

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

**EL SEGURO COLECTIVO EN EL
TRANSPORTE EXTRAURBANO**

TESIS

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

por

MIGUEL ANGEL GONZALEZ AREVALO

al conferírsele el Grado Académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, Febrero de 1994

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

DL

04

TC(1359)

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

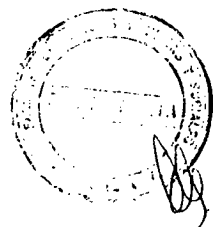
DECANO:	Lic. Juan Francisco Flores Juárez
VOCAL I :	Lic. Luis César López Permouth
VOCAL II :	Lic. José Francisco de Mata Vela
VOCAL III:	Lic. Roosevelt Guevara Padilla
VOCAL IV:	Br. Erick Fernando Rosales Orizabal
VOCAL V :	Br. Fredy Armando López Folgar
SECRETARIO	Lic. Carlos Humberto Mancio Bethancourt

**TRIBUNAL QUE PRACTICO EL EXAMEN
TECNICO PROFESIONAL**

DECANO (en funciones)	Lic. Mario Ramiro Pérez Guerra
EXAMINADOR	Lic. Roberto Samayoa
EXAMINADOR	Lic. Roberto Mena Izeppi
EXAMINADOR	Lic. Oscar Emilio Sequen Jocop
EXAMINADOR	Lic. Jorge Armando Valvert M.

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



150-94

FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES / FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES
Ciudad Universitaria, 20020
Guatemala, Centroamérica

18 ENE. 1994
RECEBIENDO
Horas: 19 Minutos: 10
OFICIAL

Enero 18, 1994

Señor Decano:

En cumplimiento de la resolución, mediante la cual se me designó como Asesor de tesis del Bachiller MIGUEL ANGEL GONZALEZ AREVALO, procedí a realizar el trabajo de orientación correspondiente, haciéndole al Bachiller González Arévalo algunas observaciones que consideré oportunas, para mejorar algunos aspectos que dentro de su trabajo, no estaban muy claros, él atendió mis instrucciones e hice las enmiendas necesarias para lograr que el trabajo llenara los requisitos reglamentarios correspondientes.

El trabajo realizado por el Bachiller González Arévalo es de suyo interesante, en razón de que se trata de un servicio público, en el que de alguna manera los usuarios corren una serie de riesgos y que por múltiples razones, esos riesgos no son cubiertos en resguardo de las personas. En ese sentido creo yo, que la investigación doctrinaria y el fundamento legal que en el mismo se contienen, aclara e ilustra lo referente a "EL SEGURO COLECTIVO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO", título de su trabajo monográfico.

Así mismo, la tesis del Bachiller González Arévalo, está desarrollado en forma ordenada, las conclusiones y recomendaciones a mi juicio se ajustan a dicho trabajo y la bibliografía consultada es la adecuada al tema, por lo que considero que la misma puede ser aceptada para discutirse en el examen Público respectivo, previo a que el sustentante opte a los títulos de Abogado y Notario y el grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Sin otro particular, me suscribo del señor Decano.

Atentamente
Victor Manuel Hernández Salguero
Líc. Víctor Manuel Hernández Salguero
Asesor de Tesis

Señor Decano
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
Universidad de San Carlos de Guatemala.

Victor Manuel Hernández Salguero
ABOGADO Y NOTARIO
Código 2738

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



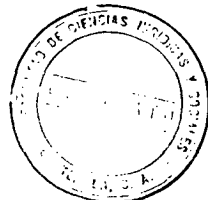
FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, Zona 12
Guatemala, Centroamérica

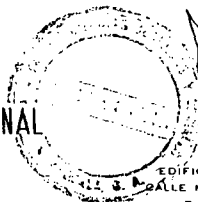


DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES;
Guatemala, enero diecinueve, de mil novecientos noventi-
cuatro. -----

Atentamente pase al Licenciado RODRIGO MONTUFAR RODRIGUEZ,
para que proceda a revisar el trabajo de tesis del Bachi-
llero MIGUEL ANGEL GONZALEZ AREVALO y en su oportunidad emi-
ta el dictamen correspondiente. -----



BUFETE
MONTUFAR INTERNACIONAL



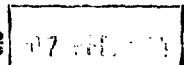
453-94

ABOGADOS Y NOTARIOS
ASESORIA EN
COMERCIO INTERNACIONAL
PROPIEDAD INDUSTRIAL
TRIBUTACION
INVERSIONES
BANCA
SEGUROS
FINANZAS
ARBITRAJE
TRANSPORTE MARITIMO
CORPORACIONES
CONTRATOS
CONSULTORIA LEGAL

EDIFICIO EL CORTEZ 50 NIVEL
CALLE MONTUFAR Y 5A AV. ZONA 9
P. O. BOX 725 'A' 01909
GUATEMALA, GUATEMALA, C. A. 01009
TELS 346132, 313795 Y 321985
FAX 313795
TELEX 3136 AGEUR GU

Guatemala, 7 de Febrero de 1994.

FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES
SECRETARIA



REVISOR
Horas: 12 Minutos: 15
OFICIAL [Signature]

Señor Decano
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Ciudad Universitaria.

Señor Decano:

En atención al nombramiento contenido en resolución de fecha 19 de Enero del presente año, respetuosamente me permito informarle que he procedido a revisar la Tesis del Br. Miguel Angel González Arévalo, titulada "EL SEGURO COLECTIVO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO". La figura es novedosa y además constituye desde ya una necesidad para Guatemala, por lo que viene a ser un trabajo de especial utilidad.

Las indicaciones para corregir algunos errores fueron debidamente acatadas por el autor, así como sugerencias en determinados aspectos, todo lo cual hace que el trabajo de tesis cumpla con los requisitos establecidos para los efectos de la graduación del Br. González Arévalo.

Sin otro particular, aprovecho para reiterar al Señor Decano las seguridades de mi especial consideración y deferencia.

[Signature]
Lic. Rodrigo Montúfar R.
Revisor de Tesis.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



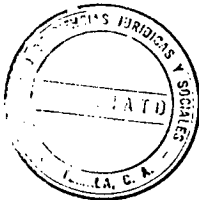
FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, Zona 12
Guatemala, Centroamérica

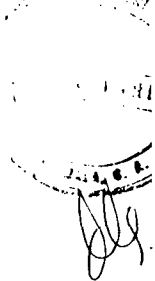


DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES;
Guatemala, febrero ocho, de mil novecientos novecicuatro.

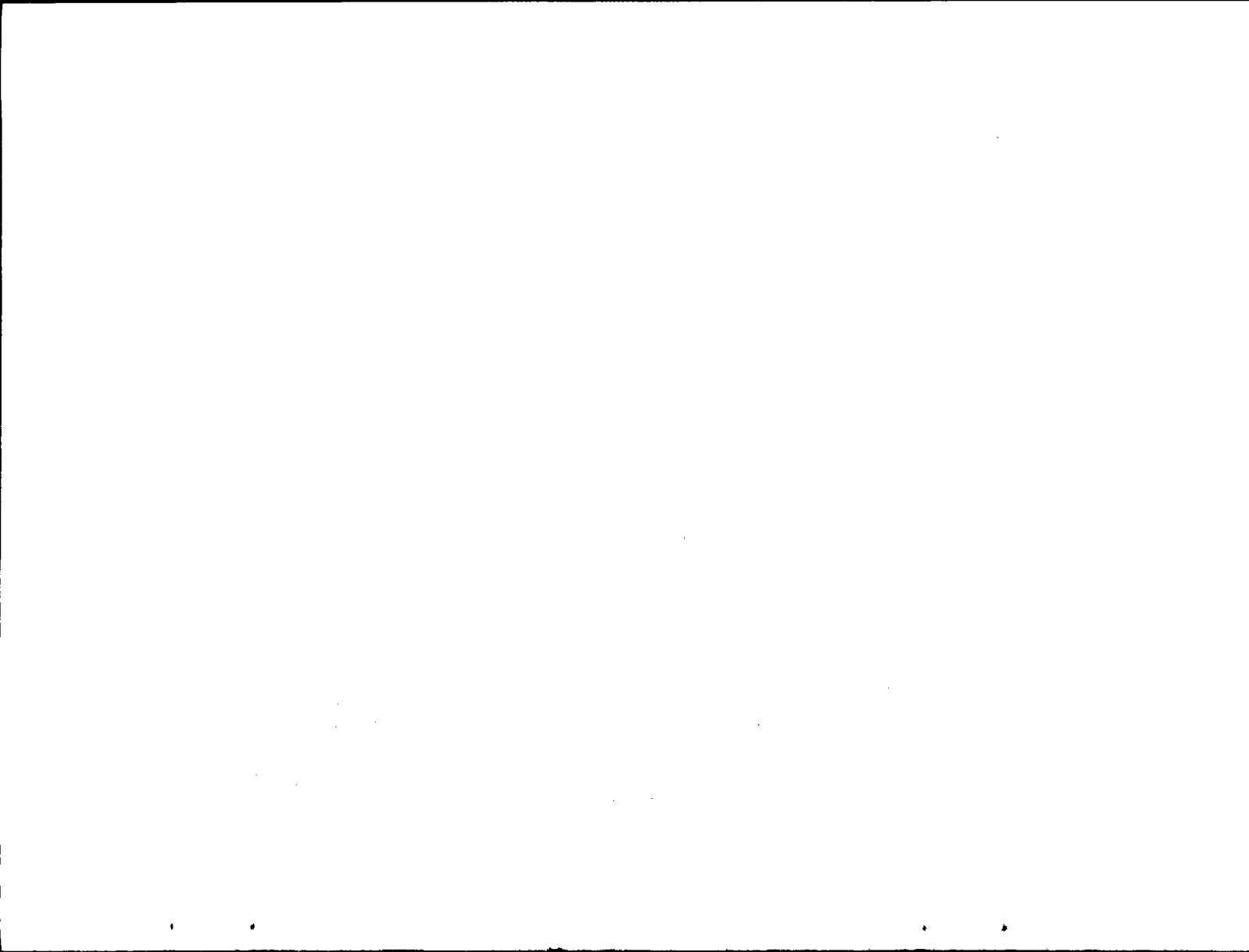
Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la
impresión del trabajo de tesis del Bachiller MIGUEL ANGEL
GONZALEZ AREVALO intitulado "EL SEGURO COLECTIVO EN EL -
TRANSPORTE EXTRAURBANO". Artículo 22 del Reglamento para
Exámenes Técnico Profesionales y Público de Tesis. -----

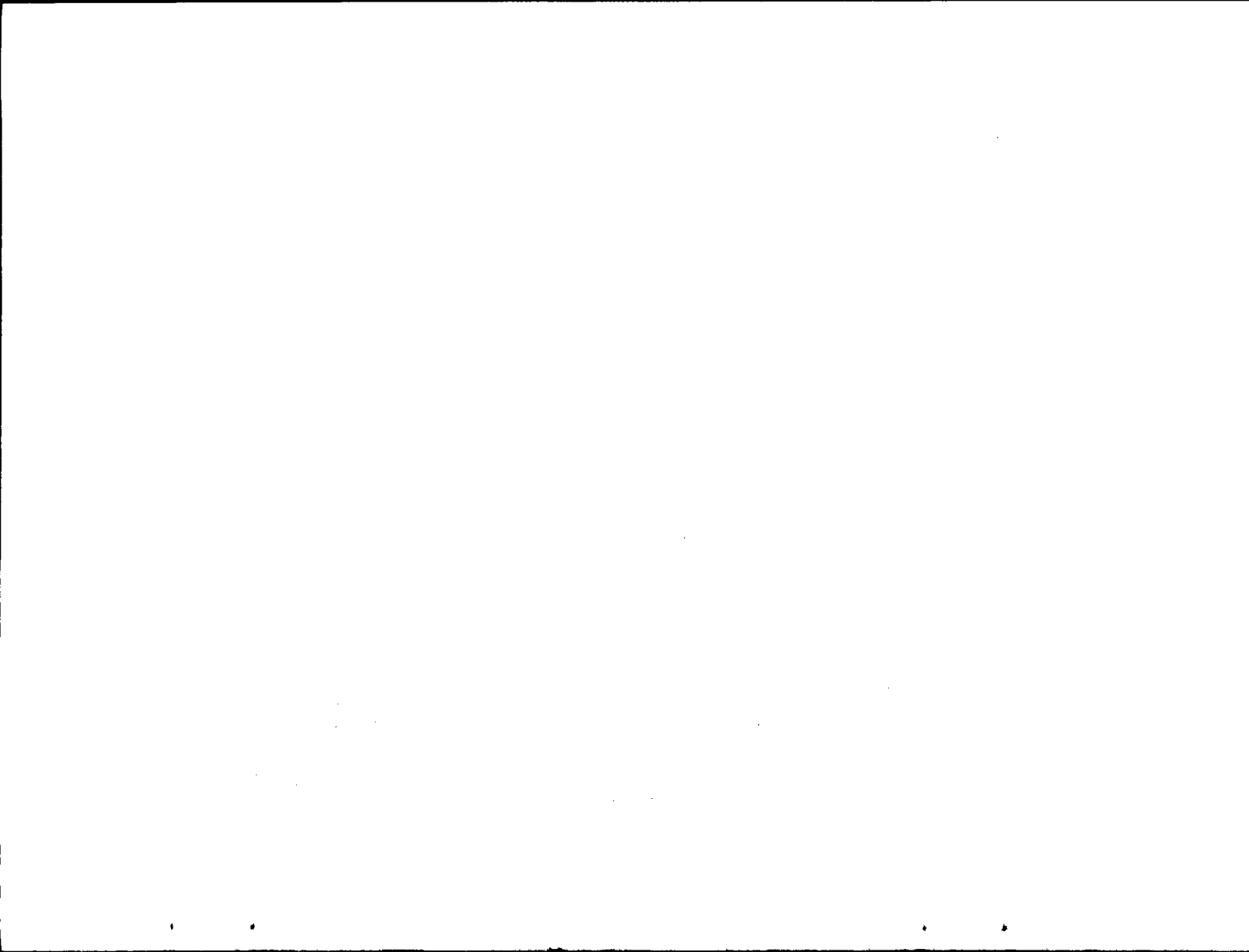


INDICE



<u>TEMA</u>	<u>PAGINA</u>
I. Introducción	1
II. Capítulo I: Antecedentes	3
III. Capítulo II: Concepto de Seguro	9
IV. Clases de Seguros	11
V. El Contrato de Seguro	14
VI. Elementos del Seguro como Contrato	15
VII. Capítulo III: Concepto del Transporte Colectivo	18
VIII. Capítulo IV: Dirección General de Transportes	23
IX. A) Concesiones	24
X. B) Permisos	26
XI. C) Descentralización	27
XII. D) Sanciones	28
XIII. Capítulo V: I. Análisis de la Ley de Tránsito	31
XIV. II. Análisis Comparado del Seguro Colectivo	35
XV. Capítulo VI: Proyecto de Ley	39
XVI. Conclusiones	44
XVII. Recomendaciones	46
XVIII. Bibliografía	49
XIV. Leyes Consultadas	50



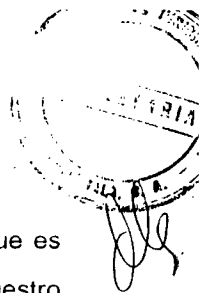


INTRODUCCION

El presente trabajo de investigación tiende a comprobar la hipótesis de que es necesario emitir leyes o reglamentos, a manera de hacer efectivo en nuestro medio la implantación de un seguro colectivo para el transporte extraurbano. Para el efecto se aborda la problemática del usuario y el transporte colectivo por autobuses, frente a la eventualidad de las consecuencias que provocan los lamentables accidentes de tránsito en que tales transportes sean protagonistas. Para obtener un mejor resultado y un aporte significativo en el tema investigado, concretizamos el mismo dentro de la generalidad del transporte extraurbano, que es el tema objeto del presente trabajo.

Persigue como propósito fundamental evidenciar la problemática y las graves consecuencias a que se somete el usuario del referido transporte, en caso de darse la contingencia de un accidente de tránsito ante la ausencia de un seguro que cubra los riesgos que tal situación conlleva en sus bienes materiales, su integridad física, y aún la vida misma, y la indolente indiferencia estatal de cumplir con preceptos de orden legal vigentes en nuestro ordenamiento jurídico que imponga la obligatoriedad del seguro. La presente investigación encuadra su base en el análisis de problemas que se han presentado durante todo el tiempo y, en consecuencia, deben ser vistos con el método histórico, siendo el motivo primordial buscar soluciones actualizadas; por lo consiguiente, habrá que utilizar el método descriptivo para sugerir el proyecto de ley correspondiente.

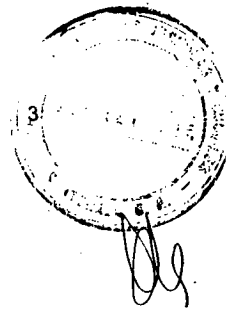
Bajo tal visión, dividimos su redacción en seis capítulos, dentro de los cuales el Primero se hace referencia a un aspecto general de cómo se fue desarrollando el seguro desde su nacimiento hasta la presente fecha; en el Segundo capítulo se define el seguro como materia específica, su importancia y qué viene a cubrir



los riesgos ante las eventualidades y contingencias. En el capítulo Tercero se aborda el transporte extraurbano y el seguro colectivo en nuestra legislación guatemalteca, que nos permite analizar la regulación de dichos elementos a la luz de la regulación vigente en nuestro país, tratando de resaltar la obligación de los empresarios que se dedican a prestar el servicio, en adquirirlo, los obstáculos y las justificaciones que estimo se dan para dejar cumplir con las disposiciones legales. En el capítulo Cuarto se hace una pequeña reseña de cómo está organizada y cómo opera en la actualidad la Dirección General de Transportes, adjuntando un organigrama de la misma, así como la necesidad de que dicha institución descentralice su función administrativa a efecto de desarrollar una mejor labor en su campo de acción. En el capítulo Quinto se hace un análisis de la actual Ley de Tránsito (Decreto 66-72 del Congreso de la República) y un análisis comparado del seguro colectivo, que aún no esta en vigencia en nuestro medio, con el de nuestra hermana República de Costa Rica, la cual ya tiene algunos años de contar con dicha experiencia. Y por último, se hace una propuesta de proyecto de ley, contemplando la puesta en marcha del tan ansiado seguro colectivo obligatorio de daños, por lo que posteriormente se señalan las conclusiones y recomendaciones del mismo.

Queda, pues, plasmada en esta forma nuestra mejor intención en abordar uno de los temas de gran trascendencia en nuestro medio y a nivel mundial, como lo es el de la implantación del seguro obligatorio del transporte colectivo extraurbano, que es tan importante y de urgente necesidad de ponerlo en marcha. Es así como estaríamos cumpliendo con los postulados que enmarca nuestra Constitución Política de la República de Guatemala, cuando en su artículo tercero dice: **" El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de la persona humana. "**

CAPITULO I



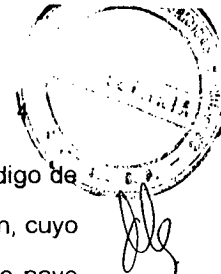
ANTECEDENTES

Al hablar de antecedentes nos estamos refiriendo a la Historia del Seguro en General; así es como podemos decir que se distinguen tres grandes etapas en la Historia del Seguro; la primera calificada Prehistórica del Seguro hasta el Siglo XIV; la segunda denominada como la Epoca de Desarrollo y Formación, que llega hasta el Siglo XVII; y la tercera etapa que es la que estamos viviendo en la actualidad y que comprende su desenvolvimiento Histórico, Técnico y Jurídico.

Refiriéndonos a la Primera Etapa del Seguro, podemos decir que se identifica desde el Código de Hammurabi, Rey de Babilonia, de los años 1,855 - 1,912 A.C., pues en el mismo se establecía ya la indemnización por accidentes de trabajo con organizaciones de socorro mutuo.

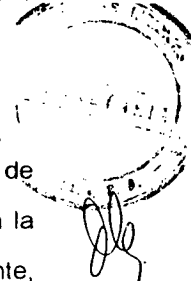
El tratadista **HARPER** relata que las caravanas eran objeto de frecuentes asaltos y para compartir entre todos las pérdidas de cada año, como un contrato primario de seguros, se organizaban los viajes, así también los propietarios de la mercadería porteada constituyendo una verdadera mutualidad. (1)

(1) Cit. por Carlos Arturo Estrada, Tesis: La Designación de Beneficiario en el Seguro de Vida y las Consecuencias de la Cláusula de Irrevocabilidad. Pág. 8.



Siguiendo con antecedentes del Seguro, además de la referencia del Código de Hammurabi, también en el **TALMUT** de Babilonia se proveía la Asociación, cuyo fin era dar mediante una contribución de todos sus miembros una nueva nave en sustitución de la destruída por algún fenómeno de la naturaleza, tales como tormentas, etc. Casi en forma automática podríamos considerar que en distintos territorios surgió la necesidad de protección, ya que en los países donde su comercio era esencialmente marítimo se aprecian disposiciones que regulan la navegación, entre los que se pueden citar está el Código de **MANI**, correspondiente al Siglo XII A.C., cuyas disposiciones contemplaban la decisión de préstamos marítimos y el arrendamiento de buques, aún cuando no aparece ninguna relación específica sobre el seguro.

La Segunda Etapa Histórica, ya podemos decir que se refiere a las primeras manifestaciones del Seguro. Así es como sucede que con la caída del Feudalismo se inicia una etapa que permite que el interés por la formación de Asociaciones se amplíe con fines de asistencia en forma recíproca y es a éstas a las que se deben su origen las primeras instituciones germánicas, fraternales y las "**GUILDAS**", que eran asociaciones de protección mística o religiosa nacidas como defensoras a la opresión feudal, que se fueron transformando a través de las asociaciones místicas de seguros. Las Guildas eran, en el fondo, una especie de asociaciones de beneficencia de carácter religioso, tanto es así, que en el principio tomaban el nombre de un Santo o de una ceremonia religiosa, por ejemplo, Guilda de San Petronio, Guilda de la Santa Cruz, Guilda de la Virgen María, etc. y sus socios juraban fidelidad a sus compañeros. Dentro de las obligaciones de los socios de las Guildas estaba la de contribuir con alguna cantidad en especie o en dinero, para ayudar al que estaba pasando calamidades, ayudar a los familiares a sufragar los gastos de entierro y de



duelo por el socio que falleciera, avisar a los otros socios cuando sabían de algún caso de necesidad entre ellos, estar siempre del lado del que tuviera la razón, prestarse unos a otros dinero sin cobrarse intereses, etc. Prácticamente, en las Guildas ya había una de las bases del seguro como lo es la mutualidad, desde luego, practicada en forma empírica. Las Guildas más tarde se transformaron, por propia conveniencia, en Cajas de Ahorro o seguros mutualistas por el sistema a base de derrama o llamamiento. Las Guildas señalaron el camino para que más tarde surgieran otros grupos, tales como las asociaciones fraternales, que no eran más que las Guildas organizadas para defender sus derechos y prestarse ayuda mutua.

El transporte marítimo obtuvo tanta importancia con el auge del comercio, así como el transporte terrestre, y ante el elocuente riesgo que corría la empresa, nace el seguro como el complemento obligado al normal desenvolvimiento del comercio, existiendo varias disposiciones que normaban estas actividades dentro de los que destacan el Decreto dado por el Duque de Genova, en el año 1399, en el que se emplea por primera vez la palabra **Aseuramentum** que se refiere concretamente al Concepto de Seguro.

El primer contrato de seguro conocido referente al seguro marítimo data desde 1347, suscrito en Genova y que se consagra en actas notariales. En 1393 relata Benitez de Lugo que un solo notario de Genova recibía más de ochenta contratos de seguro marítimo en menos de un mes. En esta segunda etapa surgen las primeras regulaciones de los contratos de seguros, dentro de los que sobresalen, en cuanto a importancia, las ordenanzas de Barcelona, época en que ya aparece como instrumento jurídico, cuyo valor se le da el primer edicto

de la magistrada de Barcelona del 22 de noviembre de 1,435, conocido previamente como Ordenanzas de Barcelona.

Se tomaba la disposición que con el fin de extirpar todos los daños, fraudes, cuestiones y debates que pudieran seguirse en Barcelona por razón del seguro de naves, y otras embarcaciones, así como también de mercancía, ropa y haberes, tanto del interés de los aseguradores como de los asegurados, se admitía que se pudieran asegurar en las naves y embarcaciones del Rey, la ropa, mercancías y haberes de sus vasallos, hasta por las tres cuartas partes de su valor. Con todas estas disposiciones sobre la contratación del seguro, surgen otras ordenanzas que le van dando cada vez más carácter y ordenación a la institución, así es como se puede mencionar la ordenanza de Burgos, que establecieron normas de relación al tiempo en que debería cubrirse la prima y el plazo para permitir su reclamación, pues si transcurría el plazo de cuatro años, entraba a funcionar la Prescripción. Por consiguiente, el asegurador se liberaba de toda responsabilidad, las ordenanzas de Sevilla y Bilbao, de los cuales se refieren fueron la legislación mercantil que tuvo observaciones casi generales con la mayor parte del Reino, hasta la publicación del **CODIGO DE COMERCIO**, según la real cédula del 30 de marzo de 1,829 que traspasó las fronteras para ser cumplidas en las Colonias de América y es la República Hispanoamericana y que más tarde constituyó la base de algunas legislaciones mercantiles. Estas ordenanzas regulaban en tal forma el capítulo de los seguros que además definen el contexto de seguro tal como se comprende en la actualidad. Este código, como se le llamaba según nos dice Benitez de Lugo, por primera vez autoriza y regula el reaseguro, así como también autoriza los seguros terrestres, como la cobranza o pago de cantidades "**FIADAS**", esto es lo que en nuestros días comprende el moderno seguro de crédito. La Tercera Etapa Histórica del



Seguro que comienza a finales del Siglo XVII hasta la presente época, que comprende el período en que figuraron las primeras empresas mercantiles aseguradoras organizadas ya bajo ciertas bases científicas y técnicas, especialmente en lo que corresponde a la aplicación de bases actuariales, sobre cálculos de probabilidades y tablas de mortalidad (atribuidos a Edmund Halley, 1653-1742), que se habían dislumbrado en la primera etapa histórica con **ULPIANO**. Indiscutiblemente que los avances científicos y técnicos del seguro obedecen en forma decisiva al desarrollo de los grandes inventos y especialmente de la industria que se acentúa en el Siglo XX, es decir, que desde el Siglo XVIII, la cobertura de los seguros se extiende no sólo a cubrir los daños, sino también el seguro científico de VIDA, contrario a la ordenanza de Bilbao, que prohibía el seguro de vida de los hombres, dando más validez a estas situaciones la regulación jurídica del contrato de seguro y la vigilancia Estatal de la Compañía de Seguros.

En nuestro medio, cada día se hace más necesaria la implantación de un seguro colectivo de transporte extraurbano, tal como ya existe cerca de nuestras fronteras en la República de México y Costa Rica, obligación ésta que se encuentra contenida en el Artículo 70 de la Ley de Tránsito, pero que a la presente fecha dicha norma no ha sido efectiva bajo ningún punto de vista. Es así como en los países antes señalados, los cuales se encuentran más desarrollados que el nuestro en ese sentido especialmente, lo han sabido implementar, al grado que el tratadista **FRANCISCO SOTO NIETO** al respecto señala: " **Ante los incalculables riesgos que la circulación automovilística entraña, ocasionando daños al margen de toda imprevisión culposa que la manifestación circulatoria acentúa cada día, quedan adecuadamente amparados las innumerables víctimas a consecuencia de una tecnificación**

tan necesaria como peligrosa. El Seguro Obligatorio es, sobre todo, una necesidad social y aunque deficiente e imperfecta, su implantación en todo Estado de Derecho es inaplazable, como lo fue en sus días la seguridad social. Confiamos y esperamos que México, que tiene y merece tener un puesto destacado en el concierto universal de las naciones, no olvide la inminente necesidad de implantar este seguro, toda vez que no es posible permitir un día más, que tantas familias cuantos pierden a sus miembros por un accidente de circulación, del que en verdad somos responsables todos nosotros, toda la sociedad, se queden como que si nada hubiere ocurrido y muchas veces en la más elemental indigencia. " (2)

CAPITULO II



CONCEPTO DE SEGURO

En una sociedad moderna como la nuestra donde todos somos parte de la misma, nos encontramos ante un agitado desenvolvimiento económico, por el avance progresista, donde se crea, produce y consume de conformidad a las necesidades básicas de las personas que conformamos ese conglomerado social; es aquí donde precisamente acontecen situaciones que en determinado momento se pueden tornar fatales, tal es el caso de los accidentes en general. Los actos puramente humanos y hechos de naturaleza que provocan accidentes traen como consecuencia efectos en la integridad física de las personas, tales como lesiones, aún la propia muerte y efectos patrimoniales; o sea que en estos casos existirá un riesgo con posibilidades de suceder.

El Seguro es una institución fundamentalmente económica, que suele denominarse ahorro de segundo grado, puesto que el ahorro consiste en no consumir en el presente cuando se tiene y reserva una parte para consumir en el futuro. El seguro es un ahorro de tipo colectivo, dignificado por las ideas de cooperación y solidaridad porque supone la agrupación de muchas personas interesadas en protegerse de determinados riesgos, los cuales dan sus aportaciones, destinadas a cubrir la necesidad que sobrevenga a una o varias de ellas, sobre la que recaiga los efectos del evento previsto.

De manera que en todo seguro permanece el sentido de la mutualidad, que significa que lo que aporta cada interesado va en provecho de los otros y de sí mismo. Y el seguro, que por el fin que persigue, es un ahorro especializado,

solamente se aplica a una necesidad bien definida y determinada de antemano, o sea, a un riesgo concreto y específico. El seguro tiene la muy noble ventaja de que no necesita de un transcurso de tiempo para la reunión de la cantidad necesaria, sino que produce la creación inmediata de capital y así garantiza al asegurado contra los efectos del posible acontecimiento temido, por muy pronto que se presente. Por lo tanto, se considera que la mejor inversión del pequeño ahorro es la del seguro, por ser un medio inmediato y poco gravoso de prevenirse contra la amenaza de un daño en los bienes o de una desgracia personal.

Por otra parte, la formación de grandes compañías aseguradoras, dotadas de capitales suficientes para solventar los riesgos que afrontan y la reunión de masas considerable de asegurados, que contribuyen con sus aportaciones a la formación del fondo común, lo cual reduce al mínimo el margen de errores en los calculos básicos del seguro, dándole a éste una consistencia que carecía. A esto cabe añadir la vigilante intervención del Estado como fiscalizador sobre este tipo de negocio que viene a justificar que dicha organización se haya hecho indispensable en tiempos contemporáneos.

CLASES DE SEGUROS

En este apartado vale la pena hacer una breve enumeración de las principales clases del seguro. Así, tenemos una división importante que nos da el connotado tratadista **GUILLERMO CABANELLAS**, quien divide los seguros en:

- 1- Seguros Públicos y,
- 2- Seguros Privados.

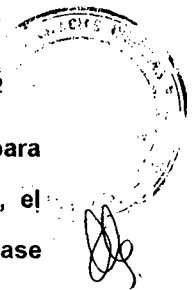
Seguros Públicos: " Son los que se encuentran a cargo del Estado, otorgando a organismos estatales y autónomos la competencia en materia de seguros, los cuales perciben las cuotas, vigilan los pagos y hacen efectivos los beneficios. " (3)

Seguros Privados: "Son los otorgados por una empresa particular o individuo, por una persona física o jurídica. No desaparece el carácter privado por tratarse de compañías mercantiles sometidas a la inspección estatal. " (4)

Por su parte, el **DOCTOR RENE ARTURO VILLEGAS LARA** nos da una división de los seguros en dos clases:

- 1- Seguro Social.
- 2- Seguro Comercial.

(3) y (4) Guillermo Cabanellas



Seguro Social: " Es aquel que se instituye en interés público y social para proteger, mediante la previsión, al sector trabajador de la industria, el comercio, la agricultura o la administración pública en general, sobre base de ser obligatorio y sostenido mediante cuotas que pagan los trabajadores y patronos, sin ninguna finalidad lucrativa para el sujeto asegurador. " (5)

Seguro Comercial: " El seguro comercial, en cambio, es un negocio de derecho privado, cuyo surgimiento se basa en la autonomía de la voluntad contractual de las partes, finalidad lucrativa para el asegurador. " (6)

- 1- Seguro individual,
- 2- Seguro Colectivo.

Dada la importancia de estos dos últimos seguros y por no encontrarse una definición acerca de ellos, encontramos que la diferencia entre uno y otro se debe al número de personas aseguradas y beneficiarios; por lo que tomando en cuenta elementos del seguro en términos generales y conforme a particular criterio, hacemos un análisis de los mismos a manera de dar una definición:

Seguro individual: " Es aquel por medio del cual una persona jurídica constituida en Sociedad Anónima retribuye a otra persona individual una suma de dinero por la realización de determinado siniestro. "

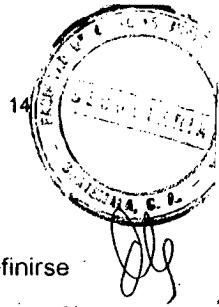
Seguro Colectivo: " **Es aquel por medio del cual una persona jurídica constituida en una Sociedad Anónima retribuye a una cantidad apreciable de personas una suma de dinero por la realización de determinado siniestro.**"(7)

De tal manera que los criterios de diferenciación de los seguros referidos se deben encontrar en la filosofía que forman a cada uno de ellos; y así tenemos que los primeros, es decir los seguros públicos y sociales, se imponen por mandato legal contenido en una disposición normativa por razón de política social que cubre riesgos que amenazan a las personas económicamente débiles y que son afiliados al mismo, mediante una cuota patronal, estatal y particular.

Contrariamente, la existencia de los seguros comerciales y privados depende de la voluntad de los sujetos que soportan los riesgos, cuyos efectos son cubiertos tan sólo si voluntariamente se celebre un contrato con las compañías aseguradoras como empresas mercantiles. Pero se da el caso que tanto dentro de los seguros comerciales, privados y colectivos, en determinadas circunstancias en aras de la prevalencia del interés social sobre el particular pueden declararse como obligatorios, que es el caso que nos ocupa, especialmente el seguro colectivo cuya estipulación y contenido se declaran por ende obligatorios para quienes se encuentran en una determinada situación que involucre riesgos.

(7) Diccionario de Derecho Usual de G. Cabanellas.

EL CONTRATO DE SEGURO:



Con el propósito de conocer el sustrato del seguro tenemos que suele definirse como lo expresa GUILLERMO CABANELLAS: " Es un contrato aleatorio por el cual una de las personas (el asegurador), se compromete a indemnizar los riesgos que otra (el asegurado) sufra, o a pagar la determinada suma a este mismo o a un tercero (el beneficiario) en caso de ocurrir o no ocurrir el acontecimiento de que se trata a cambio del pago en una prima en todo caso. " (8)

Coincidiendo con la definición anterior, el tratadista PLANIOL nos dice: " El contrato de seguro es aquel por el que una persona denominada asegurador promete a otra, el asegurado, una prestación subordinada a la realización de un riesgo determinado, mediante una suma denominada prima o cuota. " (9)

Por su parte VIVANTE nos dice; " Es un contrato por el que una empresa se obliga a pagar una suma cuando ocurra un evento fortuito, mediante una prima calculada según la probabilidad de que el evento suceda, si bien es necesaria una empresa aseguradora técnicamente bien organizada que asuma los riesgos de terceros mediante primas previamente determinadas. " (10)

De tal manera que tanto los conceptos vertidos por los tratadistas del Derecho Mercantil, rama a la que pertenece el estudio del contrato de seguro, como del Derecho Civil, han formulado conceptos sobre dichos contratos y coinciden en los elementos esenciales.

Tomando en cuenta nuestro Código de Comercio vigente (Decreto 2-70 del Congreso de la República) podemos dar un concepto del contrato de seguro de conformidad a los Artículos 874 y 875, en concordancia con la Ley de Constitución y Organización de Empresas de Seguros (Decreto Ley 473). Dicho concepto comprende tanto el Seguro de Daños como el de Personas; así podremos decir: **" Por el contrato de Seguro, el asegurador, que deberá ser una Sociedad Anónima organizada conforme a 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. " (11)**

ELEMENTOS DEL SEGURO COMO CONTRATO

Al igual que la generalidad de las instituciones, el seguro como contrato tiene sus propios elementos que lo conforman, los cuales se dividen en:

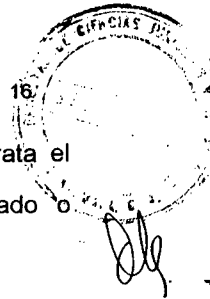
- 1- Elementos personales,
- 2- Elementos reales, y
- 3- Elemento formal.

1- Elementos personales:

a. Asegurador: Es la persona jurídica que en forma de Sociedad Anónima y organizada al tenor de la ley guatemalteca (12) se encuentra debidamente autorizada para dedicarse para el negocio del seguro. A cambio de la prima o premio que le abona el tomador del seguro se hace cargo de los riesgos que pueden sobrevenir a las personas o a las cosas aseguradas y que constituye el objeto del contrato.

(11) Decreto Ley 2-70 (Código de Comercio de Guatemala).

(12) Decreto Ley 473 (Constitución y Organización de Empresas de Seguros).



b. Solicitante: Se le llama así a la persona que directamente contrata el seguro, ya sea por su cuenta o por la de un tercero, determinado o determinable, que traslada los riesgos al asegurador.

c. Asegurado: Es el sujeto sometido a la posibilidad de experimentar la eventualidad (riesgo) que actúa como motivo del contrato; eventualidad que puede afectar su integridad física o bien su esfera patrimonial.

d. Beneficiario: Cuando el riesgo se hace realidad (siniestro) se produce el efecto principal del seguro: Obtener el beneficio previsto en la póliza como obligación del asegurador. Entonces el beneficiario es la persona o personas que van a recibir ese producto.

2- Elementos reales:

a. El Riesgo: Es el principal objeto del contrato del seguro y consiste en una eventualidad; es un hecho de naturaleza jurídica que puede o no suceder en el futuro de una persona asegurada.

b. La Prima: Es la cantidad que paga el tomador del seguro o asegurado, al asegurador, en carácter de contraprestación a la eventual obligación de éste de pagar la suma asegurada si ocurre el siniestro.

3- Elemento Formal:

a. La Póliza: Es el documento preredactado que contiene el contrato de seguro. Las empresas aseguradoras mediante la utilización de modelos de pólizas que hayan sido previamente aprobadas por la Superintendencia de Bancos, como

Institución del Estado que impide que a través de las mismas se lesionen los intereses de los asegurados. Por ser la póliza un documento prerredactado que en definitiva contiene el contrato de seguro, ésta viene a normar los derechos y obligaciones de los contratantes en concordancia a lo que preceptúa el Código de Comercio. Por tanto, la póliza no puede estar en contraposición con las disposiciones legales.

Para el efecto de tener una mejor visión del contenido de la póliza de seguros, me permito transcribir el Artículo 887 del Código de Comercio que dice: " **De la póliza. Contenido. El asegurador estará obligado a entregar al asegurado una póliza que deberá contener: 1o. El lugar y fecha que se emitan; 2o. Los nombres y domicilio del asegurador y asegurado y la expresión en su caso de que el seguro se contrate por cuenta del tercero; 3o. La designación de la persona o de la cosa asegurada; 4o. La naturaleza de los riesgos cubiertos; 5o. El plazo de vigencia del contrato con la indicación del momento en que se inicia y de aquel en que termina; 6o. La suma asegurada; 7o. La prima o cuota del seguro y su forma de pago; 8o. Las condiciones generales y demás cláusulas estipuladas entre las partes; 9o. La firma del asegurador, la cual podrá ser autógrafa o sustituirse por su impresión o reproducción. Los anexos y endosos deben indicar la identidad precisa de la póliza a la cual correspondan las renovaciones; además, el período de ampliación de la vigencia del contrato original. "**

(13)

CAPITULO III

CONCEPTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO:

Dentro de lo que corresponde a este apartado, abarco aspectos importantes en lo que toca al transporte colectivo en general, como un elemento importante dentro de lo que es el quehacer del hombre a través del tiempo; es decir, desde sus orígenes hasta nuestros días, por lo que se puede afirmar que desde tiempos antiguos el hombre se ha servido del transporte de acuerdo a sus necesidades que le permitan desarrollarse más adecuadamente; en sí tenemos que el hombre después de ser sedentario pasa a ser nómada. Con ello se traslada de un lugar a otro llevando consigo todo lo que le fuere necesario para subsistir y cubrir sus necesidades. Y es aquí, donde precisamente surge la necesidad de transportarse para cualquier lugar, naciendo por ello el transporte mismo.

El tratadista **GUILLERMO CABANELLAS**, aunque no define en su concepto completo lo referente al transporte colectivo, sí define el término de lo que es el Transporte: "**Traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares. Como contrato, es aquel por el cual una de las partes (el porteador o corredor), se obliga, a cambio de un precio (porte) por el servicio, a conducir a una persona (pasajero o viajero) o a llevar una cosa a un lugar determinado por la otra (el remitente) o ella misma o para un tercero (destinatario).**" (14)

(14) Pág. 285 Diccionario de Derecho Usual de G. Cabanellas.

Por su parte, **MANUEL OSORIO** al hablar sobre el término Transporte, se pronuncia diciendo: **"En un sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto, o una persona, de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción."**

Nuestro Código de Comercio vigente (Decreto 2-70 del Congreso de la República), aunque no precisa un concepto de lo que es el transporte, nos define lo que es el Contrato de Transporte en el mismo, en su Artículo 794 que copiado literalmente dice: **"Contrato de transporte. Por el contrato de transporte, el porteador se obliga , por cierto precio, a conducir de un lugar a otro pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario."** (15)

Los conceptos vertidos por los autores relacionados, así como lo que estipula el Código de Comercio, coinciden en lo concerniente a los elementos que les son propios al servicio público de transporte, entre los cuales tenemos:

- 1.- La conducción de personas o cosas de un lugar a otro.**
- 2.- Por cualquier medio de transporte utilizable.**
- 3.- La recompensa o pago de un precio en dinero.**

Al analizar los elementos anteriores nos damos cuenta que encuadra perfectamente lo que es el servicio de Transporte Colectivo:

a) Para cualquiera de los tipos de transporte existente en Guatemala, pero especialmente el caso que nos ocupa en el presente estudio que es el Transporte Colectivo Extraurbano, nos estamos refiriendo al traslado de

(15) Art. 794 del Código de Comercio de Guatemala.

personas de un lugar a otro siendo lo más importante en este sentido la obligación que tiene el transportista o transportador de facilitar al pasajero el recorrido de un itinerario previamente determinado, puesto que debido a esto el seguro de las personas viene a constituir una figura muy especial, por cuanto la vida humana no tiene precio.

b) El segundo elemento de "por cualquier medio de transporte utilizable", debe entenderse en este tipo de transportes que se refiere a vehículos motorizados tipo buses, microbuses, etc.

c) En lo aplicable al último elemento o sea la recompensa o pago de un precio en dinero, tenemos que en los transportes colectivos a que hacemos referencia se paga por su uso una tarifa o un monto dinerario; en el transporte extraurbano esta tarifa debe ser aprobada por las autoridades respectivas. Según el Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera (Acuerdo Gubernativo 893-92) en la prestación del servicio público extraurbano de pasajeros se consideran varias categorías y en su Artículo 15 las define textualmente de la siguiente manera:

1.- Según las características de operación:

1.1 Servicio de Primera: Se entiende por esta clase de servicio:

- El que se presta entre dos puntos terminales sin paradas intermedias.
- Se presta con vehículos de tipo pullman, sin chasis, con asientos individuales numerados, reclinables y de respaldos altos.
- Los vehículos poseen portaequipajes en espacios cerrados y seguros, dentro del cuerpo de los mismos.
- La comodidad del servicio es mejor que el ofrecido por los vehículos de segunda.

1.2 Servicio de Segunda: Se caracteriza por:

- Efectuar paradas autorizadas en puntos intermedios de su ruta.
- Los vehículos poseen asientos colectivos con respaldos bajos no reclinables.
- El portaequipajes se ubica en la parrilla del techo del vehículo, protegido por una lona.
- Las cualidades de comodidad de los vehículos están catalogados a un nivel intermedio, debido a que poseen suspensión dura que los habilita para todo tipo de camino.

1.3 Servicio Especial: Es aquel que reúne características adicionales de comodidad a las presentadas por el servicio de primera.

1.4 Servicios Específicos: Se entiende por servicios específicos los dedicados exclusivamente al transporte de trabajadores agrícolas o industriales, turistas, escolares o personas de una determinada entidad u organización.

Para la prestación de estos últimos servicios, el porteador deberá poseer la correspondiente autorización extendida por la Dirección General de Transportes a solicitud de la parte interesada en los formularios autorizados para el efecto.

2.- Según la Ruta que sirve:**2.1. Servicio Nacional:**

- Internacional (Ej. Transportes Melva Internacional y Transportes Pezzarossi)
- Interdepartamental (Ej. Todos los autobuses autorizados para el interior de la República)

- Regional (Ej. Los autobuses que se conducen por toda Centro América Transportes Los Andes)
- Interregional (Ej. Los autobuses que se conducen de Guatemala a cualquier país de América del Sur o del Norte)

2.2. Servicio Internacional (Este servicio se efectúa particularmente por el Transporte Marítimo y Aéreo).

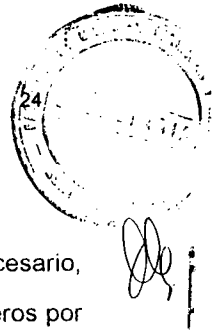
CAPITULO IV

DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES:

La Dirección General de Transportes es una Dependencia del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, que actualmente cuenta con sus nuevas instalaciones ubicadas en la Zona 12 de esta ciudad, camino que conduce a la Colonia El Mezquital de la Jurisdicción del Municipio de Villa Nueva del Departamento de Guatemala. En dicha institución laboran aproximadamente 60 empleados distribuidos entre las siguientes dependencias:

- Dirección General
 - Sub-Dirección General
 - Departamento de Programación y Planificación, que cuenta con las siguientes Secciones:
 - a) Estadística
 - b) Sistemas
 - Departamento de Análisis Económico Jurídico
 - Secretaria General, que cuenta con las siguientes secciones:
 - a) Oficiales
 - b) Recepción e información
 - c) Archivo
 - Departamento de Control
 - a) Sección de Inspectores
 - Departamento de Contabilidad y Presupuesto
- (Para una mejor comprensión se anexa el correspondiente Organigrama de la Institución)

A) CONCESIONES:



Para servir cualquier línea de transporte extraurbano de pasajeros es necesario, de conformidad con el Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera (Acuerdo Gubernativo 893-92), obtener una licencia de transporte autorizada por la Dirección General de Transportes, debiendo presentar ante dicha institución lo siguiente:

1.- Solicitud por escrito, en los formularios que para el efecto tiene elaborados dicha institución.

2.- Un cuadro de la ruta que se tenga el propósito de servir, detallando las ciudades, villas, pueblos, aldeas y caseríos o lugares que tocara la línea; las distancias entre los diferentes centros de población; la frecuencia de los viajes y los horarios del servicio; así mismo, deberá señalarse el tipo o clase de servicio que se pretenda prestar y la descripción del vehículo con que se operará. Si el solicitante es porteador autorizado deberá indicar las licencias que posee, número de vehículos y rutas que sirve.

2.- El solicitante debe presentar copia certificada de la partida de nacimiento, así como copia legalizada del contrato o escritura social, en los casos que corresponda y cuando se actúe por representación legal deberá acreditarse la personería respectiva.

3.- La Institución cuenta con una Junta Consultiva de Transporte por Carretera, quien es la que se encarga de hacer el análisis y estudio del expediente de mérito, debiendo emitir opinión sobre el otorgamiento de la licencia solicitada,

así como deberá definir las características mínimas que deben llenar los vehículos que se autoricen para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, siempre que para el servicio de primera categoría los vehículos no excedan de 15 años de antigüedad y para el servicio de segunda no excedan de 10 años.

La Dirección General de Transportes una vez realizado lo anterior, dictará la resolución administrativa respectiva, por medio de la cual se autorizará o negará la licencia solicitada, pudiendo el interesado interponer los recursos administrativos que en Derecho corresponde.

4.- Firme la resolución que otorga la licencia requerida, se le concede al interesado un plazo de 90 días a efecto de que presente la siguiente documentación:

- a) Patente de Comercio
- b) Vehículo o vehículos para su revisión
- c) Documentación del o de los vehículos

Seguidamente, se comprueba que los vehículos estén en perfecto estado de funcionamiento, que reúnan los requisitos de seguridad y que la documentación esté correcta. Finalizada esta fase, la Dirección General de Transportes procede a extender la correspondiente Tarjeta de Operación que ampara la Licencia de mérito a efecto de que el solicitante pueda iniciar la prestación del servicio público relacionado. Si la persona individual o jurídica favorecida con dicha licencia no inicia el servicio dentro de los diez días siguientes a la fecha de entrega de la tarjeta de operación correspondiente, la Dirección General de Transportes cancelará la licencia.

B) PERMISOS:

B.1 Habilitación urgente del Transporte Colectivo:

Realmente, el Transporte Colectivo en nuestro medio es bastante deficiente en cuanto a la calidad de transporte, puesto que se trata de unidades de modelos muy atrasados que con cierta frecuencia dejan de funcionar, debido a un mantenimiento deficiente de los mismos, puesto que en el propio Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, aunque habla que previo a la autorización de licencias de transporte extraurbano las unidades deben estar en buen estado de funcionamiento, también es cierto que no se establece que en un momento dado dichas unidades deben de tener una habilitación constante en su mantenimiento así como poner en marcha todos aquellos autobuses que se encuentran totalmente descompuestos y se habiliten de acuerdo a las necesidades de la población, sobre todo que, por lo regular, nuestra población de menores recursos económicos utilizan esta clase de transportes para su traslado a las diferentes regiones del país y éstos no se dan a basto.

Al inquirir sobre esta situación en la Dirección General de Transportes, manifestaron funcionarios de la misma que esta habilitación es exigida más que todo en forma verbal por sus inspectores, pero hasta allí se concluye todo sin que las altas esferas o el propio Estado haga algo sobre el particular, sin ponerse a pensar que a la larga si sigue persistiendo esta situación los únicos perjudicados son, desde luego, la clase más humilde de nuestra población, siendo quizá ésta la razón por la cual precisamente no se preocupan de darle solución al problema planteado.



B.2. Obligatoriedad de Revisión Mecánica:

Esto, en la práctica únicamente se lleva a cabo también en el momento que el porteador solicita la correspondiente autorización de su licencia de transporte, y de allí en adelante muy bien gracias, puesto que de todos es sabido que no es cumplido posteriormente, lo que a la larga es lo que provoca los accidentes constantes en nuestro medio sin que las autoridades respectivas hagan algo sobre el particular.

C) DESCENTRALIZACION:

La descentralización pareciera que se trata de una palabra más que todo conocida y utilizada en su momento más oportuno por nuestros políticos, puesto que al sugerir dicha descentralización a funcionarios de la Dirección General de Transportes, manifiestan que ya han habido funcionarios de anteriores administraciones que conscientes de la necesidad de descentralizar parte de la actividad que se realiza, únicamente en esta ciudad capital para que se haga efectiva en los diferentes Departamentos de la República, esto se ha visto frustrado puesto que no han recibido el apoyo necesario de parte de las altas esferas del Gobierno de turno y de los anteriores. De tal manera que de persistir esta situación, cada día veremos más que difícil que se logre hacer efectivo el tan deseado seguro colectivo obligatorio a que hace referencia tanto el Artículo 70 de la Ley de Tránsito vigente como el Artículo 10 literal 1) del Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera.

D) SANCIONES:

En cuanto a las infracciones y sanciones que se imponen a los autores de las mismas, el Reglamento de Transporte Extraurbano por Carretera en su Artículo 16 prescribe textualmente lo siguiente:

"Artículo 16. Las sanciones que se impondrán por las infracciones al presente reglamento, se clasifican en sanciones al porteador y sanciones al piloto, así:

a) Al Porteador:

- | | |
|---|------------|
| 1. Modificar los itinerarios autorizados | Q. 500.00 |
| 2. No cumplir con los horarios autorizados | Q. 100.00 |
| 3. Operar con documentos vencidos | Q. 500.00 |
| 4. No portar documentación legal | Q. 500.00 |
| 5. Por hacer mal uso de los permisos para viajes expresos | Q.1,500.00 |
| 6. Operar con documentos deteriorados | Q. 50.00 |
| 7. Suspensión de las frecuencias diarias de servicio siempre que ésta sea menor a lo señalado en el inciso a) del Artículo 20 de este Reglamento, diariamente por vehículo. | Q. 30.00 |
| 8. No portar distintivo de ruta y numeración correlativa | Q. 500.00 |
| 9. Por circular sin tarjeta de operación | Q.1,500.00 |
| 10. Por transitar unidades sin la respectiva revisión de la Dirección General de Transportes | Q. 500.00 |
| 11. El porteador que permita la conducción de sus | |

unidades por pilotos no registrados en la Dirección General de Transportes	Q.1,500.00
---	-------------------

b) Al Piloto:

- | | |
|--|------------|
| 1. No extender comprobantes de pago | Q. 25.00 |
| 2. Exceso de pasajeros al número autorizado, por persona | Q. 50.00 |
| 3. Exceso de velocidad | Q. 500.00 |
| 4. Circular con la puerta abierta | Q. 250.00 |
| 5. Transportar personas en puertas o lugares externos del vehículo | Q.1,000.00 |
| 6. El piloto autorizado que permita que otra persona conduzca la unidad a su cargo | Q.1,500.00 |
| 7. Realizar maniobras imprudentes en disputa de pasaje | Q.1,500.00 |

La Dirección General de Transportes conocerá de los reportes sobre infracciones a este Reglamento e impondrá las multas respectivas cuando proceda.

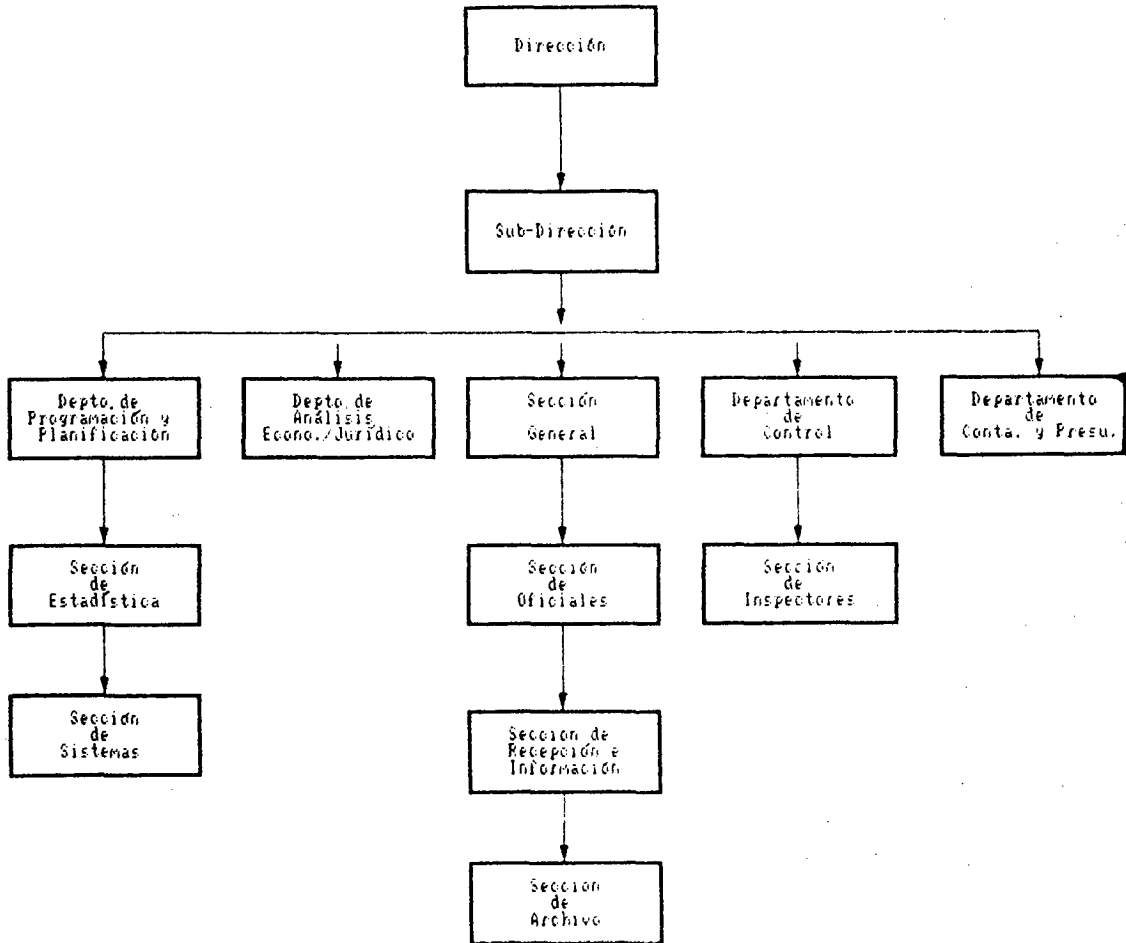
Los casos de infracciones no previstas en este Reglamento serán sancionados conforme lo determine la Dirección General de Transportes con multas que no excedan Q.5,000.00. "

En opinión del autor de la presente tesis, la forma en que actualmente está organizada la Dirección General de Transportes y sus funciones de alguna manera son aceptables, puesto que el hecho de contar ya con edificio

propio les permitió una mejor ubicación a cada una de sus dependencias; aunque desde luego ya debe de irse pensando en una descentralización de las labores que realiza, puesto que conforme pasan los días el transporte extraurbano se va incrementando en una forma extraordinaria, lo que conlleva un mejor control; de tal manera que en un futuro no lejano cada Cabecera Departamental de la República deberá de contar con una delegación de dicha Institución a efecto de prestarse un mejor servicio en todo el sentido de la palabra.



de



CAPITULO V

I. ANALISIS DE LA LEY DE TRANSITO:

El análisis de la Ley de Tránsito (Decreto 66-72 del Congreso de la República), radica en lo relativo al Título XVII **DE LOS SEGUROS Y DE LAS FIANZAS**. Así tenemos que el Artículo 69 de dicha ley dice textualmente:

"Todo conductor tiene la obligación de constituir fianzas, en el modo, forma, monto, y por el tiempo que señalen las leyes y reglamentos correspondientes.

No podrá extenderse ni renovarse licencia a conductor alguno sin haber sido satisfecho el requisito a que se refiere este artículo."

Este precepto legal se refiere únicamente a una fianza que se le impone a los conductores o pilotos de los transportes de personas, independientemente de los propietarios de buses. La referida fianza no llena a cabalidad su cometido puesto que los pilotos al adquirir su primera licencia, o bien renovación de la misma, previamente deben cancelar la cantidad de dos quetzales a una empresa afianzadora que generalmente es de **Granai & Townson**, para que ésta en caso de un accidente de tránsito deba pagar el monto de la fianza por la cantidad de doscientos quetzales (Q.200.00) en concepto de indemnización por los daños causados por los pilotos que pueden ser tanto daños personales como materiales.

Esta previsión de la ley en la realidad no tiene ninguna operatividad puesto que en un cien por ciento de los casos, la Compañía Aseguradora en referencia

nunca es requerida y, por ende, no cubre la suma a que se encuentra obligada. Ello obedece a muchas causas, tales como la ignorancia de los usuarios y pilotos, o bien a la innumerable cantidad de reparos que las compañías aseguradoras anteponen par el otorgamiento de la prestación.

Sin embargo, el Artículo 70 del mismo cuerpo legal establece un seguro obligatorio para los propietarios de vehiculos por daños a las personas o a las cosas, en este caso, a favor de los usuarios y sus objetos materiales; seguro establecido para el transporte escolar, urbano y extraurbano.

Estableciendo una prohibición legal para la circulación de los transportes relacionados sin que previamente se haya cumplido con la obtención del seguro por parte de los propietarios de buses; así lo establece el mencionado Artículo 70 que literalmente dice:

"ARTICULO 70. En todo caso, además de las fianzas a que se refiere el articulo anterior, será obligatorio para el propietario del vehiculo destinado a transporte escolar o colectivo urbano o extraurbano, la obtención de seguro por daños a las personas o a las cosas, el cual mantendrá ininterrumpida y permanente.

No se permitirá la circulación de los vehiculos indicados sin haberse cumplido el requisito a que se refiere este artículo."

Pero no obstante tal obligatoriedad, quedó en suspenso por la propia ley al tenor de lo que preceptúa el Artículo IV de las disposiciones Finales, Transitorias y Derogatorias que expresa textualmente:

"El artículo setenta, queda en suspenso hasta que se logre un acuerdo entre las Compañías Aseguradoras, los adquirentes de seguro, ante la Superintendencia de Bancos, con el propósito de establecer un seguro fácil y económico.

El acuerdo a que se refiere el presente artículo deberá celebrarse dentro del improrrogable plazo de un año a partir de la fecha en que entre en vigor la presente ley. De no lograrse tal acuerdo, corresponderá a la Superintendencia de Bancos establecer las condiciones que regirán para los seguros a que se refiere este mismo artículo."

La Ley de mérito fue publicada en el Diario Oficial el 06 de noviembre de 1972; es decir, hace 21 años y el mencionado acuerdo no se lleva a cabo todavía, aunque se tiene concimiento que la Superintendencia de Bancos hizo estudios al respecto.

Posteriormente, al emitirse el Acuerdo Gubernativo número 892-93 que contiene el Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, en su Artículo 10 literal 1), se dice textualmente:

" 1) De conformidad con lo regulado en el Artículo 70 de la Ley de Tránsito (Decreto 66-72 del Congreso de la República) es obligatorio para todo porteador contratar y mantener vigente un seguro para cada una de sus unidades autorizadas, que cubra como mínimo las responsabilidades civiles del porteador."

Pero resulta que sucedió como con el Artículo 70 de la Ley de Tránsito, puesto que dicho Reglamento en su Capítulo XI de sus Disposiciones Transitorias, Artículo 25, dice textualmente:

"Artículo 25. La obligación de contratar seguro, que prevee en el Artículo 10 literal 1) queda en suspenso por el plazo de un año, a partir de la vigencia de este reglamento."

El Reglamento de Mérito tiene vigencia a partir del 02 de febrero de 1993, por lo que habrá que esperar qué es lo que sucede en el momento de cumplirse dicho plazo perentorio.

De la exposición anterior se colige que la Ley de Tránsito vigente es prácticamente obsoleta e ineficaz, puesto que siendo la integridad y la seguridad de las personas una responsabilidad del Estado de acuerdo a normas Constitucionales; dicha ley escasamente en su Artículo 70 establece un seguro obligatorio por daños a las personas por parte de los propietarios de los vehículos destinados al transporte escolar o colectivo urbano o extraurbano, el cual a la presente fecha sigue en suspenso; mientras que Costa Rica, para citar un ejemplo, en su Ley de Tránsito vigente le da una cobertura completa a esta clase de seguros.

II. ANALISIS COMPARADO DEL SEGURO COLECTIVO:

Este análisis se consideró necesario tocarlo para poner de manifiesto que en nuestro medio, estando prácticamente finalizando el Siglo XX, aún no contamos con un Seguro Colectivo para el Transporte en General y especialmente el Extraurbano, que es el más utilizado por nuestra población de más escasos recursos. Si bien es cierto que la norma contenida en el Artículo 70 de nuestra Ley de Tránsito vigente (Decreto 66-72 del Congreso de la República) instituye como una novedad en nuestro medio el Seguro Obligatorio para los propietarios de los vehículos destinados al transporte escolar o colectivo urbano o extraurbano; posteriormente también dicho seguro lo contempló el Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera (Acuerdo Gubernativo 893-92) en su Artículo 10 literal 1); pero también es cierto que en ambos contextos legales en sus respectivas disposiciones transitorias dejaron en suspenso la obligatoriedad del relacionado seguro.

De consiguiente, es oportuno analizar el Seguro Colectivo que ya por algún tiempo ha sido implantado en la República de Costa Rica, el cual se encuentra regulado en su Ley de Tránsito Número 7331 aprobada por su Asamblea Legislativa con fecha 8 de marzo de 1993, en su Capítulo II, del Artículo 38 al 63.

Así es como la citada Ley de Tránsito en su Sección II habla de la Cobertura del seguro obligatorio de los vehículos y su Artículo 48; dice textualmente:

"ARTICULO 48. El seguro obligatorio de los vehículos cubre la lesión y la muerte de las personas, víctimas de un accidente de tránsito, exista o no

responsabilidad subjetiva del conductor. Asimismo, cubre los accidentes producidos con responsabilidad civil, derivados de la posesión, uso o mantenimiento del vehículo. En este último caso, esta responsabilidad debe ser fijada mediante los procedimientos establecidos y ante los tribunales competentes."

El Artículo 59 del mismo cuerpo legal preceptúa lo siguiente:

"ARTICULO 59. Cuando en un accidente, con un vehículo amparado por el seguro obligatorio de vehículos, se produzca la muerte de una persona tendrán derecho al pago por concepto de indemnización las personas que se detallan adelante, según el orden de cita prioritaria, excepto los incisos a), b) y c), que no son excluyentes.

a) Los menores de dieciocho años que dependían económicamente del fallecido. No será necesario probar la dependencia económica cuando los menores sean hijos del occiso. En todos los demás casos, se debe probar, fehacientemente, la dependencia económica.

b) Los hijos mayores de dieciocho años, pero menores de veinticinco, que realicen estudios universitarios y que no dispongan de los recursos propios para su manutención. Asimismo, los hijos mayores de dieciocho años, que por su condición de invalidez, no puedan procurarse sus propios ingresos.

c) El cónyuge supérstite que convivía con el accidentado, el divorciado o el separado judicialmente por causas imputables al occiso, siempre y