificación

El Período Prehistórico corre desde el fin de la Edad Antigua al principio del medievo. No se encuentran rastro jurídicos de la institución en esta época, pero sí las raíces de la misma. Sus antecedentes son la mutualidad y la transferencia de un riesgo.

Cuando los Estados comenzaron a organizarse, aparecieron espontáneamente las asociaciones de asistencia mutua. Hay rastros de ellas en la India, Persia, Palestina, Fenicia y Egipto. Figuran el Talmud y en el Código de Hammurabi.

Estas asociaciones tenían como fin ofrecer, mediante la contribución de todos sus miembros una nueva nave a quien la perdía en la tempestad o un nuevo animal de carga a quien lo había perdido por muerte, fuga o robo.

Resulta difícil establecer cual fue el primer contrato de seguro que se formalizo como tal. Pero importantes documentos de principios del Siglo XIV muestran una variedad de ellos, el estatuto del Arte de Calimana (1301); el libro de comercio de Francisco del Bene (1318-1320); y el primer contrato reconocido como tal, fechado en 1347.

Los operadores comerciales italianos difundieron el seguro llevándolo primero desde las ciudades del Alto Tirreno a Marsella y luego a Cataluña y la península Ibérica, de donde paso al norte de Francia, los Países Bajos y la ciudad de Hansa.

La primera Legislación, también italiana, prohibía la usura, asegurar a extranjeros y asegurar la cosa por el monto total de su valuación. Al pasar la primacía comercial a España, también pasaron allí las normas sobre aseguración implantadas en Italia, las cuales fuero adoptadas, organizadas y coronadas como ocurrió en las tres principales ordenanzas de Barcelona (1435,1458,1484), que difundieron al Consulado del Mar que iba a dominar sobre la navegación del Mediterráneo.

Ya a finales del Siglo XVIII hasta nuestros días, se comprende como la etapa del “Seguro Moderno”, siendo esta la época en la que el seguro adquiere su verdadero desarrollo, modernizándose con la creación de mas fuertes, mayores y poderosas compañías aseguradoras en el mundo.

Dicho crecimiento desembocó en la actual función del legislador dentro de la negociación de seguros, llenando vacíos legales y protegiendo principalmente al contratante más débil (el asegurado) del poderío del mas fuerte (asegurador.)

## 1.2 Contrato de seguro

### 1.2.1 Definición:

*“Hay contrato de seguro cuando el asegurador se obliga mediante una prima o cotización, a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento previsto.”<sup>1</sup>*

Podemos definirlo también como *“contrato por el que el asegurador contrae el compromiso, mediante el cobro de una cantidad de dinero o prima para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura (a indemnizar), dentro de los límites*

---

<sup>1</sup> Meilij, Gustavo Raúl, *Manual de seguro*, p. 4

*pactados de resarcir el daño producido al asegurado, o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas”<sup>2</sup>.*

Para Mazeud, el contrato de seguro se define como aquel *“contrato por el cual una de las partes, el asegurador, toma a su cargo mediante el pago de una prima o cuota, un riesgo cuya realización amenaza a la otra parte, el asegurado.”<sup>3</sup>*

Según nuestra legislación, el contrato de Seguro puede ser definido según el Artículo 874 del Código de Comercio, el cual establece: *“por el contrato de seguro, el asegurador, se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato, y el asegurado o tomador de seguro, se obliga a pagar la prima correspondiente.”*

### 1.2.2 Características del contrato de seguro.

- **Es un contrato típico mercantil**

Se encuentra regulado en el Código de Comercio y desarrollado en leyes especiales.

---

<sup>2</sup> Microsoft Corporation, *Enciclopedia Microsoft Encarta*

<sup>3</sup> Mazeud, *Lecciones de Derecho Civil*, citado por Rene Arturo Villegas Lara, *Derecho Mercantil Guatemalteco*, p.248.

- **Consensual**

Establecido por el consentimiento de las partes, presumiblemente al momento que el asegurado recibe la aceptación del asegurador para concertar la relación contractual.

- **Bilateral**

Ya que en él las partes se obligan recíprocamente la una hacia la otra.

- **Aleatorio**

Mediante el mismo, las partes contratantes expresamente pactan la posibilidad de una ganancia o garantizan contra la posibilidad de una pérdida, según sea el resultado de un acontecimiento de carácter fortuito, dependiendo del azar.

- **Oneroso**

Ya además de ser su naturaleza mercantil, cada una de las partes contratantes obtiene una prestación a cambio de otra que ha de realizar.

- **De adhesión**

Una de las partes fija todas las cláusulas en un documento denominado “póliza” y la otra las acepta, sin la posibilidad de discutir las condiciones ya impresas en dicho documento.

- **De buena fe**

Como cualquier contrato mercantil, este debe de estar revestido del principio de la “buena fe guardada”, misma que deberá de existir tanto en el momento de la celebración de este contrato como durante su período de vigencia.

### 1.2.3 Elementos del contrato de seguro.

#### - Elementos personales

Normalmente en el contrato de seguro interviene dos partes, el asegurado y el asegurador.

**a) Asegurado:** Es la persona sometida a la posibilidad de experimentar el riesgo, contratando el seguro.

**b) Asegurador:** Persona Jurídica nacional constituida con el objeto de brindar este servicio, debidamente autorizada por la Superintendencia de Bancos.

Algunos autores consideran también como elemento personal del contrato de seguro al *beneficiario*, calidad que puede confundirse en el caso de que el mismo asegurado sea la persona que recibirá la suma asegurada en caso se produzca el siniestro previsto.

## - Elementos objetivos

Como elementos objetivos del contrato de seguro, analizaremos a la prima y el riesgo.

**Riesgo;** Es una eventualidad prevista en el contrato. La noción de eventualidad excluye la certidumbre y la imposibilidad, pero no excluye la voluntad, siempre que el acontecimiento no dependa inevitable y exclusivamente de ella. Es suficiente que la incertidumbre sea económica por lo que basta la del momento en que se produce.<sup>4</sup>

El riesgo constituye integra el objeto del seguro, es necesario que exista y que reúna ciertos caracteres:

- I. Debe existir al comienzo material del seguro. Si desaparece luego, se reducirá o extinguirá, según el caso.
- II. Debe existir incertidumbre, ya sea sobre el acontecimiento mismo o sobre el momento en que ocurrirá, incluso siendo suficiente la incertidumbre sobre las consecuencias.
- III. No cabe asegurar el riesgo que resulta de operaciones ilícitas, cuando el interés asegurable esta directamente vinculado a una actividad ilícita.

**Prima:** Constituye el precio del seguro, la remuneración del asegurador por las obligaciones que asume; es decir la contraprestación del asegurado.

---

<sup>4</sup> Meilij, Gustavo Raul, Ibid.



En principio la prima es invariable, pero puede ser modificada atendiendo a:

- I. Pactos de variación por la inflación (cláusula de reajuste).
- II. Por variación del riesgo (agravación o reducción), o del interés asegurado.
- III. Por disposición de la autoridad de control (costos administrativos).

#### - Elemento formal

El elemento formal del contrato de Seguro consiste **en LA PÓLIZA**, el documento pre-redactado que contiene el contrato de seguro y donde se encuentran impresos sus estipulaciones generales como contrato de adhesión. Cualquier pacto particular se adicionara por medio de documentos adjuntos.

La póliza como documento prerredactado, debe ser aprobada previamente por la Superintendencia de Bancos.

La póliza puede ser clasificada de la siguiente manera,

- **Por la amplitud de riesgos cubiertos:**

- **Póliza simple:** Aquella en que solo se cubre una garantía concreta.

- **Póliza combinada:** También recibe el nombre de póliza Global y es aquella en la que, simultáneamente, se concede cobertura al asegurado para diferentes riesgos que tienen un nexo común.

- **Póliza a todo riesgo:** Se le conoce también como póliza integral y es aquella que, respecto al objeto asegurado se garantizan conjunta y simultáneamente todos los riesgos que puedan afectarle.

- **Según el número de asegurados que proteja:**

- **Póliza individual:** Es aquella en la que sólo existe una persona asegurada.

- **Póliza colectiva:** Se da este nombre a aquella en la que simultáneamente, existen varias personas aseguradas.

- **Por la manera de estar designado el titular de la póliza:**

- **Póliza nominativa:** Es la que garantiza a la persona en ella designada.

- **Póliza a la orden:** Es aquella que protege a la persona cuyo favor se emite.

- **Póliza al portador:** En esta, la persona garantizada es aquella que legítimamente la posee.

### 1.3 Del seguro de daños

Dentro de este ramo existe una diversidad de seguros los cuales únicamente enumerare, y solo entraremos a conocer lo que es el seguro de automóviles, ya que es el tema a tratar.

- Seguro contra incendio
- Seguro del transporte
- Seguro agrícola y ganadero
- Contra la responsabilidad civil.
- Seguro de automóviles.

## **CAPÍTULO II**

### **2. Seguro de automóviles**

#### **2.1 Antecedentes históricos**

El Seguro de automóviles es de los más recientes; aunque tiene sus antecedentes en el antiguo seguro de carruajes, no es sino a principios del siglo XX cuando empieza a adquirir formalmente su característica de seguro diferente a los que ya existían (marítimo, incendio, transportes), sobre todo cuando la producción en serie de automóviles iniciaba.

En 1889 se establece en Buenos Aires, Argentina, la compañía La Americana, que tenía por objeto suscribir el Seguro de Carruajes (Vehículos de tracción sangre), pues en esa época no existían aún los primitivos automóviles. El Seguro que suscribían cubría, entre otras cosas, la vida de los ocupantes de aquellos vehículos por el caso que “se espantaran los caballos” y provocaran los accidentes propios de esta eventualidad.

En 1898 se expide en Estados Unidos la primera Póliza de automóviles, la cual cubría la responsabilidad Civil que del automóvil se derivara. Para ello se utilizó una póliza de “Responsabilidad de Carruajes”, porque se carecía de una forma más adecuada.

En 1902, también en Estados Unidos, se expide la primera póliza que cubría los daños materiales del vehículo. Para ello se utilizó una forma de seguro marítimo.

El seguro de automóviles tuvo su origen en Inglaterra a fines del siglo XVIII, y las coberturas iniciales eran sólo sobre los daños del choque entre vehículos; en esta etapa inicial se incluyó en el ramo de transportes.

## 2.2 Definiciones y coberturas

El licenciado René Arturo Villegas Lara afirma que *“este seguro tiende a cubrir los daños al vehículo o la pérdida de este; los daños y perjuicios que se causen a terceros, ya sea en sus bienes como en la persona misma con motivo del uso del automóvil.”*<sup>5</sup>.

El Código de Comercio Guatemalteco lo define así: *“Por este seguro de automóvil, el asegurador indemnizará los daños ocasionados al vehículo o la pérdida de éste; los daños y perjuicios causados a la propiedad ajena y a terceras personas, con motivo del uso de aquél, o cualquier otro riesgo cubierto por la póliza.”*

---

<sup>5</sup> Villegas Lara, Rene Arturo, ob. Cit., p. 305

Es necesario que el vehículo que se asegura sea plenamente identificado en la póliza, ya que sólo los vehículos claramente identificados son los que están cubiertos por ella, de tal manera que no se debe omitir ningún dato sobre ellos, ya que deben aparecer claramente escritos tanto en la solicitud del seguro como en la póliza.

Los automóviles se clasifican de acuerdo a su tipo, con el objeto de aplicar las diversas tarifas que contempla este seguro. Agrupándose así:

### **Vehículos**

#### **Motocicletas, motos, motonetas**

#### **Transporte de personas**

#### **Transporte de carga**

#### **Maquinaria agrícola**

#### **Remolques**

#### **Remolques halados**

#### **Servicios de emergencia**

Los bienes que pueden ser cubiertos por el seguro son:

- El propio vehículo.
- Otros vehículos
- Bienes que se encuentren en el vehículo
- Bienes fijos o móviles ajenos al vehículo.

Las personas que pueden ser cubiertos por este seguro son:

- El propietario.

- El conductor.
- Los pasajeros.
- Las personas que se transportan en el vehículo
- Las personas que se transportan en otro vehículo.

## **CAPÍTULO III**

### **3. Seguro de transporte de personas.**

#### **3.1 Aspectos generales**

El seguro de transporte es un seguro combinado que ampara básicamente los daños potenciales causados a los pasajeros transportados, la responsabilidad del transportista hacia ellos y los daños ocasionados a terceras personas con motivo del transporte.

En este tipo de seguro el riesgo consiste en la posibilidad del acaecimiento de un hecho dañoso durante el transporte que afecte a las personas transportadas por el vehículo asegurado, a la responsabilidad del transportista o al propio vehículo.

#### **3.2 Hechos cubiertos.**

Los hechos cubiertos son variados y tienen que ver con los acontecimientos propios del hecho del transporte, como los choques, vuelcos, incendio, explosión, rayos u otros fenómenos meteorológicos.

#### **3.3 Exclusiones.**

Las exclusiones típicas de la cobertura prevén la conducta inadecuada del cargador, cambios de ruta, etc.

La cobertura comienza en el momento en que el transportista recibe a los pasajeros, manteniéndose durante el curso ordinario



del transporte, con sus detenciones, estadía y trasbordos normales, hasta el momento del descenso del pasajero en el destino final de su viaje.

### 3.4 Legislación existente en Guatemala.

El Decreto 253 del Congreso de la República (Ley de Transportes) establece la normativa básica para la organización del Transporte de Personas en la República de Guatemala, pero en ningún momento menciona la contratación de un Seguro que garantice el cumplimiento de cualquier indemnización proveniente de un hecho de tránsito para con los usuarios del servicio.

Nuestro Código de Comercio (emitido en el año de 1970) nos habla de este tipo de contrato de seguro únicamente en su Artículo 978 donde estipula que *“los seguros de personas que cubran exclusivamente el riesgo de un viaje, solo serán válidos si se designa como beneficiario al cónyuge del pasajero, a sus parientes por consanguinidad dentro del cuatro grado o por afinidad dentro del segundo, o a personas que dependan económicamente de él..”*.

Es evidente que esta norma jurídica se hizo insuficiente para regular un contrato que en la actualidad y debido al incremento del tráfico de buses en las diferentes carreteras (y en consecuencia el aumento de los accidentes), se ha hecho indispensable para poder otorgar cierto grado de seguridad a cualquier persona que pudiera verse involucrada en un siniestro de este tipo.

Por medio del acuerdo gubernativo, 42-94 se emitió el actual reglamento del Servicio de transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, el cual aun no mencionaba la posibilidad de implementar el contrato de Seguro como una obligación a los comerciantes o “porteadores” que brindarán el servicio de transporte de pasajeros en nuestro país.

Fue hasta el año dos mil uno cuando durante el Gobierno del licenciado Alfonso Portillo Cabrera se emitió el Acuerdo Gubernativo 265-2001, el cual contiene el **REGLAMENTO PARA LA CONTRATACIÓN DE SEGURO OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO DE PERSONAS**, y que obliga a todo porteador propietario de buses que brinden el servicio de transporte extra urbano en Guatemala a poseer un seguro de accidentes personales para todas las personas que viajen en un vehículo de este tipo.

Este acuerdo estipula como cobertura por muerte de una persona dentro de un hecho de tránsito, una cantidad equivalente a cincuenta salarios mínimos para actividades agrícolas, suma considerada prestación social a favor de los que resultaren con derechos sobre el monto asegurado.

Así mismo establece una tabla donde se especifica el monto mínimo a que debe de ascender el importe determinable en salarios mínimos para actividades agrícolas, por indemnización en

caso de desmembración o lesiones provocados por un accidente de tránsito, según los siguientes valores:

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

En cuanto a la cobertura de reembolso en caso de lesiones el reglamento establece un máximo de seis salarios mínimos.

Cualquier persona que se encuentre interesada en registrar un beneficiario especial para poder reclamar el pago de la indemnización derivada de su fallecimiento deberá de hacerlo saber ante las aseguradoras que presente el servicio, y en caso de no existir un beneficiario registrado las entidades aseguradoras deberá de seguir el orden de sucesión establecido en el Código Civil.

Es obligación de todo porteador colocar en cada uno de los buses de su propiedad dos calcomanías (que proporcionará la entidad aseguradora), una al frente y otra en la parte de atrás que informe al pasajero el nombre de la Aseguradora contratada, la fecha de vencimiento y la obligación que tiene el usuario de exigir su boleto al momento de cancelar el transporte, con el fin de adquirir la calidad de asegurado.

A raíz de este reglamento todo porteador propietario de buses de transporte tiene la obligación de presentar la constancia de existencia y vigencia del seguro con las coberturas mínimas ya establecidas, para efectuar cualquier trámite (renovación, modificación, etc.) o solicitud ante la Dirección General de Transporte, garantizando así el cumplimiento de esta normativa por parte de los transportistas.

El incumplimiento de esta presentación, conlleva la negativa al trámite solicitado por parte de la Dirección General de Transporte, hasta que se emita la constancia respectiva.

El porteador que preste el servicio de transporte extra urbano de personas sin cumplir con la contratación del seguro respectivo, será sancionado con la imposición de una multa de **QUINCE MIL QUETZALES, (Q.15,000.00)** y la obligación de contratar el seguro estipulado, mientras tanto, los vehículos que no se encuentren cubiertos serán detenidos hasta que el propietario cumpla con esta obligación.

El reglamento en mención también prevé la creación de un archivo donde se registraran los siniestros sufridos por cada transportista; dicha información se recabará de los reportes que deben de enviar las Aseguradoras contratadas, los cuerpos de bomberos y las encargadas del tránsito que hayan tenido conocimiento de tales hechos. También recabara reportes sobre las multas que se hayan impuesto en contra de cada uno de los porteadores autorizados.

En base a dichos registros, la Dirección General de Transporte podrá revocar las licencias o negar sus renovaciones a aquellos transportistas o empresas jurídicas cuyos vehículos se hayan visto involucrados en hechos de tránsito donde resultaren personas

lesionadas o fallecidas por causas imputables a sus conductores o empresas en más de tres ocasiones. Misma suerte correrán aquellos transportistas cuyos buses hayan sido objeto de multa por carecer de póliza de seguro obligatorio en más de tres ocasiones.

Este acuerdo fue publicado el día veintiocho de junio de dos mil uno y entro en vigencia el día veintinueve de junio del mismo año, fecha desde la cual todos los portadores y transportistas que prestan el servicio extra urbano de buses, o cualquiera de los mencionados en el Artículo 43 del Reglamento del Servicio de transporte Extraurbano de pasajero por Carretera deben de contar con una póliza de seguro vigente para los siniestros ya mencionados.

### 3.5 Condiciones generales de la póliza de seguro obligatorio de hechos de tránsito para usuarios del servicio de transporte extraurbano de pasajeros

A continuación analizaremos el contrato contenido en la póliza típica que ofrecen las diferentes compañías aseguradoras del país<sup>6</sup>.

Este contrato se perfecciona por medio de la aceptación por escrito de la compañía, que llevará un Registro de los automotores que estarán cubiertos por la póliza, entregando un certificado de Seguro por cada autobús que sea inscrito.

---

<sup>6</sup> Póliza de seguro obligatorio de hechos de tránsito para usuarios del servicio de transporte extraurbano de pasajeros, Seguros G&T, Sociedad Anónima.

Los riesgos cubiertos por la aseguradora serán los referentes a hechos de tránsito, entendiéndose como tales: choque, vuelco, colisión, embarrancamiento del autobús asegurado en el cual uno o varios de los ocupantes, sufran muerte, invalidez, pérdida de miembro o lesiones corporales mientras viajen en dicho autobús como pasajero, conductor o ayudante, o cuando el hecho se produzca durante el ascenso o descenso de la unidad asegurada.

En los hechos de tránsito donde se produzcan lesiones corporales o muertes, para que haya lugar a las indemnizaciones, es indispensable la intervención de las autoridades competentes quines dejarán constancia escrita de las circunstancias en que se produjo el hecho.

Las indemnizaciones previstas en esta póliza son las establecidas en el reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el Transporte Extraurbano de personas, previendo además en el caso de Lesiones corporales el siguiente cuadro de indemnizaciones, computadas en salarios mínimos mensuales del sector agrícola.

## INDEMNIZACIONES

## SALARIOS MÍNIMOS

Lesiones corporales que ocasionen incapacidad para el trabajo u ocupaciones habituales hasta 10 días o menos.	1 salario
Lesiones corporales que ocasionen incapacidad para el trabajo u ocupaciones habituales del día 11 hasta el día 30 consecutivo.	3 salarios
Lesiones corporales que ocasionen incapacidad para el trabajo u ocupaciones habituales del día 31 hasta el día 45 consecutivos.	4 salarios
Lesiones corporales que ocasionen incapacidad para el trabajo u ocupaciones habituales por 46 días consecutivos o mas.	6 salarios



Por otra parte, se ha convenido que la póliza en ningún caso cubrirá:

- a. Vuelcos o colisiones ocasionadas por hostilidades, actividades de guerra, revolución, levantamiento popular o militar, o suspensión de garantías constitucionales.
- b. Daños que se produzcan a consecuencia de actos de personas que tomen parte en paros, huelgas, disturbios, motines, o alborotos populares así como de las medidas de represión de tales actos, tomadas por las autoridades.
- c. Cuando el daño sea ocasionado por suicidio o intento de este por parte de la víctima o cualquier acto intencional de la misma.
- d. El suicidio, intentado, frustrado o consumado de algún pasajero.
- e. Las sesiones corporales o muerte causadas por armas de fuego o armas contundentes o punzo cortantes.

Se ha convenido también el Derecho de Subrogación que la compañía aseguradora se reserva para repetir en contra de los terceros culpables de un hecho de tránsito, una vez se hayan efectuado las indemnizaciones pertinentes.

Así también se ha previsto la posibilidad de que la compañía aseguradora se reserve el derecho de subrogación en contra del propio transportista asegurado, en los siguientes casos:

- En los hechos de tránsito provocados a consecuencia de sobrecarga o esfuerzo excesivo, dada la capacidad del bus asegurado.
- Daños ocasionados mientras el autobús sea utilizado para un uso, servicio o modalidad distinto del que se pactó en la póliza del seguro.
- Hechos de tránsito producidos cuando el conductor sea una persona que no se encuentre vigente o carezca de la licencia especial correspondiente, si las características del vehículo así lo requieran.
- Hechos de tránsito producidos cuando el conductor del autobús se encuentre bajo efectos del alcohol o estupefacientes.



## CAPÍTULO IV

### 4. De los delitos provenientes de hechos de tránsito

#### 4.1 Generalidades

Al momento de ocurrir hechos de tránsito en los cuales resultaren personas lesionadas o incluso fallecidas, debe de originarse investigaciones por parte de los entes encargados para el efecto, con el fin de determinar la existencia de algún ilícito penal, y en ese caso deducir las responsabilidades correspondientes.

Recordemos pues que el fin del proceso penal es *“la averiguación de un hecho señalado como delito o falta y de las circunstancias en que pudo ser cometido, el establecimiento de la posible participación del sindicado, el pronunciamiento de la sentencia respectiva, y la ejecución de la misma.”*<sup>7</sup>

Es importante entonces establecer, según la legislación guatemalteca, que hechos derivados de accidentes de tránsito se encuentran tipificados como delitos.

Definamos entonces primero que es un delito, el cual de acuerdo a Francisco de Mata Vela, citando a Carranca: *“Es el acto típicamente antijurídico, culpable sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad, imputable a un hombre y sometido a una sanción penal”*<sup>8</sup>

La culpabilidad, como manifestación de la conducta humana dentro del delito se manifiesta de dos formas:

---

<sup>7</sup> Código Procesal Penal de Guatemala, Art. 5.

<sup>8</sup> Carranca, Raúl y Trujillo, *Derecho Penal Mexicano*, citado por José Francisco de Mata Vela y Héctor Aníbal de León Velasco, *Derecho Penal Guatemalteco*, p. 144

**EL DOLO:** la voluntad consciente dirigida a la ejecución de un hecho que la ley prevé como delito. Nuestro Código Penal en su Artículo 11 establece: *“el delito es doloso, cuando el resultado ha sido previsto, o cuando sin perseguir ese resultado, el actor se le representa como posible y ejecuta el acto.”*

**LA CULPA:** proviene de un obrar lícito cuyo resultado antijurídico se basa en la negligencia, imprudencia e impericia del sujeto activo. Nuestro Código penal establece en su Artículo número 12 que *“el delito es culposos, cuando con ocasión de acciones u omisiones lícitos, se causa un mal por imprudencia, negligencia o impericia. Los hechos culposos son punibles en los casos expresamente determinados por la ley.”*

La norma jurídica anterior habla de tres supuestos,

**IMPRUDENCIA:** Obrar activo en el cual el sujeto realiza una actividad sin conservar las reglas de la prudencia y como consecuencia produce un resultado dañoso castigado por la ley.

**NEGLIGENCIA:** Es un obrar pasivo, en el cual el sujeto no realiza una actividad que debería de realizar según las reglas de la experiencia y como consecuencia de tal omisión, se produce un resultado con daños penado por la ley.

**IMPERICIA:** El sujeto activo realiza una acción sin la necesaria destreza, aptitud o experiencia requerida, y como consecuencia se produce un resultado dañoso penado por la ley.

Los delitos provenientes de Hechos de Tránsito son:

**HOMICIDIO CULPOSO.**

**LESIONES CULPOSAS,**

**RESPONSABILIDAD DE CONDUCTORES.**

**RESPONSABILIDAD DE OTRAS PERSONAS.**

4.2 De los delitos provenientes de hechos de tránsito regulados en Guatemala.

Dichos delitos se encuentran desarrollados dentro del libro Título I del Libro Segundo del Código Penal, referente a los delitos contra la vida y la integridad de la persona, de la siguiente manera.

4.2.1 Homicidio culposo.

Este delito se produce cuando una persona causa la muerte de otra debido a negligencia, imprudencia o impericia.

Es definido por el Código Penal en su Artículo 127 y le corresponde una pena de prisión de 2 a 5 años.

Se establece además que si del hecho se causare además lesiones a otras personas o resultare la muerte de varios, la sanción será de tres a ocho años de prisión.

Para el homicidio culposo cometido a raíz de un hechos de tránsito se establece que la pena será duplicada; y si el sujeto activo fuere piloto de transporte colectivo la pena será de diez a quince años.

#### 4.2.2 Lesiones culposas.

Este delito se produce cuando una persona daña a otra, dejando huella material en su cuerpo o produciendo alteración en su salud.

Esta regulado en el Artículo 150 del Código Penal estableciendo una pena de prisión de tres meses a dos años; pero especialmente establece también un multa de trescientos a tres mil quetzales si el delito fuere cometido al conducir un vehículo bajo efectos de alcohol o estupefacientes, y si es piloto de transporte colectivo, será sancionado con prisión de cinco a nueve años.

#### 4.2.3 Responsabilidad de conductores

Delito Tipificado en el Artículo 157 del Código Penal dentro de los **DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁNSITO**, cuyo proceso según disposición del Artículo 488 del Código Procesal Penal se tramita en el juicio de faltas, por un Juez de Paz Penal y que es producido por alguno de los siguientes dos supuestos

- Si una persona conduce un vehículo automotor bajo influencias de droga, fármaco, bebidas alcohólicas o estupefacientes. Basta

únicamente con que el sindicato conduzca el vehículo, sin importar si hay o no colisión.

- Si se conduce el vehículo automotor de forma temeraria o manifestando impericia o imprudencia evidente, a tal grado que ponga en peligro la vida, integridad o bienes de las personas.

Este delito prevé un pena pecuniaria de cincuenta a mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años.

El Artículo 157 bis regula específicamente lo relativo a este delito, cuando el mismo es cometido por un “piloto de transporte colectivo”, debiendo de entender como transporte colectivo *“el servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros al que se accede mediante el pago de una tarifa fijada y que se lleva a cabo con servicios regulares establecidos en rutas señaladas, horarios establecidos y paradas específicas”*.<sup>9</sup>

Si una persona que conduce un vehículo destinado al transporte de personas lo hace sin portar o poseer la licencia respectiva tendrán una pena de seis meses a un año de prisión y una multa de tres mil a cinco mil quetzales.

---

<sup>9</sup> Microsoft Corporation. Ob.Cit



Además prevé la responsabilidad penal para el propietario o responsable de la dirección de la empresa de transporte que emplee a pilotos sin la licencia de conducir respectiva sancionándolos con el doble de la pena ya relacionada.

Es importante mencionar que en el supuesto establecido en el Artículo 157 bis, el proceso penal se tramitará por un Juez de Primera Instancia Penal, debido a que este ilícito prevé una pena de privación de libertad para los responsables del delito de responsabilidad de conductores.

#### 4.2.4 Responsabilidad de otras personas

También lo encontramos dentro de los delitos **CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁNSITO** y se refiere a poner en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de los vehículos en cualquiera de las siguientes formas:

- Alterando la seguridad del tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables.
- Mutación o destrucción, ya sea total o parcial de la señalización o por cualquier otro medio o no reestableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos.

Nuestra Ley penal prevé una pena para el responsable de este ilícito consistente en prisión de dos a seis meses y una sanción pecuniaria de veinticinco a quinientos quetzales.

En estos ilícitos como ya se estableció no existe intencionalidad alguna por parte del sujeto activo, pero debe existir una persecución penal en su contra, buscando especialmente el resarcimiento para las víctimas de la impericia, negligencia o imprudencia.



## **CAPÍTULO V**

### **5. De las responsabilidades civiles derivadas de los hechos de tránsito.**

#### **5.1 Preámbulo.**

Hasta el año 2,001 año en que se estableció de forma obligatoria el seguro para el transporte extraurbano de pasajeros no existía seguridad jurídica alguna para garantizar la efectiva indemnización de las víctimas de un accidente en la carretera, víctimas que regularmente consistían en personas de escasos recursos económicos, quienes no podrían nunca disponer de los recursos monetarios suficientes para obtener la atención medica derivada de un accidente de tránsito.

Es importante entonces analizar qué establece nuestra Legislación, acerca de las responsabilidades civiles derivadas de un hecho de tránsito.

#### **5.2 Legislación existente.**

El Artículo 119 del Código Penal establece los parámetros comprendidos dentro de la institución de la responsabilidad civil, la cual a su vez es definida como la reparación o indemnización de los daños y perjuicios por parte del sujeto activo del delito a la persona agraviada y que comprende lo siguiente:

- **LA RESTITUCIÓN**
- **LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS MATERIALES Y MORALES**
- **LA INDEMINIZACIÓN DE LOS PERJUICIOS**

La restitución consiste en restablecer o poner una cosa en el debido estado anterior, el Artículo 120 de dicho Código establece que la restitución deberá de hacerse de la misma cosa, siempre que fuera posible con abono de deterioros o menoscabos a juicio del tribunal.

Como daño entendemos cualquier menoscabo o detrimento que se cause en el patrimonio de una persona, nuestro Código Procesal Penal establece en su Artículo 121 que la reparación se hará valorando la entidad del daño material, atendiendo al precio de la cosa y el de afección del agraviado, si constare o pudiere apreciarse.

En cuanto a los perjuicios causados, estos consisten en toda ganancia lícita que deja de percibirse, o deméritos o gastos que se ocasionan por acto u omisión de otro que este debe de indemnizar.

Nuestro Código Penal en su Artículo 122 establece además que en cualquier situación relativa a la responsabilidad civil no contemplada en este título, deberá de aplicarse supletoriamente las disposiciones relacionadas en el Código Civil y en el Código Procesal Civil y Mercantil.

El Artículo 112 del Código Penal establece que toda persona responsable penalmente de un delito o falta lo es también

civilmente. Dicha norma aplicada a un delito relativo a un hecho de tránsito, nos señalaría como responsable directamente al piloto del vehículo automotor causante o culpable del siniestro ocasionado; en el caso de un piloto de un bus extraurbano, regularmente una persona de escasos recursos a quien le sería imposible cumplir con las responsabilidades civiles impuestas por un Tribunal de Sentencia al ser declarado responsable de la comisión del delito investigado.

El Artículo 132 del cuerpo legal ya citado establece la intervención forzosa de la persona que por previsión legal responda por el daño que el imputado hubiere causado con la comisión del delito, denominándolo **TERCERO CIVILMENTE DEMANDADO**, quien pasara a ser parte dentro del procedimiento penal gozando de las facultades y garantías necesarias para su defensa en lo concerniente a sus intereses civiles.

De conformidad con el Código Civil, el cual en su Artículo 1651 estipula que las empresas de transporte o el dueño de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores y cómplices de los daños o perjuicios que causen las personas encargadas de los vehículos, aún cuando la persona que los cause no sea empleada de dichas empresas o del medio de transportes, se establece que ambas personas deberán de responder con sus bienes por la totalidad de daños y perjuicios ocasionados por y con ocasión del hecho de tránsito.



## **CAPÍTULO VI.**

### **6. De las compañías aseguradoras en Guatemala**

#### **6.1 Generalidades**

Actualmente funcionan dieciocho compañías aseguradoras en nuestro país:

- Departamento de Seguros y Previsión de el Crédito Hipotecario Nacional de Guatemala.
- Aseguradora La Ceiba, Sociedad Anónima
- Aseguradora la Principal, Sociedad Anónima.
- Empresa Guatemalteca Cigna de Seguros, Sociedad Anónima.
- Seguros de Occidente, Sociedad Anónima.
- Comercial Aseguradora Suizo Americana, Sociedad Anónima.
- Seguros del País, Sociedad Anónima.
- Seguros Tikal, Sociedad Anónima.
- Aseguradora General, Sociedad Anónima.
- Seguros G&T, Sociedad Anónima.
- Aseguradora de la Nación, Sociedad Anónima
- La Seguridad de Centro América, compañía de Seguros,  
Sociedad Anónima.
- Seguros Universales, Sociedad Anónima.
- Seguros Alianza, Sociedad Anónima.
- Columna, Compañía de Seguros, Sociedad Anónima.
- Seguros El Roble, Sociedad Anónima.
- Compañía de Seguros Panamericana, Sociedad Anónima.

De estas entidades aseguradoras, solo seis brindan el servicio de Seguro Obligatorio para el transporte colectivo, siendo las siguientes:



- Comercial Aseguradora Suizo Americana, Sociedad Anónima
- Seguros Universales, Sociedad Anónima.
- Seguros de Occidente, Sociedad Anónima.
- Seguros G&T, Sociedad Anónima.
- Seguros El Roble, Sociedad Anónima.
- Aseguradora La Ceiba, Sociedad Anónima

## **CONCLUSIONES**

1. Debido al crecimiento de la población, en nuestro país se ha aumentado significativamente el tráfico vehicular en las carreteras, produciéndose como consecuencia el aumento de la cantidad de hechos de tránsito; muchas veces de graves consecuencias.
2. El contrato de seguro es indemnizatorio, y la suma asegurada señalará el límite por el cual deberá de responder la compañía de seguros al ocurrir el siniestro previsto.
3. La finalidad del contrato de seguro es dar seguridad contra el riesgo.
4. El contrato de seguro de automóviles es uno de los más recientes y comunes actualmente a nivel mundial, debido a la elevada cantidad de vehículos automotores circulando y, como consecuencia, del aumento de la siniestralidad automovilística.
5. Los delitos relativos a accidentes de tránsito que contempla nuestra legislación sustantiva penal, tiene como principal característica la falta de intencionalidad de los responsables, proveniente de realizar un acto lícito (conducir un vehículo), negligente, manifestando impericia o imprudencia, sin el ánimo de causar el daño.
6. El espíritu que motivó la creación del reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de

personas, fue la protección y seguridad de quienes se desplazan en un bus de transporte colectivo; como una asistencia social.

7. La existencia de un seguro obligatorio para el transporte extraurbano de pasajeros, ha beneficiado tanto al usuario de este transporte, quien cuenta con la seguridad jurídica de obtener cierto resarcimiento por los daños causados, como a los propietarios de los buses involucrados en un hecho de tránsito, quienes indudablemente en su mayoría no cuentan con la capacidad económica para garantizar el cumplimiento de las responsabilidades civiles, dentro de un proceso penal donde exista más de una persona afectada.

## RECOMENDACIONES

1. A las compañías aseguradoras, hacer énfasis en la publicidad de los servicios prestados, especialmente a los relacionados en la presente investigación, orientando principalmente a los usuarios del transporte colectivo extraurbano, que muchas veces ignoran los derechos que adquieren al recibir la calidad de asegurado, abordando uno de estos buses.
2. Al Organismo Legislativo, hacer un análisis de los beneficios que obtendría nuestra sociedad al implementar, de manera obligatoria, el contrato de seguro para el transporte de personas al servicio de transporte urbano, dentro del municipio de Guatemala.
3. A las oficinas administrativas encargadas de la autorización de las líneas de transporte de servicio extraurbano, que ejerzan un control realmente estricto, con el fin de fiscalizar la contratación de pilotos capacitados para conducir un bus de pasajeros y, más importante aún, realizar periódicamente supervisiones para evitar que existan empresas que presten este servicio, sin poseer una póliza vigente de seguro obligatorio; arriesgando de esta manera, aún más, la seguridad de los pasajeros.
4. A las autoridades de Policía, que brinden un control del Tránsito vehicular en carreteras, de forma exhaustiva, con el fin de prevenir y evitar en lo más posible el acaecimiento de accidentes

de tránsito debido a la temeridad e impericia de pilotos imprudentes en los caminos del país.

# **ANEXO**



**ACUERDO GUBERNATIVO 205-2001**  
**REGLAMENTO PARA LA CONTRATACIÓN DE SEGURO**  
**OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO DE**  
**PERSONAS**

**Artículo 1.** Se establece la obligatoriedad del propietario del medio de transporte de contratar y mantener vigente seguro de accidentes personales para todas las personas que viajen en un vehículo por el que presta el servicio de transporte terrestre extraurbano de pasajeros, ya sea que el mismo lo dedique exclusivamente al traslado de personas o que el transporte sea parte de un servicio más amplio que lo incluya en particular para todas las clases establecidas en el Artículo 43 del Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera.

El seguro de accidentes personales con una cobertura por muerte hasta por el equivalente a cincuenta salarios mínimos para actividades agrícolas por persona que pierda la vida en un hecho de tránsito, así como indemnización en caso de desmembración y reembolso en caso de lesiones, de conformidad con este reglamento constituirán las obligaciones mínimas del asegurador, las cuales deberá contener el respectivo contrato de seguro.

El seguro de accidentes personales en estos casos se considerará una prestación social a favor de los que resultaren con derechos sobre el monto asegurado.



Cuando en el presente reglamento se haga referencia a “salario mínimo” debe entenderse que se refiere al valor del salario mínimo mensual para el sector agrícola.

**Artículo 2.** La indemnización en caso de desmembración a que se refiere el Artículo anterior deberá como mínimo ascender al importe determinable en salarios mínimos para actividades agrícola que se indica en el listado siguiente, por persona que resulte afectada al producirse un accidente así:

1. Invalidez total y permanente	50 salarios mínimos.
2. Ceguera absoluta y permanente	50 salarios mínimos.
3. Perdida completa de ambos manos o de ambos pies	50 salarios mínimos.
4. Perdida de un ojo con expulsión	15 salarios mínimos.
5. Perdida de la vista de un ojo sin expulsión	12 salarios mínimos.
6. Sordera completa y permanente de los dos oídos	25 salarios mínimos.
7. Sordera completa y permanente de un oído	7 salarios mínimos.
8. Pérdida del dedo pulgar	10 salarios mínimos
9. Pérdida del dedo índice	7 salarios mínimos
10. Pérdida de un dedo de la mano, diferente al índice o el pulgar	2 salarios mínimos.

11. Pérdida de la pierna por arriba de la rodilla	25 salarios mínimos.
12. Pérdida de la pierna por abajo o a la altura de la rodilla	20 salarios mínimos.
13. Pérdida del dedo gordo del pie	4 salarios mínimos.
14. Pérdida de un dedo del pie diferente al gordo	1 salario mínimo.

La cobertura de reembolso en caso de lesiones que establece el Artículo anterior deberá como mínimo ascender a seis salarios mínimos.

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

**Artículo 3.** Las personas interesadas en registrar beneficiarios para la cobertura del seguro en el caso de ocurrir la muerte podrán hacerlo ante las aseguradoras que corresponda, para lo cual las personas individuales o jurídicas que presten el servicio de transporte a que se refiere este reglamento deberán informar al interesado sobre la entidad que presta el seguro. En el caso de no existir beneficiarios registrados, la aseguradora observará las normas de cesión que establece el Código Civil y las del Código de Comercio que resultaren aplicables.

**Artículo 4.** Cada vehículo que lleve a cabo un transporte de persona a la que se refiere el presente reglamento en el que por el servicio, los transportados hayan pagado o deban pagar una prestación dineraria o no, deberá contar con el seguro que se indica en esta normativa como requisito previo y esencial para transitar por el territorio de la República de Guatemala.

**Artículo 5.** Todos los vehículos que cuenten con el seguro deberán llevar pegado en la parte frontal y en la parte trasera dos calcomanías impresas en letras que permitan su visualización para una persona con visión normal a una distancia de cinco metros, extendida por la aseguradora, en la que se lea la frase siguiente.

*“Este vehículo cuenta con seguro emitido por (nombre de la compañía), de conformidad con el reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, el cual vence el (fecha de vencimiento). El pasajero deberá exigir su boleto, con el cual adquirirá automáticamente su condición de asegurado”.*

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

**Artículo 7.** Cualquier solicitud o gestión que se haga ante la Dirección General de Transporte para el otorgamiento, renovación o enajenación de la licencia de transporte cambio de horarios, inclusión, variación o exclusión de vehículos, modificación de rutas, utilización de vehículos suplentes, así como cualquier otro trámite que se lleve a cabo en relación a la prestación del servicio de transporte extraurbano de personas requerirá la presentación de constancia de existencia y vigencia de seguro con coberturas mínimas, establecidas en este reglamento, con detalle de los vehículos asegurados, extendida por la entidad aseguradora en la que se indique que la vigencia del seguro permanecerá por lo menos durante tres meses posteriores a la fecha en que se lleve a cabo la gestión.

La falta de presentación del documento indicado o la ausencia de inclusión del vehículo sobre el que se haga o comprenda la gestión conllevará la negativa a dar trámite a la solicitud que se formule, en tanto no se presente la referida constancia.

La autoridad correspondiente tendrá la obligación de verificar la vigencia del seguro con la entidad aseguradora que hubiere emitido la constancia respectiva.

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

**Artículo 8.** La ocurrencia de siniestros será reportada por la aseguradora que corresponda, de modo que la Dirección General de Transporte formará archivo sobre cada propietario del medio de transporte que en el servicio de transporte extrarurbano resulte involucrado en accidentes. De igual manera, la Dirección General de Transportes deberá recopilar la información que se genere tanto por los cuerpos de bomberos así como por autoridades encargadas del tránsito, en la ocurrencia de tales hechos. Asimismo, llevará control sobre las multas que se hubieren impuesto a cada propietario de medio de transporte extraurbano de pasajeros.

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

**Artículo 9.** El propietario de vehículo que preste el servicio de transporte de persona a que se refiere este reglamento sin cumplir el requisito del seguro vigente, tendrá la obligación al pago de una multa por la suma de quince mil quetzales (Q.15,000), que conocerá e impondrá la Dirección General de Transporte, teniendo para su efecto

de pago, la obligación de presentar la constancia de existencia y vigencia de seguro con coberturas mínimas.

El conductor de vehículo que hubiere sido detectado circulando sin cumplir el requisito del seguro vigente deberá conducir a los pasajeros a bordo hasta la población más cercana y deberá devolverles en efectivo el importe del boleto que hubieren pagado, quedando a salvo el derecho de aquellos tienen de deducirle responsabilidades.

El vehículo que sea descubierto circulando si la constancia del seguro vigente, será inmediatamente detenido y conducido a las instalaciones que la autoridad competente determine, y el propietario del vehículo quedará sujeto a hacer efectivos los pagos dichos con anterioridad.

**Artículo 10.** Vigencia. El presente acuerdo entrará en vigencia a al día siguiente de su publicación en el diario oficial.



## BIBLIOGRAFÍA

DE LEÓN VELASCO, Héctor Aníbal y José Francisco De Mata Vela. **Derecho penal guatemalteco**. 7ª. ed. Guatemala, Guatemala. Año 1995, 829 págs.

**Enciclopedia Microsoft Encarta**. Microsoft Corporation, Año 2000.

HALPERIN, Isaac. **Lecciones de seguros**. 8ª reimpresión; Buenos Aires, Argentina. Ed. Desalma 1997. 120 págs.

LEVENE (h), Ricardo. **Manual de derecho procesal penal, Tomo I**. 2ª, ed, Buenos Aires, Argentina. 418 págs.

MAIER B. J., Julio. **Derecho procesal penal prgentino, Tomo II**. 2ª ed. Buenos Aires, Argentina, Ed. Hammurabi, 1989. 467 págs.

MEILIF, Gustavo Raúl. **Manual de seguros**. 3ª ed. Buenos Aires, Argentina. Ed. Desalma 1998. 307 págs.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Buenos Aires. Argentina, Ed. Heliasta S.R.L. 1981. 797 págs.

**Póliza de seguro obligatorio de hechos de tránsito para usuarios del servicio de transportes extraurbano de pasajeros**. Seguros G&T, Sociedad Anónima; Guatemala, noviembre 1993.

**Procedimiento para el pago de reclamaciones del seguro obligatorio del servicio de transporte extraurbano**. Seguros G&T, Sociedad Anónima; Guatemala, marzo de 2002.

ROCA ORELLANA, Manuel Vicente. **Análisis jurídico del contrato de Reaseguro**. Guatemala, Centro América, Ed. Mayte. Abril 2002; 85 págs.



VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco, Tomo III, obligaciones y contratos.** 3ª ed. Guatemala, Guatemala. Ed. Universitaria, año 2000. 384 págs.

VIVAS USSHER Ussher, Gustavo, **Manual de derecho procesal penal**, Buenos Aires Argentina, Alveroni Ed. 1999, 443 págs.

VELASQUEZ RAMOS, Reyneiro, **Métodos de investigación social.** Ciudad de Guatemala, 3ª. ed. Ed. Educativas, 2002.121 págs.

### **Legislación:**

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

**Código Penal.** Congreso de la República. Decreto 17-73. Julio de 1973. Guatemala, C.A.

**Código Procesal Penal.** Congreso de la República. Decreto 51-92. Septiembre de 1992, Guatemala, C.A.

**Código Civil.** Decreto Ley número 109. Septiembre de 1963. Guatemala, C. A.

**Código de Comercio.** Congreso de la República. Decreto 2-70. Abril de 1970, Guatemala, C.A.

**Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por carretera.** Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas. Acuerdo Gubernativo 42-94. Febrero 1994, Guatemala, C.A.

