



Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y de la Justicia

**Seguro obligatorio de responsabilidad civil  
para vehículos automotores en Guatemala**

(Tesis de Licenciatura)

Alejandro José Maldonado García

Guatemala, enero 2022

Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y de la Justicia

**Seguro obligatorio de responsabilidad civil  
para vehículos automotores en Guatemala**

(Tesis de Licenciatura)

Alejandro José Maldonado García

Guatemala, enero 2022

Para los efectos legales y en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1º, literal h) del Reglamento de Colegiación del Colegio de Abogados y Notarios de Guatemala, **Alejandro José Maldonado García** elaboró la presente tesis, titulada **Seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos automotores en Guatemala.**

## **AUTORIDADES DE UNIVERSIDAD PANAMERICANA**

**M. Th. Mynor Augusto Herrera Lemus**

Rector

**Dra. Alba Aracely Rodríguez de González**

Vicerrectora Académica

**M. A. César Augusto Custodio Cobar**

Vicerrector Administrativo

**EMBA. Adolfo Noguera Bosque**

Secretario General

## **FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA**

**Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera**

Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia

Huehuetenango 27 de abril de 2021

Señores Miembros

Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia

Universidad Panamericana

Presente

Estimado Señores:

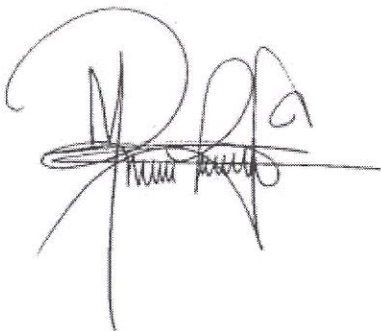
Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, haciendo referencia a mi nombramiento como tutor del estudiante **Alejandro José Maldonado García**, ID **000083808**. Al respecto se manifiesta que:

- a) Brindé acompañamiento al estudiante en referencia durante el proceso de elaboración de tesis denominada **Seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos automotores en Guatemala**.
- b) Durante ese proceso le fueron sugeridas correcciones que realizo conforme los lineamientos proporcionados.
- c) Habiendo leído la versión final del documento, se establece que el mismo constituye un estudio serio en torno al tema investigado, cumpliendo con los requerimientos metodológicos establecidos por la Facultad de Ciencias y Justicia para esta modalidad académica.

En virtud de lo anterior, por este medio emito **DICTAMEN FAVORABLE** para que se continúe con los trámites de rigor.

Atentamente;

**Licenciada Sheila Natalia Martínez Reyes**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Sheila Martínez Reyes', written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat cursive.



Guatemala, 29 de julio de 2021

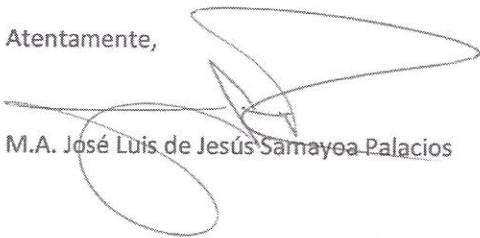
Señores Miembros  
Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Universidad Panamericana  
Presente

Estimados señores:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, haciendo referencia a mi nombramiento como **revisor metodológico** de la tesis del estudiante **Alejandro José Maldonado García**, ID **000083808**. Titulada **Seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos automotores en Guatemala**. Al respecto me permito manifestarles que, la versión final de la investigación fue objeto de revisión de forma y fondo, estableciendo que la misma constituye un estudio serio que cumple con los requerimientos metodológicos establecidos por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia para esta modalidad académica.

En virtud de lo anterior, por este medio emito **DICTAMEN FAVORABLE** para que se continúe con los trámites de rigor.

Atentamente,

  
M.A. José Luis de Jesús Samayoa Palacios

En la ciudad de Guatemala en el municipio de Guatemala, departamento de Guatemala, el día diez de enero del año dos mil veintidós, siendo las diez horas, yo, **Erick Fernando Valvert Veras**, Notario, número de colegiado diez mil setecientos setenta, me encuentro constituido en quinta avenida doce guion setenta y tres, soy requerido por **Alejandro José Maldonado García**, de treinta y nueve años de edad, soltero, guatemalteco, perito en mercadotecnia y publicidad, de este domicilio, quien se identifica con Documento Personal de Identificación (DPI) con Código Único de Identificación (CUI) dos mil quinientos once espacio trece mil trescientos veintinueve espacio cero ciento uno (2511 13329 0101), extendido por el Registro Nacional de las Personas de la República de Guatemala, quien requiere mis servicios profesionales con el objeto de hacer constar a través de la presente **DECLARACIÓN JURADA** lo siguiente: **PRIMERO:** El requirente, **BAJO SOLEMNE JURAMENTO DE LEY**, y enterado por el infrascrito notario de las penas relativas al delito de perjurio, **DECLARA** ser de los datos de identificación personal consignados en la presente y que se encuentra en el libre ejercicio de sus derechos civiles. **SEGUNDO:** Continúa declarando bajo juramento el requirente: i) ser autor del trabajo de tesis titulado: "**Seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos automotores en Guatemala**"; ii) haber respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y reconocido los créditos correspondientes; y iii) aceptar la responsabilidad como autor del contenido de la presente tesis de licenciatura. No habiendo nada más que hacer constar, finalizo el presente instrumento en el mismo lugar y fecha de inicio, veinte minutos después, la cual consta en una hoja de papel bond tamaño oficio, impresa en ambos lados, que numero, firmo y sello, a la cual le adhiero los timbres para cubrir los impuestos correspondientes que determinan las leyes respectivas: un timbre notarial del valor

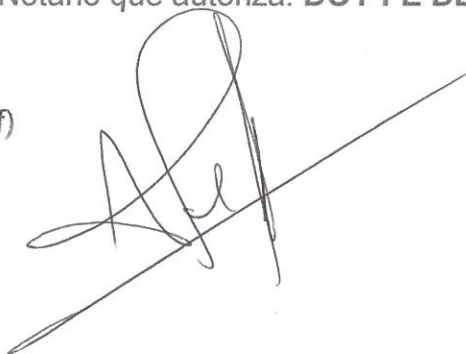
ABOGADOS Y NOTARIOS  
GUATEMALA

BA-0890667



de diez quetzales con serie BA y número cero ochocientos noventa mil seiscientos sesenta y siete (BA-0890667) y un timbre fiscal del valor de cincuenta centavos con número de registro un millón ochocientos seis mil ochocientos noventa y cuatro (1806894). Leo íntegramente lo escrito al requirente, quien enterado de su contenido, objeto, validez y demás efectos legales, la acepta, ratifica y firma con el Notario que autoriza. **DOY FE DE TODO LO EXPUESTO.**

f)

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

**ANTE MÍ:**

A handwritten signature in black ink, similar in style to the one above, positioned over a circular notary seal. The seal contains the text: "ERICK FERRANDEZ VALVERDE", "ABOGADO Y NOTARIO", and "GUATEMALA - LICENCIADO".





**ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA**

Nombre del Estudiante: **ALEJANDRO JOSÉ MALDONADO GARCÍA**  
Título de la tesis: **SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN GUATEMALA**

**El Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia,**

**Considerando:**

**Primero:** Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y de la Justicia, así como los títulos de Abogado y Notario, el estudiante ya mencionado, ha desarrollado el proceso de investigación y redacción de su tesis de licenciatura.

**Segundo:** Que tengo a la vista el dictamen favorable emitido por la tutora, Licenciada Sheila Natalia Martínez Reyes de fecha 27 de abril de 2021.

**Tercero:** Que tengo a la vista el dictamen favorable emitido por el revisor, M.A, José Luis de Jesús Samayoa Palacios de fecha 29 de julio de 2021

**Cuarto:** Que tengo a la vista el acta notarial autorizada en la ciudad de Guatemala, en el municipio de Guatemala el día 10 de enero de 2022 por el notario Erick Fernando Valvert Veras contiene declaración jurada del estudiante, quien manifestó bajo juramento: *ser autor del trabajo de tesis, haber respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y reconocido los créditos correspondientes; y aceptar la responsabilidad como autor del contenido de su tesis de licenciatura.*

**Por tanto,**

Autoriza la impresión de la tesis elaborada por el estudiante ya identificado en el acápite del presente documento, como requisito previo a la graduación profesional.

Guatemala, 25 de enero de 2022.

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

**Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera**  
Decano de la Facultad de Ciencias  
Jurídicas y Justicia



**Nota:** Para efectos legales, únicamente el sustentante es responsable del contenido del presente trabajo.

## **Dedicatoria**

### **A Dios**

Por darme la oportunidad de concluir esta etapa tan importante en mi vida demostrándome que sus tiempos son perfectos.

### **A mi patria Guatemala**

Que me vio nacer y con la cual tengo el compromiso de ejercer una profesión con los más altos principios y valores adquiridos.

### **A la Universidad**

Por haberme recibido, preparado con altos estándares de principios, valores éticos y morales.

### **A mi madre**

Por la oportunidad de existir, por su sacrificio, por su ejemplo de superación incasable, por su comprensión y confianza, por su amor y amistad incondicional, porque sin su apoyo no hubiera sido posible la culminación de mi carrera profesional. Eternamente agradecido.

## **A mi novia**

Por su amor, motivación a seguir adelante, sus palabras de aliento y ánimo, por haber significado la inspiración que necesitaba para terminar mi carrera profesional.

## **A mis hermanos**

Sabiendo que jamás existirá una forma de agradecer en esta vida de lucha y superación constante, deseo dedicarles mis ideales, esfuerzos y logros que son también suyos.

## **A mis amigos**

Por su confianza, apoyo, consejos y por estar en todo momento.

# Índice

Resumen	i
Palabras clave	ii
Introducción	iii
Seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos automotores en Guatemala	1
Pólizas y cláusulas especiales de cobertura	17
Legislación nacional aplicable	33
Del seguro obligatorio	48
Anexos	60
Conclusiones	71
Referencias	73

## **Resumen**

En Guatemala el parque vehicular en el año 2020 se vio en aumento, lo cual conllevó a que existieran más automotores circulando en la vía pública, que a su vez representó mayor probabilidad en los hechos viales, esta situación se afectó aún más, cuando los automotores no poseían un seguro vehicular que comprendiera la responsabilidad civil, puesto que los conductores no se responsabilizaban en resarcir los daños ocasionados a terceros. En relación a ello se contempló como objetivo de investigación, determinar la necesidad de regular un seguro obligatorio de responsabilidad civil para los vehículos automotores en Guatemala para la pronta indemnización de víctimas de hechos de tránsito.

De lo anterior, se logró alcanzar como inferencia, que en el año 1996 se estableció dentro del artículo 29 de la Ley de Tránsito la obligatoriedad de adquirir un seguro que incluyera la responsabilidad civil, no obstante, se hizo evidente la inexistencia de la reglamentación para el efectivo cumplimiento del artículo en mención. De lo anterior, se determinó con sentido de urgencia la creación de un reglamento que permita la obligatoriedad de este seguro para todo vehículo automotor, la urgencia surge a raíz de que los hechos de tránsito se vieron en incremento en los meses de octubre a diciembre del año 2020. Las inferencias se lograron alcanzar porque se llevó a cabo una investigación de metodología

documental la cual permitió descubrir la problemática y la necesidad que se ha generado en torno a contratar un seguro vehicular.

### **Palabras clave**

Seguro vehicular. Seguro obligatorio. Responsabilidad civil. Educación vial. Pólizas.

## **Introducción**

La regulación en la circulación de los vehículos automotores se volverá cada vez más estricta y esencial y buscará preservar la integridad de los conductores, pasajeros y peatones dentro de la vía pública. Los accidentes y percances viales se prevén con mayor frecuencia para los años siguientes, porque las estadísticas han evidenciado inclinación de incremento, dichos datos conllevarán a crear e implementar normativas que contribuirán a prevenir los hechos de tránsito cometidos por los diversos conductores, incluyendo así la obligatoriedad del seguro que integrará la responsabilidad civil. Lo anterior, da origen al abordaje del presente trabajo, porque a raíz de ello se indagará sobre la necesidad y urgencia de crear la reglamentación pertinente que permitirá regular el seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículo automotor en Guatemala, lo cual tendrá en consideración que todos los conductores de vehículos se encontrarán expuestos a provocar o ser víctima de un hecho de tránsito sin que exista un resarcimiento de los daños ocasionados.

El desarrollo temático de esta investigación se centrará en dar respuesta al objetivo general propuesto, sobre determinar la necesidad de regular un seguro obligatorio de responsabilidad civil para los vehículos automotores en Guatemala para la pronta indemnización de víctimas de hechos de tránsito. Así también se dará respuesta a los objetivos específicos sobre,



comparar la situación de hechos de tránsito ocurridos en el 2020 en el departamento de Guatemala cuando un vehículo cuenta con una póliza de seguro; frente a un vehículo que no cuenta con una póliza de seguro. Por otra parte, también se contemplará comprobar que la implementación del seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículo automotor en Guatemala no riñe con la legislación actual.

Los temas que se contemplarán tendrán una relación de interés social porque contribuirán positivamente para proteger, cuidar y preservar la integridad de cada conductor, peatón y pasajero en la vía pública, por otra parte, tendrá un interés científico puesto que buscará analizar y estudiar la incidencia de un seguro vehicular al momento de un hecho de tránsito en la vía pública.

Por lo anterior, la metodología que se implementará para el desarrollo será la investigación documental, porque esta permitirá evaluar la problemática que se presenta dentro de la sociedad actualmente, asimismo también dará cabida a exponer la necesidad de obligatoriedad de seguro para los vehículos automotores que circulan dentro del territorio guatemalteco. La investigación, se expondrá sistemáticamente en temas que tienen relación con la incorporación del seguro de responsabilidad civil obligatorio para vehículo automotor, por ello se abordarán las pólizas y cláusulas especiales de cobertura, las cuales contemplarán la

descripción de las características de cada cobertura establecida dentro de los seguros de responsabilidad civil generados para otros automotores, así como de las responsabilidades de la contratación obligatoria y los reglamentos que giran en cuanto a su cumplimiento y el establecimiento de montos de indemnización para los terceros agraviados.

Por otra parte, también se abordará sobre la legislación nacional aplicable, contemplando la base legal nacional que podrá reñir con la incorporación de un nuevo reglamento de la obligatoriedad para los vehículos automotores. Por último, se abordará el tema de seguro obligatorio, el cual esclarecerá su importancia dentro del territorio, analizando estadísticas de hechos de tránsito producidos en el año 2020, específicamente cuando un automotor cuenta con seguro, frente a uno que no cuenta.

## **Seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos automotores en Guatemala**

En Guatemala el parque vehicular, en el año 2020 fue mayor su aumento debido a la situación de pandemia provocada por el virus COVID 19, las personas se vieron en la necesidad de adquirir un medio de transporte para movilizarse, sin embargo, entre los medios de transporte más demandado se encontraban las motocicletas y también los vehículos particulares. No obstante, es importante mencionar que quienes adquieren estos medios de transporte no prevén la responsabilidad que también están asumiendo. La mayoría de los guatemaltecos al adquirir un medio de transporte suponen que sus responsabilidades únicamente están inmersas en el pago de impuestos y en la disposición de los documentos en orden por parte de los conductores, sin embargo, contar con un vehículo de transporte para movilizarse o para negocio, requieren otras responsabilidades para circular en la vía pública.

Ante la situación que se presentaba en el año 2020, los vehículos fueron el centro de atención para varios comerciantes, porque iniciaron a comercializar mediante estos, desde convertir una motocicleta en un negocio para transportar a las personas de un lugar a otro a través de una remuneración económica, así como de convertir los automóviles particulares en servicios de transporte informales, entre otras

funcionalidades que se hicieron notar bajo la necesidad de generar ingresos para el hogar, junto con la necesidad de quienes tenían que transportarse. Sin duda alguna esta fue una mezcla exuberante de vehículos circulando en todo el territorio del país, que produjeron varios incidentes viales, algunos con lesiones leves, mientras que otros provocaron el fallecimiento de personas.

Aunque en el año 2020 los percances viales se vieron en incremento, los índices de hechos de tránsito años atrás también habían demostrado la tendencia de aumento, y su relación con el parque vehicular y su incidencia en percances viales. En relación a lo anterior, es relevante indicar las palabras que expresa Pitán (2016): “Amilcar Montejo, actual Superintendente de la Policía Municipal de Tránsito de la Ciudad Capital ha indicado que se carece de educación vial y eso se refleja en el comportamiento de los automovilistas y motociclistas en la ciudad”.

Por otra parte, García (2018) expresa que: “la falta de educación vial y de controles de tránsito podrían ser la causa de accidentes”. La postura de los autores antes descritos argumenta y contempla que una de las razones principales que ha influido directa e indirectamente en los percances viales que se producen dentro del país, ha sido la falta de educación vial, la cual sin lugar a duda es importante para mantener orden, precaución y prudencia en la vía pública. En relación a ello, la postura de Silva (1974)

describe que: “la educación vial se define como una disciplina escolar y como requisito de la vida moderna para usar las vías públicas, ya sea como pasajero, peatón o conductor” (p. 1), este autor deja en evidencia que la educación vial es un factor no solamente de conocimientos, sino también de conciencia y responsabilidad como ciudadanos para transitar adecuadamente dentro de la carretera.

El argumento del autor Silva sobre la educación vial como requisito de la vida moderna, describe perfectamente las diferentes situaciones que se desarrollan en la actualidad, en el territorio, dentro de dichas situaciones se consideran: la carga vehicular en ciertas áreas de la ciudad, el incremento del parque vehicular y sobre todo del incremento de población en el país. Las autoridades a lo largo de los años han tratado de involucrar diversas acciones que permitan gestionar la educación vial en los ciudadanos guatemaltecos, cada una de estas acciones han sido gestionadas bajo el fundamento legal “Artículo 171: otras atribuciones del Congreso: corresponde también al Congreso a) Decretar, reformar y derogar las leyes” (Constitución Política de la República de Guatemala, 1996).

Bajo el fundamento legal descrito previamente, el Congreso de la República de Guatemala se ha encargado de decretar leyes a favor de la regulación del tránsito en la vía pública, una de estas, ha sido la creación

de la Ley de Tránsito, quien en su artículo 1 contempla que su concepción se centra en las acciones de regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación de los diferentes medios de transporte, personas, conductores y pasajeros, asimismo esta ley se encarga de los aspectos de apoyo a la circulación, tales como la educación vial, la señalización, la semaforización y también sobre las acciones de las autoridades encargadas, todo ello en función de garantizar el adecuado tránsito en la vía pública.

Los artículos descritos anteriormente son elementales, para fundamentar sobre la priorización que las autoridades han brindado en relación a la educación vial, la cual se ha puntualizado como una de las causantes directa de los percances viales. Es por ello que el Congreso de la República de Guatemala, enfatizó dentro del artículo 46 de la Ley de Tránsito, sobre la educación vial de los habitantes del territorio, siendo así que dentro de dicho artículo, se fundamenta como proveedor y encargado de iniciativas sobre educación vial al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, quien en función con otras entidades tanto públicas como privadas, coordinarán e implementarán programas, capacitaciones, proyectos u otro tipo de planes que figuren y se relacionen a la formación educativa de los conductores, peatones y pasajeros.

La descripción del artículo anterior, evidencia que las distintas acciones que las autoridades desean implementar en relación a la seguridad y educación vial, se manifiestan mediante diversas instituciones creadas por las mismas o bien en conjunto con entidades privadas que desean contribuir con el aseguramiento en la vía pública. Una de las instituciones creadas por las autoridades de gobierno para apoyar, promulgar e incentivar la educación y seguridad vial en los ciudadanos guatemaltecos ha sido la Protección y Seguridad Vial – PROVIAL, siendo esta encargada de velar por el tránsito en las carreteras, su misión se contempla como: “reducir los accidentes y aumentar la seguridad vial de los peatones, pasajeros y conductores en las carreteras, a través de capacitación, divulgación, acercamiento con las comunidades” (PROVIAL, 2021).

Esta institución establece que sus responsabilidades y funciones no solamente se ven en relación a la regulación del tránsito, sino también están estrechamente ligadas a la educación vial de los ciudadanos, para lo cual desarrolla programas, capacitaciones y planes de divulgación sobre la misma, para fortalecer la formación de los peatones, conductores y pasajeros, esta institución fue creada en el año 2004 mediante Acuerdo Ministerial 1307-2004, con una vigencia de 10 años, sin embargo, a pesar de su intervención los hechos de tránsito continuaron en aumento, por lo que en el 2014 su renovación fue evidente. Su primera aparición dentro de las carreteras guatemaltecas fue en semana santa del 2005.

La aparición de PROVIAL en el 2004, hizo evidente la preocupación de las autoridades por los índices de percances viales que hasta ese momento se habían presentado, no obstante, años más adelante estos índices fueron en aumento, haciéndose aún más evidente la regulación del tránsito por parte de esta y otras instituciones. El apoyo por parte de las instituciones de tránsito es totalmente indispensable, porque Maul (2020) describe que, “son tantas y tan frecuentes las formas en que los conductores de vehículos automotores violan las leyes de tránsito, que sería materialmente imposible castigar a cada uno de los violadores”. Las palabras de este autor, describen que aun cuando existen leyes de obligatoriedad establecidas para la seguridad en la vía pública estas no han sido respetadas, asimismo que no se cuenta con la cantidad suficiente de colaboradores de las autoridades encargadas de velar por el tránsito en la república de Guatemala, para verificar y sancionar el cumplimiento de ellas.

En relación a lo anterior, Velásquez (2016) argumenta que, “entre las causas del incumplimiento de las normas se encuentra que, debido a la gran cantidad de motocicletas que circulan en la capital y municipios aledaños, las autoridades de tránsito no se dan abasto para sancionar a todos los infractores”. El incremento del parque vehicular de Guatemala, se ha visto mayormente en relación a las motocicletas, las cuales han sido el medio de transporte más accesible para los ciudadanos, por las



facilidades de pago, así como de los costos de combustible y mantenimiento que estos conllevan. No obstante, la carga vehicular de estos automotores ha producido tal como expresan Velásquez y Maul que las autoridades no se den el abasto suficiente para regular la circulación de todos los automotores en el país, lo cual ha impactado negativamente en los índices de hechos de tránsito provocados por los automovilistas.

Desde un inicio se ha descrito que en Guatemala los percances viales se presentan frecuentemente en la vía pública y a lo largo de los años las estadísticas solo han ido en aumento. Algunos de los autores consultados, han expresado que una de las razones de estos hechos de tránsito ha sido la falta de educación vial, pero no se generaliza que los ciudadanos guatemaltecos no cuenten con educación vial, porque los hechos de tránsito en algunas ocasiones son provocados por terceros quienes intervienen en provocar una colisión u accidente.

Los percances, colisiones o hechos de tránsito se conocen como: “todo suceso eventual o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las personas y que es causado por un hecho u ocasión directa del empleo o uso de un vehículo de tracción mecánica, animal o humana (Ossorio, 1984, p.14)” (Vásquez, 2009, p. 4). Estas palabras logran dar cabida a la percepción de que todo hecho de tránsito traerá consigo consecuencias materiales, económicas e inclusive de integridad física y

psicológica para los conductores, pasajeros o peatones. La responsabilidad de hacerse cargo de los hechos cometidos de manera voluntaria o involuntaria, se le denomina responsabilidad civil, la cual se ha establecido en el artículo 1645 del Código Civil de Guatemala (1,963), estipulando que: “toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”

El artículo descrito, logra evidenciar que la responsabilidad civil consiste en que cualquier tipo de hecho cometido conllevará a resarcir los daños ocasionados, siempre y cuando el hecho haya sido responsabilidad de la persona acusada y se tengan las pruebas que lo demuestren, asimismo también se debe describir, que el Código Penal (1,973) en su artículo 112, establece que: “toda persona responsable penalmente de un delito o falta, lo es también civilmente”. Ambos códigos han establecido su relación inminente, lo cual deja claro que la materia civil mantiene relación estrecha con la materia penal, por lo cual al momento de presentarse un accidente de tránsito conllevará a la aplicación de ambas acciones o bien únicamente de la responsabilidad civil, según las circunstancias de los sucesos y de acuerdo con lo establecido dentro de la legislación.

Lo establecido en los artículos anteriores, hace referencia a que todas las personas involucradas en hechos de tránsito deben hacerse responsables de una u otra forma, es decir, la implicación directa o indirecta dentro de un hecho de tránsito no se exime, salvo que las autoridades competentes establezcan lo contrario. Sin embargo, aunque existen establecidos los artículos en materia civil y penal, la aplicabilidad de los primeros no ha sido la adecuada en la sociedad, puesto que en la mayoría de los hechos de tránsito que se presentan, los conductores de los diversos automotores prefieren escapar del lugar sin resarcir los daños.

Lo anterior, se ha dado a raíz de que no existe un reglamento de obligatoriedad para adquirir seguro que integre la responsabilidad civil para todos los automotores. La aplicabilidad del seguro obligatorio se encuentra establecido para vehículos de carga, transporte colectivo urbano y extraurbano de pasajeros. No obstante, algunos de los ciudadanos guatemaltecos que poseen automóvil o motocicleta han adquirido una póliza de seguro, la cual varía en función de las posibilidades económicas de cada uno de los conductores. Sin embargo, adquirir un seguro de vehículo de responsabilidad civil no es una garantía para el conductor, porque este tipo de seguro, es únicamente para los daños que se produzcan a terceros, no obstante, esto varía según la aseguradora y la póliza adquirida por el conductor.

Una postura que se debe considerar en cuanto a los hechos de tránsito que se presentan en la vía pública, es que algunos de los implicados en los percances viales no cuentan con un seguro que integre la responsabilidad civil para resarcir los daños ocasionados a terceros lo cual, de acuerdo con Insurance Information Institute (2021):

Es bastante inoportuno porque la responsabilidad de conducir entonces queda en sus manos y en los recursos financieros propios del conductor mismo. Si un conductor no posee dinero para adquirir un seguro, hay muchas posibilidades de que tampoco tenga los recursos para hacerle frente a una demanda.

El aspecto anterior, sin duda alguna ha causado inconformidad entre los guatemaltecos, porque provoca que los conductores no se hagan responsables de los daños ocasionados a terceros. La mayoría de los conductores de vehículo o motocicleta busca escapar del lugar de los hechos con tal de no asumir su responsabilidad civil o penal. En relación a lo anterior, quienes encuentran fácilmente el escape del lugar donde se producen los hechos de tránsito, son los conductores de motocicletas, puesto que por ser un vehículo liviano pueden escapar con mayor agilidad y será difícil alcanzarlos, ante ello varias personas se encuentran desalentadas, puesto que la responsabilidad recae en los conductores que no han sido causantes de dicho hecho, y deberán velar por arreglar los daños que un tercero les ha causado tanto en lo material como en lo físico.

En concordancia de lo anterior, se describe que existen diversos escenarios que se presentan cuando se produce un percance en la vía pública. El primero, es un escenario negativo donde las partes implicadas no cuentan con un seguro de vehículo, siempre y cuando no existan lesionados o fallecidos, este escenario obligará a que los implicados deban llegar a un consenso entre ambas partes para coordinar quién será el responsable de los daños del percance. Para que esto logré gestionarse adecuadamente en la mayoría de casos se requiere de la presencia de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito o bien de la Policía Nacional Civil, las cuales deben aplicar el inciso d) del artículo 175 de la Ley de Tránsito donde se establece que se le consignará la licencia, vehículo y tarjeta de circulación a los conductores que estén implicados dentro de un percance vial, no obstante, esto no se aplicara cuando las partes lleguen a un acuerdo y la reparación sea inmediata, sin embargo, dentro de esta ley se establece que el acuerdo entre ambas partes se deberá faccionar ante Notario.

Tal como se expresa anteriormente, se logra percibir que la indemnización por los daños ocasionados a terceros se debe dejar constancia legal ante un Notario, esto con el fin de pactar un contrato entre ambas partes, contemplando que el Código Civil, en su artículo 1,517 establece que: “hay contrato cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación” (1,963). En análisis de ello, se logra evidenciar la concordancia existente entre lo indicado en el Código Civil y en la Ley

de Tránsito, puesto que solamente mediante un contrato podrá establecerse una modificación a las obligaciones establecidas cuando se presentan percances viales de acuerdo con la legislación aplicable.

En el contrato establecido ante el Notario, podrá convenirse el plazo, pactar compensaciones u otras acciones que concuerden entre ambas partes para resarcir los daños ocasionados. No obstante, este es un proceso legal que muy pocas veces se aplica dentro de la sociedad guatemalteca, porque la mayoría de los implicados en percances viales se coordinan en ese preciso momento, es común que entre ambas partes compartan datos personales, así como tomar fotografías de los documentos, compartir número telefónico, dirección de residencia, lugar de trabajo u otro dato que permita asegurar que la responsabilidad se hará efectiva.

No existe un lapso de tiempo prudencial establecido para coordinar un acuerdo de negociación entre las partes implicadas en un percance vial, no obstante, las autoridades toman de referencia el artículo 97 de la Ley de Tránsito, donde se expresa el tiempo al que una persona tiene derecho para realizar reparaciones a su automotor, siendo este un tiempo de 2 horas en áreas urbanas y hasta 12 horas en áreas extraurbanas, luego de este tiempo será necesario que el vehículo se aparte de la vía pública, no obstante, en dicho artículo también se hace mención sobre la afluencia vehicular que existe en la vía pública, y que de ser necesario se dará menor tiempo a los

conductores para desalojar, en caso contrario, se empleara el servicio de grúa que correrá por cuenta del conductor para apartar el vehículo de la vía.

En relación a lo anterior, las autoridades establecen el tiempo de negociación entre las partes implicadas, sin embargo, si después de transcurrido el tiempo concedido por dicha autoridad, no se ha logrado un acuerdo mutuo, se procede a la aplicación del inciso e del artículo 43 de la Ley de Tránsito, donde se expresa que: “la autoridad de tránsito, conducirá a la oficina de la Policía Nacional Civil más cercana al conductor, al vehículo y a la licencia para que esta lo traslade a conocimiento del organismo jurisdiccional correspondiente” (1,996). Se llevará a cabo el proceso de traslado a un organismo competente para determinar la culpa de cada conductor y que este dicte sentencia para el o los responsables asignando cargos de indemnización, este proceso se aplica desde un inicio cuando en el acto existen lesionados o fallecidos.

En el escenario donde existen únicamente daños materiales para los automotores, el proceso jurídico indiscutiblemente es el menos aceptado por los guatemaltecos, porque requiere de varios meses de espera para recabar indicios de prueba y organizar audiencias entre el presunto responsable y la parte agraviada, así también es relevante tener en cuenta que no siempre se encuentran todas las pruebas requeridas para evidenciar

al verdadero culpable. Este proceso judicial engloba que mientras no exista una resolución por parte de un organismo judicial, los automotores deberán permanecer en alguno de los depósitos nacionales o municipales de acuerdo con la jurisdicción del percance, por lo que el vehículo permanecerá en inactividad por el tiempo de resolución.

Sin embargo, se debe tener al día la documentación y pagos del automotor, así también los dueños de los automotores deben estar conscientes que al trasladarse a un depósito nacional o municipal, el pago de estacionamiento dentro del mismo corre a cuenta de los propietarios, los días que durará el proceso deberán ser pagados por los implicados, así también es importante destacar que este proceso en algunos casos puede durar meses, sin embargo en otros puede durar inclusive hasta años, todo ello depende estrechamente de los medios de prueba que se utilicen, así como de la disponibilidad de las partes involucradas para las audiencias dictadas por un juez competente.

El desconocer cuándo se dictará una resolución para el caso y asimismo los gastos económicos en los que deben incurrir ambas partes para gestionar este accidente por la vía legal, ha producido que este sea el de menor aceptación dentro de la resolución de un hecho de tránsito cuando ambas partes no cuentan con algún tipo de seguro vehículo. Por otra parte, existe un escenario intermedio, donde un automotor cuenta con póliza de



seguro y el otro no cuente con una póliza de seguro, cuando el responsable del hecho posee seguro el consenso entre ambas partes es por medio de los representantes de la aseguradora, estos representantes son quienes evalúan los daños causados por el asegurado y concuerdan con el tercero los términos de la indemnización de los gastos ocasionados, siempre y cuando se haya establecido dentro de las pólizas del seguro contratado.

Por otra parte, cuando el asegurado no es el responsable del hecho de tránsito, el representante de la aseguradora tratará de llegar a un consenso en el lugar de los hechos con el responsable y buscará el mecanismo más adecuado de cómo se llevará a cabo el proceso de indemnización para el asegurado, con base a las condiciones físicas y materiales que se hayan producido del hecho de tránsito. Así también, existe un escenario positivo donde ambas partes cuentan con seguro ya sea de responsabilidad civil o bien de una cobertura más amplia, en este panorama la negociación y la responsabilidad de resarcir los daños es fácil puesto que los acuerdos se realizan mediante los representantes de la aseguradora, la negociación entre aseguradoras se gestiona rápidamente para que los asegurados puedan retirarse fácilmente del lugar de los hechos.

Lo expuesto con anterioridad deja en evidencia la importancia de crear un reglamento que regule la aplicabilidad de un seguro de responsabilidad civil para cualquier tipo de vehículo automotor dentro del territorio

nacional, se requiere de la aplicación para los automóviles particulares, así también, para las motocicletas ya que representan la mayor carga vehicular en el territorio, así como la mayor incidencia en cuanto a hechos de tránsito, según datos presentados por Escobedo Quijivix & Sabetian Layazali (2010) en un estudio retrospectivo de la Universidad de San Carlos de Guatemala, los automóviles representaron el 59% de los accidentes provocados, el 30% fue representado por las motocicletas, así también se expresa que el 55% de los accidentes involucran a 2 automotores y el 41% involucra solamente a uno.

Diez años después de las estadísticas presentadas por los autores anteriores, estos índices han variado en gran medida, de acuerdo con el Departamento de Tránsito de Policía Nacional Civil (2020), reportó que a finales del año 2020 la distribución en cuanto a la incidencia de cada automotor en los hechos de tránsito es: “44% motocicletas, 21% automóviles, 11% pick ups, 9% camiones, 7% camionetas, 2% microbuses, 1% buses, 6% otros” (p. 17). El análisis de ambas estadísticas presentadas logra evidenciar que, tras el incremento del parque vehicular de las motocicletas, estas son las que mayormente se han visto involucradas en hechos de tránsito cuando en sus inicios de incorporación ocupaban el segundo lugar.

## **Pólizas y cláusulas especiales de cobertura**

### **Coberturas**

Seguro de responsabilidad civil es, el seguro mínimo establecido por las autoridades para que los conductores adquieran, el cual ha sido estipulado dentro de la Ley de Tránsito, en su artículo 29, describiendo que: “todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública, deberá contratar, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de esta ley” (1,996). No obstante, aunque este seguro se encuentre regulado en dicha ley, en la actualidad no existe reglamentación alguna para aplicar obligatoriedad en los conductores de automóviles y motocicletas, por lo que al ser inexistente el reglamento, la decisión de su adquisición queda en los conductores.

En relación a lo anterior, la incidencia de hechos de tránsito en la vía pública, a producido la necesidad de crear el reglamento para aplicar la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil para todo tipo de automotor en el territorio nacional, esto en función de que se haga inminente la forma de resarcir los daños ocasionados de manera inmediata al momento de producirse un hecho de tránsito. En la actualidad, ya existe legislación aplicable para este tipo de seguro para los vehículos de

transporte de extraurbano de pasajeros, colectivo urbano y de carga, por lo que la integración del reglamento a la norma jurídica, no debe reñir con su aplicabilidad.

En la sociedad guatemalteca, existen diversas aseguradoras que se han dedicado a comercializar seguros de distintos tipos, siempre respetando el marco de la ley, en el caso del seguro contra responsabilidad civil se encuentra establecido en el artículo 986 del Código de Comercio, dentro del cual se ha establecido que es el seguro contratado para resarcir los daños a terceros, la indemnización que se pacta con la aseguradora será el monto disponible para resarcir los daños ocasionados, este artículo también permite considerar al tercero como el beneficiario desde el momento en el que se presenta el hecho, asimismo este tipo de seguro establece que se hará efectivo siempre y cuando el delito no sea doloso, de caso contrario no se hará efectivo aunque el asegurado haya adquirido este tipo de seguro.

Por otra parte, existe un seguro exclusivo para los automotores según lo contemplado en el artículo 990 del Código de Comercio, donde se ha determinado que este tipo de seguro se hará efectivo para indemnizar los daños ocasionados por el vehículo, tanto en propiedad ajena, como a terceras personas. En el territorio guatemalteco existen varias aseguradoras que han implicado el seguro de responsabilidad civil para los

vehículos, ciertamente todas manejan un concepto distinto en cuanto a sus pólizas, no obstante, todas ellas se encuentran regidas por la legislación nacional, contemplando como referencia lo establecido como responsabilidad civil en el artículo 1,645 del Código civil. Asimismo, la entidad Banco Industrial (2021) ha descrito su propio concepto siendo así que: “la Responsabilidad Civil es la obligación de resarcir, en lo posible, el daño causado y los perjuicios inferidos por uno mismo, o por lo que es legalmente responsable, y sin causa que excuse de ello”.

Para que la cobertura de una póliza de seguro se haga efectiva al momento de presentarse un percance en la vía pública, la prima de la misma debe haberse pagado de acuerdo con lo pactado con la aseguradora, según lo establecido en el artículo 89 del Código de Comercio, “la prima deberá pagarse en el momento de la celebración del contrato, por lo que se refiere al primer período del seguro, salvo pacto contrario. (...)” (1,970). Evidentemente el asegurado debe hacerse responsable del pago de la prima asignada para el seguro adquirido, porque si esto no se realiza en el período convenido, el seguro no cobrará vigencia y en el momento de un accidente de tránsito su responsabilidad civil no podrá hacerse efectiva, quedando totalmente desprotegido y asumiendo las responsabilidades penales y civiles que establecen las leyes guatemaltecas, sin opción a ser negociado en el momento del hecho de tránsito.

En cuanto a la descripción específica de la cobertura del seguro de responsabilidad civil, es importante describir que de acuerdo con la póliza establecida por Seguros G&T (2014): “la compañía garantiza a quien corresponda el pago de la indemnización a que pudiera quedar obligado legalmente el Asegurado por su Responsabilidad Civil a consecuencia de lesiones corporales, incluyendo la muerte causada accidentalmente a terceras personas” (p.1). Esta cobertura, evidencia que la póliza establecida cubre inclusive la muerte ocasionada a un tercero por parte del asegurado, asimismo también asegura que todas las lesiones corporales serán resarcidas en su totalidad. Las coberturas de esta aseguradora también contemplan la responsabilidad civil por daños a bienes, los gastos de defensa, liquidación o pagos suplementarios. (Seguros G&T, 2014).

La cobertura en cuanto a territorio, establece: “esta póliza cubre responsabilidad civil del asegurado por accidentes ocurridos dentro del territorio de la República de Guatemala, y se otorga en función de los términos de las leyes aplicables” (Seguros G&T, 2014, p.3). Aseguradora La Ceiba (2015) establece que, en sus coberturas, asume responsabilidad de: “los daños causados por el vehículo asegurado a: vehículos, bienes muebles o inmuebles propiedad de terceros, sin exceder del valor real de los daños materiales sufridos por tales bienes, las lesiones corporales, no intencionales causadas a terceras personas” (p. 22).

Por su parte Corporación Banco Industrial (2021), ha establecido dentro de su póliza en la parte de exclusiones que: “no tienen cobertura vehículos que se modifiquen para carreras de automóviles, no tienen cobertura los vehículos que se utilicen como taxis, son asegurables los vehículos con menos de 15 años de antigüedad”. Las coberturas de las aseguradoras del mercado en relación al seguro de responsabilidad civil a favor de automóviles y motocicletas, no expresa mayor cobertura que la antes mencionada, únicamente se hace efectiva a favor de los terceros en materia de lesiones, daños físicos causados a la propiedad, asimismo la cobertura de territorio de las pólizas se encuentra establecida únicamente para Guatemala.

En la actualidad, existen dos reglamentos que regulan la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, siendo el primero, el que se establece dentro del Acuerdo Gubernativo 265-2001 modificado por el Acuerdo Gubernativo 392-2001 contemplando un seguro para los vehículos automotores dedicados al transporte extraurbano de pasajeros, dicho acuerdo contempla las reformas realizadas al reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, en el cual se establecen las pólizas y coberturas mínimas que se deben adquirir en cuanto a este tipo de transporte, también establece la vigencia y contratación de este tipo de seguro, así como de las sanciones

que serán implementadas cuando estos transportistas no cumplan con dicho reglamento.

Se encuentra también el Acuerdo Gubernativo 17-2020 el cual indica la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil contra terceros del transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga. En el mercado según estadísticas proporcionadas por la Superintendencia de Bancos – SIB- (2020) existen 28 aseguradoras funcionando dentro del territorio guatemalteco, las cuales proporcionan los diversos seguros del mercado, sin embargo, según Con Reyes (2015) “el seguro obligatorio de pasajeros actualmente únicamente es comercializado por Seguros G&T, Seguros Universales, Aseguradora La Ceiba, Seguros Rural y Seguros Columna, estos últimos dos con su cartera cautiva de clientes” (p. 56). A pesar de que en Guatemala existen varias aseguradoras, no todas prestan un seguro de cobertura para los transportistas, porque las cláusulas, montos de indemnización deben regirse según lo establecido en los Acuerdos Gubernativos.

Otro de los datos proporcionados por la SIB (2020) ha sido que, “los pick-up sencillos ocupan el 10.7% de las pólizas emitidas por las aseguradoras, el camión de carga pesada 9.8%, camioneta tipo agrícola el 7.1%, cabezal 2.8%, panel 2.0%, microbús 1.4% y bus 1.0%” (p. 33). Estas estadísticas evidencian que las pólizas emitidas a favor de este tipo de automotores son



relevantemente cortas en comparación de la carga vehicular que estos ocupan dentro del parque vehicular del territorio, aun cuando estos vehículos se encuentran obligados a contratar el seguro que integre la responsabilidad civil.

Las coberturas de pólizas para el transporte extraurbano de personas, se establece en el artículo 1, del Acuerdo Gubernativo 392-2001, indicando que la cobertura mínima de este tipo de seguros deberá ser equivalente a 50 salarios mínimos de actividades agrícolas para los casos donde se produzca muerte, asimismo se establecen los montos para cada una de las indemnizaciones a realizar por cada una de las lesiones producidas en las diferentes partes del cuerpo de las personas implicadas en los hechos de tránsito, en concreto, se establece un salario mínimo para la incapacidad para el trabajo por diez días o menos, tres salarios mínimos en caso de incapacidad para el trabajo de once a treinta días, cuatro salarios mínimos en caso de incapacidad de treinta y un días a cuarenta y cinco días y seis salarios mínimos para actividades agrícolas por persona, en caso de incapacidad por más de cuarenta y seis días.

Las coberturas descritas anteriormente, son las mínimas contempladas por las autoridades nacionales para resarcir los daños ocasionados a terceros y pasajeros del transporte extraurbano, las cuales han establecido caución económica para responsabilizarse del daño causado, estableciendo el salario mínimo de actividades agrícolas como unidad de indemnización.

El salario mínimo de actividades agrícolas establecido para la vigencia del año 2021, se encuentra en el artículo 2 del Acuerdo Gubernativo 250-2020, donde se estableció que son Q90.16 por hora en jornada diurna y será proporcional para el resto de las jornadas laborales. El territorio guatemalteco, se basa en contemplar el salario mínimo como base económica dentro de la sociedad, por lo que se consideró como unidad de indemnización para las coberturas establecidas dentro de los acuerdos de seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Cada una de las aseguradoras tuvo que adaptarse a estas coberturas específicas establecidas dentro de la legislación guatemalteca. Aseguradora Columna (2021), quien brinda el seguro de responsabilidad civil a los transportistas, expresa que el seguro que ofrece:

Es un seguro creado para garantizar la estabilidad financiera del Asociado poseedor de una línea de transporte extraurbano de personas ante un hecho de tránsito por colisión, vuelco o embarrancamiento, ya que brinda una cobertura para la responsabilidad civil en caso de lesiones corporales o la muerte de los pasajeros del vehículo.

Las coberturas de este tipo de seguros se establecen a favor de los pasajeros de la unidad, así como de los terceros involucrados y de los bienes que puedan sufrir daños a consecuencia del percance vial. Lo descrito con anterioridad describe cada una de las coberturas mínimas que debe contener una póliza de seguro que respalde al transporte extraurbano. Por su parte el seguro obligatorio para transporte colectivo y de carga,

también contempla coberturas mínimas que deben resarcir los conductores de los automotores asegurados, una de las aseguradoras del mercado ha contemplado entre las coberturas, de acuerdo con Seguros Rural (2021):

Coberturas a consecuencia de hechos de tránsito tales como: choque, vuelco, embarrancamiento del vehículo asegurado, muerte, invalidez total y permanente. Pérdida de miembros. Incapacidad temporal por lesiones corporales, (...), territorio cubierto: exclusivamente República de Guatemala.

Seguros GyT han proporcionado a los transportistas las coberturas mínimas establecidas en la legislación nacional, así como otras mínimas no establecidas, tales como los daños causados por la carga que se transporta en el vehículo. (Seguros GyT, 2020, p. 4). Cada una de las coberturas sobre la obligatoriedad de los seguros de responsabilidad civil para los automotores vigentes actualmente, se han determinado conforme a las capacidades de pago de estos automotores. Es decir, por ser vehículos utilizados para la comercialización se han asignado cantidades de indemnización de acuerdo a los ingresos que pueden tener por los aspectos de comercio.

También estas coberturas se han establecido conforme a los daños que estos automotores pueden ocasionar por su tamaño y capacidad de carga en las vías. Como todos los reglamentos establecidos dentro del territorio guatemalteco, su incumplimiento se sanciona a través de una multa económica, “El propietario o porteador de vehículos que preste el servicio

de transporte colectivo urbano de pasajeros o de carga, a que se refiere este reglamento, que no cumpla con el requisito del seguro vigente, pagara una multa de quince mil quetzales (Q15,000.00), (...)” (Acuerdo Gubernativo 17-2020, 2020). La sanción económica establecida para este tipo de vehículos de transporte colectivo urbano y carga, se aplica cuando los vehículos intervienen en un hecho de tránsito o bien cuando se presentan en un puesto de registro.

Con la incorporación de estos acuerdos gubernativos para obligatoriedad del seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros del transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga, así como el seguro obligatorio en el transporte extraurbano de pasajeros, se deja en evidencia que las autoridades se han preocupado en los últimos años en crear e incorporar por pasos la obligatoriedad a los automotores, es decir, en la legislación vigente únicamente falta que los vehículos particulares y motocicletas apliquen este tipo de obligatoriedad para lo cual se tendrá que desarrollar un reglamento que también establezca las coberturas.

### **Unidad de Indemnización**

De acuerdo con Cabañas de Torres (2020) indemnización hace referencia al: “resarcimiento económico del daño o perjuicio causado”; por su parte la legislación guatemalteca contempla que: “Artículo 3: la unidad de

indemnización que se utilizara en este Reglamento es un salario mínimo mensual para las actividades agrícolas, vigente, por lo que cuando se mencione salario o salario mínimo se deberá entender que se trata de la unidad mencionada” (Acuerdo Gubernativo 17-2020, 2020). Al analizar la postura de un autor y lo establecido dentro de la legislación guatemalteca, se determina que la unidad de indemnización se comprende en general como la medida establecida para determinar la compensación económica que se deberá conceder para resarcir los daños ocasionados a las personas o bienes materiales dañados, por parte de la persona que provoca el hecho de tránsito.

El seguro de responsabilidad civil contra terceros para vehículos particulares que proporcionan la mayoría de las aseguradoras del país, estipula dentro de sus cláusulas, las coberturas en las cuales se llevará a cabo el efecto de la indemnización a terceros, sin embargo una de las aclaraciones que indican comúnmente estas pólizas, es que únicamente se harán efectivas cuando las pruebas sean fehacientes y no estén descritas dentro de las cláusulas de exclusión, puesto que de lo contrario el seguro no se hará efectivo al momento de un incidente y será responsabilidad del conductor resarcir sus daños de una forma distinta.

Las palabras de Urías (2020) expresan que al momento de adquirir un seguro de responsabilidad civil contra terceros y pasajeros para vehículos comerciales “en un siniestro donde una persona fallece, queda con algún tipo de situación de desmembramiento, o tiene que pasar algunos días de inacción laboral, este seguro le brindará cobertura para afrontar los gastos e indemnización a las personas o familiares afectados”. Las aseguradoras nacionales modificaron y ajustaron una póliza especial para este tipo de automotores, al momento de establecerle el reglamento para contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros del transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga, puesto que dicho reglamento establece las coberturas mínimas por las que debe resarcir el automotor responsable de un accidente o percance vial.

### **Responsabilidades de la contratación obligatoria**

La contratación obligatoria del seguro de vehículo como bien se ha mencionado, se encuentra establecida en el artículo 29 de la Ley de Tránsito, no obstante, no existe el reglamento necesario para que este artículo logre ser aplicado a todo tipo de automotor que circula dentro del territorio, es por ello que para que la aplicabilidad de dicho artículo sea de manera general, las autoridades competentes del Estado deberán establecer un reglamento pertinente a través de Acuerdo Gubernativo estipulando las coberturas e indemnizaciones mínimas aplicables que

englobe a todos los vehículos automotores. Por su parte, se han establecido reglamentos tanto para el transporte de carga como para el transporte extraurbanos, dichas reglamentaciones cuentan con las coberturas mínimas, los montos y sobre todo las responsabilidades específicamente aplicables para ese tipo de transporte.

En la actualidad los automóviles particulares, así como las motocicletas no cuentan con un reglamento donde se regule el seguro de responsabilidad civil u otro equivalente para el automotor. Uno de los datos relevantes, que impacta en esta situación, es lo que expresan las palabras de Morales (2019) quien indica, “se calcula que, el 43 % de los automotores que circula en la región son automóviles, y el 29% corresponde a motocicletas”. Los datos que presenta Morales, evidencian la carga vehicular que se encontraba en el país, entre el año 2018 y 2019, así también se hace notar que ha mayor carga vehicular de estos automotores, mayores son y serán las posibilidades de estar expuesto a un percance vial.

La obligación de adquirir un seguro de responsabilidad civil contra terceros actualmente es aplicable para el transporte extraurbano de personas así como para el transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga, siendo el primero establecido en el año 2001, el cual establece el Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte

extraurbano de personas, que ha regulado desde hace 19 años, el segundo fue establecido en el año 2020, entrando en vigor según Acuerdo Gubernativo 17-2020 estipulando con obligatoriedad un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, según Tecniseguros (2021) este acuerdo: “obliga a todo propietario de este tipo transporte a contratar y mantener vigente un seguro (...) para poder indemnizar por muerte, lesiones, daños y perjuicios a las personas y propiedad afectadas, en caso haber algún accidente de tránsito”. Evidentemente este tipo de seguro, nació de la necesidad de que estos transportistas indemnizen los daños que provocan.

### **Reglamento y montos establecidos para los terceros agraviados.**

El Acuerdo 392-2001 establece el reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas y el 17-2020 el reglamento para contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros del transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga, es relevante mencionar que dentro de este último el tipo de transporte que se encuentran establecidos de acuerdo con Urias (2020) son: “los propietarios de cabezales, camiones, panel y picop, así como micro y buses urbanos, taxis, mototaxis y tuc tuc”, debido a que ellos se dedican a la comercialización mediante este tipo de transporte, por lo que este



reglamento busca regular que todos ellos adquieran por lo menos un seguro de responsabilidad civil.

La obligatoriedad de este tipo de automotores es debido al peso y la capacidad que poseen, así como la peligrosidad que generan al transportarse por la vía pública, aunque los datos reportados por el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil (2020) indica en ese año los accidentes reportados involucraron en un “9% camiones, 7% camionetas, 2% microbuses, 1% buses, 6% otros” (p. 17). Evidentemente las estadísticas proporcionadas, reflejan que estos automotores tienen un impacto elevado en cuanto a los hechos de tránsito, por su parte la regulación del transporte extraurbano se encuentra en un reglamento externo al del transporte colectivo y de carga, no obstante, ambos concuerdan en establecen de la misma forma los montos establecidos para la indemnización para los terceros agraviados, tal como se describe a continuación.

Los montos establecidos para terceros agraviados, se encuentran considerados de acuerdo con la priorización de cada una de las extremidades superiores e inferiores del individuo y como cada una de estas influyen en el funcionamiento del cuerpo. El monto de 50 salarios mínimos se encuentra estipulado para la invalidez total y permanente, ceguera absoluta y permanente, así como la pérdida completa de ambas manos o de ambos pies. De 25 salarios mínimos se han establecido para

sordera completa y permanente de los dos oídos, así también pérdida de la pierna por arriba de la rodilla. 20 salarios mínimos se han estipulado para la pérdida por abajo o a la altura de la rodilla. 15 salarios mínimos son establecidos para la pérdida de un ojo con expulsión. 12 salarios mínimos se han establecido para la pérdida de vista de un ojo sin expulsión.

Según el Acuerdo Gubernativo 17-2020, se establecen diez salarios mínimos por pérdida del dedo pulgar. 7 salarios mínimos establecidos para la sordera completa y permanente de un oído y pérdida del dedo índice. 4 salarios mínimos por pérdida del dedo gordo de un pie. 2 salarios mínimos por la pérdida de un dedo de la mano, diferente al índice o pulgar. 1 salario mínimo por pérdida de un dedo del pie, diferente del dedo gordo. Los montos establecidos para los terceros agraviados fueron decretados contemplando como unidad de indemnización el salario mínimo de actividades agrícolas, el cual se estipula para cubrir cada uno de los gastos en los que se incurrirá al momento de producirse alguno de los casos que se presentan dentro de la descripción de montos.

Los montos de indemnización que se contemplan están seccionados de acuerdo con cada una de las incapacidades que se pueden generar en los terceros agraviados, partiendo desde la invalidez total, hasta la pérdida de un solo miembro de las extremidades superiores o inferiores, lo cual representaría una invalidez parcial, así también se seccionan los montos

de acuerdo con el grado de implicación que tiene la extremidad que se lesiona, los montos van desde un salario mínimo con la pérdida de un dedo del pie diferente al dedo gordo, puesto que este no complica la movilidad o la invalidez de una persona, por el contrario se asignan veinticinco salarios mínimos cuando se pierde la pierna de la rodilla hacia arriba, lo cual en definitiva representa una incapacidad.

## **Legislación nacional aplicable**

Dentro del territorio guatemalteco existen diversas leyes aplicables para regular la locomoción de los distintos automotores, así también las sanciones que conlleva el hacerlo de manera inadecuada, también existe legislación aplicable para regular los seguros que se comercializan dentro del territorio. Cada una de estas leyes propuestas e impuestas por las distintas instituciones de la república, ha conllevado a organizar el parque vehicular de la forma más eficiente posible, gestionando para minimizar en la medida de lo posible los hechos de tránsito e incidentes provocados por los automotores y evitar que conlleven a daños propios o contra terceros.

Previo a describir la legislación aplicable específicamente a los seguros y de la obligatoriedad de los automotores que se encuentran regulados actualmente, es importante describir parte de la legislación guatemalteca

que se encuentra inmersa en la estipulación de normas que intervienen en la circulación de los automotores. El Congreso de la República de Guatemala, bajo su función de decretar leyes, ha diseñado diversas leyes en función de regular la normativa de la conducción en la vía pública para los conductores, pasajeros y peatones. A lo largo del artículo se han descrito diferentes artículos establecidos en la legislación guatemalteca, que regulan la conducta de los ciudadanos guatemaltecos en relación cuando se produce un delito o falta dentro de la sociedad, asimismo, la aplicabilidad de estos artículos describe también las conductas producidas por los conductores en la vía pública.

Es por ello que es necesario, describir que el Código Civil en su artículo 1,646: “el responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños o perjuicios que le haya causado” (1963). Este artículo establece la obligatoriedad de indemnizar a las personas por los actos realizados, puesto que comprende parte de la responsabilidad civil. Es importante describir que la indemnización se llevará a cabo por daños ocasionados en función de la integridad física o psicología de las personas o bien en función de los daños materiales provocados a bienes muebles o inmuebles que se dañen cuando se produzca un hecho de tránsito en la vía pública.

El Código Penal, en el artículo 119 hace referencia a que la responsabilidad civil comprende la restitución, la reparación de los daños materiales o morales y la indemnización de perjuicios. Esta misma ley en su artículo 120 estipula que la restitución consiste, en restablecer o poner una cosa en estado anterior, siempre y cuando sea posible ya sea con abonos por deterioros, no importando si se encuentra a nombre de un tercero. La reparación de los daños materiales o morales se encuentra establecida en el artículo 121 de la presente ley, haciendo referencia al deterioro o daño causado al patrimonio de una persona, realizando una reparación del mismo valorando la entidad del daño y el de afección del agraviado si pudiere valorarse.

Por otra parte, se debe describir también el artículo 1,647: “la exención de responsabilidad penal no libera de la responsabilidad civil, a no ser que el juez así lo estimare atendiendo a las circunstancias especiales del caso” (1963), este artículo determina que el juez será el único responsable de determinar si un sujeto procesal es enviado a cumplir condena o bien será suficiente cumplir con la responsabilidad civil, esto atendiendo a la magnitud del caso y los daños ocasionados en el mismo. Por otra parte, las conductas de tránsito se encuentran reguladas por la Ley de Tránsito y su Reglamento, que es donde se contemplan todas aquellas acciones que se llevan a cabo en función de la regulación de las distintas formas en las que se organizan, administran y dirigen los peatones, conductores y pasajeros,

estableciendo así cuales son las responsabilidades de cada uno de estos perfiles, para asegurar que su comportamiento sea adecuado dentro de la vía pública.

Por su parte las aseguradoras del país se encuentran reguladas bajo Ley de la actividad aseguradora, donde en su artículo 1, se establece que será objeto para regular la formación, organización y cada una de las actividades de las aseguradoras o reaseguradoras para el registro de los asegurados y reasegurados. Esta ley ha sido implementada necesariamente para regular todas las actividades que corresponden a los seguros vehiculares dentro del país, estas instituciones encargadas han ofrecido pólizas y coberturas específicas para cada tipo de automotor, las cuales deben respetar lo establecido dentro de la legislación guatemalteca vigente. Esta ley es aplicada y supervisada por la Superintendencia de Bancos –SIB-, quien es la entidad encargada del registro, organización y control de cada una de las pólizas que las aseguradoras emiten a favor de los asegurados, por lo que son responsables de verificar el efectivo cumplimiento de todo lo establecido.

La contratación y comercialización de un seguro de vehículo se encuentra regulada por lo establecido y contemplado dentro del Código de Comercio guatemalteco, quien es el encargado de regular toda la actividad de comercio que se produce entre dos o más partes implicadas, para

efectos del seguro vehicular se establece en su artículo 874: “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 del seguro, se obliga a pagar la prima correspondiente” (1970).

Mediante este tipo de contrato, la aseguradora se compromete a adquirir las responsabilidades pertinentes para resarcir los daños ocasionados por el asegurado, que comprenden tanto la responsabilidad de los daños materiales, como la de los daños ocasionados físicamente. Para efectos de validez para el contrato del seguro se deben establecer ciertos elementos, tales como: el asegurador, solicitante, asegurado, beneficiario, prima, riesgo, siniestro y cobertura, las cuales le brindaran respaldo legal tanto al asegurado como a la aseguradora, asimismo se podrá confirmar mediante el pago del monto establecido para la póliza, según las condiciones del seguro y sobre todo de las coberturas generales y específicas estipuladas para resarcir los daños de los implicados en un hecho.

Por otra parte, se establece en el artículo 6 de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, acerca de la adquisición de la póliza del seguro en caso de homicidio o asesinato a favor del piloto, donde se expresa que en su falta se otorgará a los parientes de primer grado, lo cual tendrá que estar respaldado con certificaciones emitidas por el Registro

Nacional de Personas. Según lo estipulado en este artículo, se puede hacer conciencia de la importancia de tener una póliza de seguro vigente, debido a que como ciudadanos y conductores se está propenso a muchos percances viales, en caso de muerte en uno de estos acontecimientos la póliza de seguro tendrá una cobertura mínima de cincuenta salarios mínimos, a la familia dentro del primer grado de consanguinidad incluyendo a la esposa donde hará falta esta persona, esto con el fin de que las personas tengan la compensación necesaria por su muerte.

Para describir la legislación específica que en la actualidad regula el seguro de responsabilidad civil obligatorio para los vehículos automotores de Guatemala, es necesario recapitular el artículo 29 de la Ley de Tránsito de Guatemala, quien contempla que los vehículos automotores debe contratar al menos un seguro de responsabilidad civil, sin embargo, por no existir un reglamento para su efectivo cumplimiento para todos los automotores, se debe hacer mención del Acuerdo Gubernativo 392-2001 seguro obligatorio para transporte extraurbano y pasajeros, así como el Acuerdo Gubernativo 17-2020 seguro obligatorio para transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga. Ambos acuerdos establecidos dentro de la legislación guatemalteca, han contemplado coberturas e indemnizaciones mínimas para cubrir por parte de los asegurados de este tipo de automotores.



Los acuerdos establecidos contemplan un reglamento para regular la implementación de este tipo de seguros para los automotores antes descritos, el reglamento ha establecido montos para los terceros implicados en los hechos de tránsito, así como sanción económica para aquellos que no cumplan con la obligatoriedad del seguro, así también se establecen los daños de responsabilidad civil mínimos que debe cubrir la póliza adquirida. Dentro del reglamento se encuentran establecidos los mecanismos entre aseguradora y asegurado, con el afán de producir una efectiva cobertura.

### **Legislación y principios que puedan reñir con la realidad**

La implementación de obligatoriedad de seguro de responsabilidad civil para los vehículos automotores no debería reñir con la realidad, porque el artículo 29 de la Ley de Tránsito, ha contemplado que los vehículos automotores deben contratar al menos un seguro de responsabilidad civil contra terceros, siendo así que todos los conductores habiendo aprobado su examen de conducir teórico y práctico debe tener el conocimiento de este artículo. Así también los conductores desde hace unos años han estado a la expectativa del tema, porque al decretarse reglamentos tanto para la obligatoriedad de transporte extraurbano, como para el transporte colectivo urbano y carga, se espera se cree el reglamento de obligatoriedad para los automotores.

Pese a que la obligatoriedad ya se ha mencionado y establecido en la Ley de Tránsito, en la actualidad existen varios aspectos de principios que pueden reñir con la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil para los automotores, la primera se fundamenta en cuanto a los principios de los conductores, la postura de estos se ve representada por la falta de educación vial. Esto deja en evidencia que en ellos no existe la concientización pertinente que les haya inculcado el compromiso de por lo menos adquirir un seguro de responsabilidad civil. Tal como han expresado varios autores, la falta de educación vial es evidente dentro de la sociedad guatemalteca, cuestión que es verdaderamente preocupante para quienes se manejan dentro de la vía pública, porque no existe la seguridad pertinente de que todas las personas que transiten por esta vía tengan la capacidad de hacerlo adecuadamente.

La principal causa de riña en contra de la obligatoriedad de este reglamento, surgiría en torno a la actitud de los conductores. En la sociedad se han integrado leyes aplicables para el tránsito, en las que la actitud de los conductores ha sido desfavorecedora para su adecuada aplicabilidad, un claro ejemplo de ello fue cuando se impuso la circulación de dos personas en motocicleta, las protestas se hicieron presentes de acuerdo con el periódico La Hora en el (2009) al momento de darse a conocer la nueva normativa la asociación de motoristas se organizó y expreso que: “en horas de la tarde, se tiene prevista una manifestación que

se concentrará en el Obelisco, con el fin de repudiar la norma, (...) los próximos días se efectúen protestas de mayor intensidad.

Lo anterior deja en evidencia que cuando los conductores no se sienten cómodos con la implementación de nuevas normas dentro de la sociedad, su acción de respuesta son las protestas, en todo caso estas se llevan de acuerdo con lo establecido en el artículo 35 de la Constitución Política de La Republica de Guatemala, en la cual establece la libertad de emisión del pensamiento, siendo este considerado como un derecho individual que puede verse representado a través de protestas públicas, expresando inconformidad o sentimiento de rechazo hacia ciertas acciones de gobierno u otras que considere que van en contra de su integridad humana. Sin embargo, en este caso específicamente la mayoría de las personas han estado de acuerdo en la implementación de normas que regulen a los automotores porque los percances aumentan.

Pese a las manifestaciones realizadas por los motoristas respecto al tema de la cantidad de pasajeros que pueden circular sobre una motocicleta y así también de la necesidad de portar chaleco y casco con número de placa, la legislación sigue vigente, las normas y sanciones se encuentran establecidas bajo el Acuerdo Gubernativo 105-2009, no obstante, esta legislación en algunas ocasiones es aplicada correctamente, pero en otras no lo es del todo. En la vía pública se han visto varios casos de motoristas

transportándose inclusive hasta con cuatro pasajeros, donde la mayoría de las personas busca transportarse a distintos lugares, por lo que no dudan en abordar una motocicleta.

La mayoría de los conductores de este tipo de vehículo argumenta que es de apoyo para el desarrollo individual y familiar. Sin embargo, en esta nueva perspectiva cabe mencionar otro de los principios que podría reñir con la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, tal como lo argumentan algunos motoristas este automotor es empleado y categorizado como una herramienta económica que les permite el desarrollo personal e inclusive el familiar, puesto que con ello se logran transportar a sus áreas de trabajo, escuelas u otras instituciones que necesiten visitar. Ciertamente ha sido un automotor comercializado masivamente en el país por el precio económico que este ha tenido en el mercado, es importante describir que no todos los conductores que adquieren un automotor tienen los recursos económicos necesarios tanto para adquirirlo como para darle un óptimo mantenimiento.

Los automotores en la mayoría de los hogares son adquiridos a través de créditos, lo cual deja en evidencia que no se cuenta económicamente con la solvencia necesaria, lo cual imposibilita la obtención de un seguro de por lo menos responsabilidad civil. Las limitaciones económicas dentro del país son evidentes y de eso no existe duda alguna, por lo que las

posibilidades de adquirir algún tipo de automotor se encuentra condicionado al factor económico, asimismo las responsabilidades que esto conlleva no se encuentran presupuestadas por los conductores, para la mayoría de los guatemaltecos un seguro independientemente si es de responsabilidad civil u otro tipo, aparte de ser una necesidad resulta siendo un lujo debido a que esto no se encuentra contemplado dentro de la canasta básica, esto no se ha tenido contemplado como un gasto dentro de los presupuestos familiares y tampoco por las autoridades encargadas de establecer los gastos de esta canasta y de fijar el salario mínimo guatemalteco.

Varios de los autores que se han descrito anteriormente, argumentan acerca del nulo cumplimiento y aplicabilidad de las leyes guatemaltecas, siendo este, uno de los principios de legalidad que pueden reñir con la implementación de la obligatoriedad para los vehículos automotores. Ciertamente en el país existen elevados índices de corrupción, lo cual conlleva a que sea poco posible que esta nueva legislación se aplique adecuadamente para los vehículos automotores.

## **Análisis de las pólizas actuales y posible integración de una legislación para su efectivo cumplimiento**

En la actualidad se encuentra establecido dentro de la Ley de Tránsito en su artículo 29, la adquisición mínima de un seguro de responsabilidad civil para los vehículos automotores, pero no existe una legislación reglamentaria que regule su obligatoriedad para los automotores. Actualmente las pólizas y obligatoriedad se encuentran reguladas para el transporte extraurbano y urbano, así como para aquellos dedicados al comercio a través de los automotores. Dentro de la sociedad guatemalteca surge la necesidad inminente de que se cree un reglamento que verifique el cumplimiento de obligatoriedad para los automotores, porque los incidentes son frecuentes dentro de la vía pública.

La necesidad de obligatoriedad surge porque el parque vehicular de Guatemala en los últimos años ha ido en incremento y esto ha producido a que los índices de hechos de tránsito se eleven. Algunas autoridades han expresado que dentro de las estadísticas de incidentes no solamente se evidencia el incremento de automotores en el país, sino también la falta de educación vial que existe en los conductores. Las acciones de las autoridades con afán de reducir los hechos de tránsito, no se han hecho esperar, lo más reciente de acuerdo con educación vial implementado por las autoridades ha sido lo establecido como aspectos regulatorios de

velocidad, decretando así una ley de fortalecimiento en la cual se ha establecido, fue propuesta para regular la velocidad de todos los tipos de vehículos que circulan dentro del país.

La educación vial no solamente se centra en conocimientos teóricos, esta forma parte indispensable de la concientización, sensibilización y sobre todo de la creación de cultura de responsabilidad frente a las acciones que se hacen presentes como conductores, peatones y pasajeros. Por lo que esta debe ser considerada como pilar fundamental para el efectivo cumplimiento de la integración de una nueva legislación de obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil para vehículo automotor. Las pólizas establecidas por las aseguradoras actualmente para los vehículos particulares y motocicletas, contemplan únicamente la responsabilidad de resarcir los daños materiales ocasionados a terceros, tanto en bienes materiales, como en daños físicos y lesiones, las pólizas de seguro de responsabilidad civil, de acuerdo con algunos asesores, poco atractivas para los conductores de vehículos particulares, puesto que ellos buscan que sus daños también sean cubiertos.

No obstante, las pólizas establecidas actualmente para los seguros de responsabilidad civil para automóviles y motocicletas, se verían modificadas puesto que la legislación nueva establecería montos mínimos de cobertura para cada uno de los aspectos que establece la ley incluyendo

los daños al medio ambiente que se puedan presentar a causa del hecho de tránsito. En la actualidad los montos de indemnización son establecidos por cada una de las aseguradoras del país, porque no existe un reglamento que lo establezca, asimismo estas pólizas tampoco contemplan una cobertura de costos para la limpieza del medio ambiente por los daños ocasionados.

La integración de estos elementos a las pólizas vigentes, incrementaría su valor comercial lo cual repercutiría en la estabilidad económica de cada conductor particular que desee adquirir este tipo de póliza. Por otra parte, se debe considerar que la integración de una legislación para el efecto de cumplimiento de obligatoriedad para un seguro de responsabilidad civil para los automotores, supondría también el incremento de responsabilidades y funciones de las autoridades encargadas de velar por el tránsito. Algunos autores han argumentado que las autoridades en la actualidad no tienen la cantidad de agentes oportuna, para velar por el cumplimiento de la legislación vigente en la actualidad por parte de los conductores.

Lo anterior ratifica que la integración de la legislación que regulé el seguro obligatorio para todo tipo de vehículo automotor, implicaría que esto tampoco pueda ser controlado, supervisado y regulado por estas autoridades. Otro de los factores que tergiversa y debe considerarse para



la integración de la legislación para obligatoriedad de todo tipo de automotor a nivel nacional, es la corrupción que existe en el país. De acuerdo con López (2018) “la corrupción en la policía, en todas las comisarías y subestaciones del país, es uno de los desafíos que las Fiscalías” (p. 3). Las autoridades nacionales están conscientes de la corrupción existente entre los distintos agentes, encargados de velar por el cumplimiento de las leyes nacionales. El argumento de López se expresa en referencia a los agentes de Policía Nacional Civil, estos en su mayoría se han visto implicados en el tema de corrupción, haciendo referencia a la remuneración que se le compensa a las autoridades cuando no sancionan a los ciudadanos cuando no respetan leyes.

Un caso de relevancia en la sociedad guatemalteca fue cuando: “Julio César Sánchez Vásquez, Danny Manolo Medina Reyes y Edgar Leonel Pérez Balderramos, fueron condenados a siete años y ocho meses de prisión inconvertibles por el delito de cohecho pasivo. Los policías exigían 3 mil quetzales a una persona a cambio de no consignarla” (Soy502, 2019). Tal como se mencionaba anteriormente las mismas autoridades han hecho que el cumplimiento de las leyes del país no se lleve a cabo adecuadamente, puesto que han sacado beneficio económico de ello. Estas son algunas consideraciones oportunas que se deben tomar en cuenta al momento de gestionar una posible integración de legislación para la obligatoriedad en los automotores.

## **Del seguro obligatorio**

A lo largo de los años, en varios países del mundo el seguro vehicular se ha impuesto como obligatorio para los automotores que circulan por la vía pública, porque ha sido una medida estratégica de control para los hechos de tránsito que ocurren dentro de la misma, con afán de minimizar los índices que se presentan sobre los percances. Para el cumplimiento de esta obligatoriedad, se han determinado normativas que permitan regular las acciones de los conductores y asimismo dentro de estas se estipulan las sanciones correspondientes para resarcir los daños ocasionados a los implicados dentro de un percance vial, por su parte también se han contemplado las coberturas pertinentes que se deben respetar para resarcir eficientemente los daños ocasionados a los terceros.

Como se ha mencionado, en Guatemala, la obligatoriedad del seguro se encuentra estipulada en el artículo 29 de la ley de tránsito, no obstante, no existe un reglamento que le permita ser aplicada dentro del territorio. La falta de reglamento para la aplicabilidad del seguro obligatorio para todo tipo de vehículo automotor, ha desencadenado otro tipo de acciones por parte de las autoridades, quienes, ante la preocupación del incremento de hechos de tránsito a través de los años, han optado por la creación de reglamentos que permitan regular el seguro obligatorio que integre la responsabilidad civil para los vehículos de transporte colectivo y

asimismo para transporte extraurbano. Estos reglamentos contemplan aspectos de cobertura, sanciones y responsabilidades para cada uno de los conductores que poseen y transitan con este tipo de automotor.

Sin embargo, la necesidad de implementar un seguro obligatorio de responsabilidad civil para todo vehículo automotor en Guatemala, nace a raíz del incremento de los hechos de tránsito que se han producido en los últimos 5 años, puesto que las cifras van en aumento, en los últimos 5 años en promedio han ocurrido 20 hechos de tránsito diarios dentro de las distintas arterias de la ciudad, lo cual se complica aún más cuando las partes implicadas carecen de un seguro vehicular que respalde los daños ocasionados a terceros y que sea casi nula la responsabilidad de resarcir los daños.

### **Definición**

Antes de iniciar la necesidad de implementar un seguro obligatorio, se realiza un análisis de diferentes definiciones. De acuerdo con el Diccionario Panhispánico (2020) el seguro obligatorio se comprende como: “seguro que debe suscribir y mantener en vigor el propietario de un vehículo”. Ciertamente, el seguro obligatorio contempla la característica de mantenerse en vigor siempre que sea exigido y regulado por las normativas de un país. Por su parte, Coll (2020) ha expresado que: “el

seguro del automóvil es obligatorio en casi todos los países, siempre y cuando la modalidad obligada por el Estado sea la modalidad básica. Esta modalidad básica cubre la responsabilidad civil del propietario y el conductor del vehículo, al causar daños a terceras personas”.

Se debe tener claro, que la obligatoriedad de un seguro, dependerá de la normativa que se suscriba en un determinado territorio, asimismo las características que este contemple están estrechamente ligadas a las consideraciones pertinentes de las autoridades competentes. Es decir, la obligatoriedad de seguro, no se aplica de igual forma en todos los países, para algunos la obligatoriedad es aplicable a todos los automotores o bien a automotores específicos, todo dependerá de las circunstancias en las que se establezcan las normativas.

### **Seguro de responsabilidad civil por daños a terceros**

La responsabilidad civil se ha entendido como la acción de resarcir los daños ocasionados de manera voluntaria o involuntaria, a terceros. Bajo este concepto, la legislación nacional contempla el seguro de responsabilidad civil, en el artículo 986 del Código de Comercio, por otra parte, la postura respecto al seguro de responsabilidad civil por daños a terceros con obligatoriedad, se define como la: “responsabilidad de resarcir los daños y/o lesiones que se ocasionen a terceras personas,

derivadas de la actividad diaria y causados por actos propios, por personas dependientes por objetos inanimados, por animales o por peligros atraentes” (Tecniseguros, 2021). Ambos conceptos, engloban adecuadamente las características que rigen el seguro de obligatoriedad de responsabilidad civil en el territorio nacional y la base fundamental para establecer una nueva legislación que englobe la obligatoriedad para todos los automotores.

### **Características de las coberturas**

La obligatoriedad de este tipo de seguro en el territorio nacional, se encuentra establecido únicamente para el transporte extraurbano de pasajeros, y para el transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga. Las coberturas establecidas para los mismos se contemplan bajo cuatro perspectivas: a) afectaciones físicas, b) daños a propiedad de terceras personas, c) costos de limpieza y d) afectaciones a tripulantes, por tratarse de automotores de comercio, las coberturas mínimas exigidas por parte de las autoridades han sido establecidas bajo estas 4 perspectivas. No obstante, las pólizas de seguro de responsabilidad civil para automóviles particulares y motocicletas no se encuentran establecidas bajo ningún tipo de reglamento, salvo lo establecido dentro de la legislación nacional.

Las coberturas que se establecen para el seguro de obligatoriedad en Guatemala, contemplan así, en el artículo 992 del Código de Comercio: “daños a propiedad ajena. El seguro de automóvil por daños a propiedad ajena, comprende la responsabilidad civil del asegurado, causada por el uso del automóvil al ocasionar daños materiales a vehículos u otros bienes” (1970). Así también se respalda del artículo 993 del Código de Comercio “Atropello de personas. El seguro de automóvil por atropello de personas, comprende la responsabilidad civil derivada de daños y perjuicios a terceros en su persona, por el uso del automóvil asegurado” (1970).

Los artículos que se contemplan dentro del Código de Comercio establecen de manera general las coberturas mínimas que en la actualidad deben resarcir los seguros de responsabilidad civil de los automotores que circulen en el territorio de Guatemala. No obstante, las aseguradoras del país han generalizado que las pólizas de este tipo de seguro incluyen la cobertura de: muerte y lesiones corporales a terceros y daños materiales a terceros, asimismo las coberturas de la póliza incluyen al asegurado defensa legal para todo proceso de litigio que se genere en cuanto al hecho de tránsito ocasionado. Sin embargo, las características de estas coberturas se verán modificadas en gran medida cuando se introduzca la legislación de obligatoriedad para todo vehículo automotor, porque se contemplarán

condiciones de cobertura mínimas para los asegurados y montos mínimos de indemnización para los terceros agraviados.

### **Análisis de los hechos de tránsito ocurridos en el 2020 en el departamento de Guatemala cuando un vehículo cuenta con seguro; frente un vehículo que no cuenta con seguro**

El año 2020 se vio afectado en gran medida por el impacto de la pandemia provocada por el virus COVID-19, el cual generó desestabilidad en los ciudadanos a nivel mundial. Los ciudadanos guatemaltecos se vieron afectados en aspectos de salud, económicos y materiales, tras las medidas tomadas para prevenir el contagio de dicha enfermedad. De acuerdo con Vega (2020) “el viernes 13 de marzo, el presidente Alejandro Giammattei anunció del primer caso de covid-19 en Guatemala. Dos días después, se confirmó el primer fallecido por la enfermedad. Así iniciaron los contagios en el país y las medidas para detenerlo”.

Luego de haberse presentado el primer caso de contagio dentro del territorio guatemalteco, se tomaron medidas de salud y seguridad nacional, que produjeron cierta inconformidad en los habitantes del país y que provocaron que inclusive algunos se prestaran a manifestaciones en contra de dichas medidas, una de estas medidas fue implementar el toque de queda, de acuerdo con Ola (2020):

Los casos de contagio del nuevo coronavirus van en aumento en Guatemala, y para frenar su propagación, el presidente Alejandro Giannetti anunció este sábado 21 de marzo que aplicará el toque de queda en todo el país a partir de este domingo 22.

Al haberse implementado el toque de queda dentro del país, la circulación de los automotores se disminuyó, lo cual redujo considerablemente los hechos de tránsito que se producían a diario. Asimismo, las condiciones de prevención de contagio trajeron consigo el cierre de instituciones educativas, así también la reducción de las jornadas laborales se hizo evidente durante los meses de marzo a octubre. Así también, en concordancia de las medidas de prevención se establecieron medidas para restringir que la sobrecarga vehicular en la vía pública, a tal grado de considerar el número de placa, como condicionante de circulación, en relación a ello Palacios (2020) expresa que para la circulación en ese año, se debía tener en cuenta si el identificador alfanumérico de la placa era par o impar, porque solo así el propietario tendría la opción de utilizar su transporte.

De acuerdo con lo descrito con anterioridad, se comprobó que, con esa medida de prevención, las autoridades nacionales lograron regular la circulación de los automotores en el país, reduciendo así las estadísticas de hechos de tránsito, según Departamento de Tránsito de la PNC (2020):



Los registros de hechos de tránsito ocurridos entre el 1 de enero y 13 de abril de 2020 presentan una reducción del 18% en comparación con el mismo período del año pasado, según los datos obtenidos del Reporte de Novedades de la Policía Nacional Civil –PNC-, informó el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito –ONSET.

Las estadísticas presentadas por el Departamento de Tránsito de la PNC, deja en evidencia que los hechos de tránsito se disminuyeron cuando las restricciones de circulación se implementaron dentro del territorio nacional. No obstante, la información de Mutz (2020) indica que: “la Policía Municipal de Tránsito de Guatemala reporta en promedio 35 accidentes de tránsito diarios desde el 1 de octubre de 2020. Montejo, director de Comunicación de Emetra, informó que la situación ocurre desde que finalizó el toque de queda”. El informe presentado por Mutz esclarece que los accidentes de tránsito se incrementaron en cuanto las restricciones de circulación se retiraron.

Pese a las estadísticas que presentan las distintas instituciones, los hechos de tránsito estaban presentes aunque hayan disminuido, nunca desaparecieron, el panorama respecto a esta situación en gran medida era negativo para quienes se veían involucrados en un percance vial en ese año donde la pandemia apareció en Guatemala, puesto que el contagio estaba presente y podía presentarse en cualquier lugar, asimismo las autoridades priorizaban las medidas de salud para prevenir la expansión de contagio de este virus, por lo que era complicada la movilización de autoridades de tránsito al lugar de los hechos. Por otra parte, las jornadas

laborales eran reducidas, así también el toque de queda restringía la circulación de los vehículos después de ciertos horarios, por lo que al presentarse un accidente tránsito el panorama se tornaba complicado, porque existían diversos factores que intervenían directa e indirectamente para gestionar una pronta negociación.

No obstante, para aquellos conductores que contaban con un seguro vehicular, el panorama parecía alentador, puesto que la aseguradora fácilmente coordinaba su llegada al lugar de los hechos y contaron con permisos para circular sin restricción de horarios, para responsabilizarse de los daños ocasionados por el asegurado. Sin embargo, cuando los conductores no contaban con un seguro vehicular, esto se complicaba, porque ante la situación de pandemia que se estaba viviendo en el país, las condiciones económicas de las familias guatemaltecas no alcanzaban para cubrir la responsabilidad de un percance vial, lo cual producía conflicto entre las partes implicadas, puesto que el responsable de los daños no tenía las condiciones económicas para resarcir su daño, aunque estos hubiesen tenido la culpa, sus posibilidades económicas no les permitía hacerles frente.

Ante la situación que se presentaba, varios de los implicados en estos hechos de tránsito se vieron en la necesidad de llegar incluso a la vía legal, para exigir la responsabilidad civil del responsable del hecho de tránsito,

sin embargo, otros no procedieron por esta vía, sino llegaron a un acuerdo entre ambas partes para que la responsabilidad se hiciera efectiva incluso por cuotas. De acuerdo con García (2021) el 31 de diciembre del 2020 en la ciudad capital, se produjeron alrededor de “9 colisiones de vehículos, 10 colisiones de motocicletas, 5 vehículos volcados y 1 conductor fallecido en colisión vehicular múltiple”. Por otra parte, Sánchez (2020) un reporte del Instituto Nacional de Ciencias Forenses (Inacif), reveló que el 44% de las víctimas mortales en los accidentes de tránsito son los pilotos de vehículos. Del 1 de enero al 31 de julio el Inacif realizó 1 mil 174 necropsias relacionadas con hechos de tránsito, del total, 1 mil personas fallecidas eran hombres, 169 mujeres y el resto no se especificó.

De acuerdo con información proporcionada por Sánchez (2020) las víctimas mortales que presentaron los hechos de tránsito que se produjeron en 2019 y 2020, se describe así: en el año 2019, en enero se presentaron 242, febrero 222, marzo 288, abril 196, mayo 192, junio 195, julio 247 muertes. Por su parte el año 2020, para enero fue de 415, febrero 244, marzo 203, abril 130, mayo 125, junio 116, julio 141.

En relación a las estadísticas proporcionadas por distintas instituciones privadas y públicas, se logra observar que los hechos de tránsito durante el año 2020, se redujeron en gran medida cuando existían restricciones de circulación para los vehículos, se puede ver tendencia de aumento en el

mes de enero y febrero siendo estos meses donde la pandemia aún no había azotado al país, no obstante, para los meses siguientes las tendencias de víctimas se redujeron considerablemente. La tendencia de baja se llevó a cabo cuando existieron restricciones de circulación en el territorio, porque no todo el parque vehicular se encontraba en circulación, por lo que la cantidad en la vía pública era limitada, habiendo menor probabilidad de provocar o ser víctima de un percance vial.

No obstante, cuando las restricciones, los hechos de tránsito se vieron incrementados sobrepasando la estadística del año 2019 de 29 hechos diarios, hasta llegar a los 35 diarios en el 2020, este dato estadístico se obtuvo aun cuando no todo el parque vehicular se encontraba en circulación, esta cifra era y es alarmante para las autoridades, porque en definitiva los percances viales se hacen cada vez más relevantes y se prevé que sean aún mayores cuando las restricciones de prevención por la pandemia se eliminen, es decir, que las labores estudiantiles vuelvan a su cotidianidad, cuando todas las empresas reanuden sus actividades de manera presencial y sin horario restringido y cuando las personas puedan salir libremente sin miedo al contagio del virus COVID-19.

La inexistencia de un reglamento de obligatoriedad para adquirir un seguro que integre la responsabilidad civil contra terceros para todos los automotores, es una de las razones que ha provocado que los hechos de

tránsito no disminuyan en la sociedad guatemalteca, porque la nula obligación de resarcir los daños ocasionados ha producido que los conductores manejen de manera imprudente o inclusive con irresponsabilidad, es por ello que la implementación de obligatoriedad de este tipo de seguro, garantiza que se pueda resarcir de manera inmediata los daños que se han ocasionado a los terceros implicados y que no exista excusa alguna para no realizarlo, lo cual sería de beneficio para ambas partes implicadas.

## **Anexos:**

### **MINISTERIO DE GOBERNACIÓN**

Acuérdese emitir el siguiente: REGLAMENTO PARA LA CONTRATACIÓN DE SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA VEHICULOS AUTOMOTORES EN GUATEMALA

**ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO \_\_\_\_\_**

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA**

#### **CONSIDERANDO**

Los índices de hechos de tránsito que se han presentado en los últimos 20 años en el territorio nacional, y el incremento de los mismos año con año, se evidencia la necesidad de implementar un reglamento de seguro de responsabilidad civil obligatorio para todo vehículo automotor que transita en la vía pública nacional.

## **CONSIDERANDO**

Lo establecido en el artículo 29 de la Ley de Tránsito, estableciendo que todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública, deberá contratar, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de dicha ley.

## **POR TANTO**

En ejercicio de la función que le confiere el artículo 183 literal e) de la Constitución Política de la República y con fundamento en los Artículos 6 y 27 literal j) del Decreto Número 114-97 del Congreso de la República de Guatemala y el Artículo 29 de la Ley de Tránsito.

## **ACUERDA**

Emitir el siguiente:

### **REGLAMENTO DE SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA VEHÍCULO AUTOMOTOR**

#### **CAPITULO I: GENERALIDADES DEL REGLAMENTO**

**ARTÍCULO 1: Del Objeto.** Desarrollar la obligación de todo propietario de cualquier tipo de automotor autorizado para circular por la vía pública, a contratar y mantener vigente un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes para indemnizar por muerte, lesiones y daños y perjuicios a las personas que sufran dicha situación como resultado de un hecho de tránsito.

**ARTÍCULO 2:** El seguro al que se refiere este reglamento, deberá cubrir, además, todos aquellos daños que produzcan dichos vehículos a la propiedad privada, propiedad pública, medio ambiente y a las personas que se conduzcan en el vehículo o bien a los terceros agraviados.

**ARTÍCULO 3:** La unidad de indemnización que se utilizará en este reglamento, será el salario mínimo no agrícolas, vigente en el año en que suceda el hecho de tránsito.



**ARTÍCULO 4:** Las obligaciones y sanciones que se imponen en el presente reglamento, no eximen ni eliminan ninguna de las responsabilidades que se establecen en las leyes civiles y penales aplicables y vigentes del país.

**ARTÍCULO 5:** Para efectos de este reglamento, se establece como vehículo automotor a cualquier tipo de transporte de dos o más ruedas que se utilice dentro de la vía pública.

## **CAPITULO II: DE LAS ESPECÍFICACIONES DEL SEGURO**

**ARTÍCULO 6: De las coberturas.** El presente reglamento, establece las coberturas que debe contemplar el seguro de responsabilidad civil, el cual debe tener un monto de 250 salarios mínimos, para cubrir las siguientes situaciones:

- 1. De los terceros:** Cubrir las afectaciones físicas incluyendo la muerte a terceras personas que no se conduzcan en el vehículo.
- 2. De los tripulantes:** Cubrir las afectaciones físicas, incluyendo la muerte para personas que viajen como tripulantes en el vehículo.
- 3. De la propiedad:** Cubrir los daños producidos a propiedad de terceras personas y propiedad pública.
- 4. Del medio ambiente:** Costos de limpieza por daños al medio ambiente

## **ARTÍCULO 7: De los montos de indemnización por pérdida**

No.	Indemnización	Monto
1	Invalidez total y permanente	50 salarios mínimos
2	Ceguera absoluta y permanente	50 salarios mínimos
3	Pérdida completa de ambas manos o de ambos pies	50 salarios mínimos
4	Pérdida de un ojo con expulsión	15 salarios mínimos
5	Pérdida 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	07 salarios mínimos
8	Pérdida del dedo pulgar	10 salarios mínimos
9	Pérdida del dedo índice	07 salarios mínimos
10	Pérdida de un dedo de la mano, diferente al índice o pulgar	02 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 de un pie	04 salarios mínimos
14	Pérdida de un dedo del pie, diferente del dedo gordo	01 salario mínimo

**ARTÍCULO 8: De los montos de indemnización por días de incapacidad provocados por las curaciones derivadas del hecho de tránsito**

No.	Días de incapacidad	Monto
1	10 días o menos	1 salario mínimo
2	11 a 30 máximo	3 salarios mínimos
3	31 a 45 máximo	4 salarios mínimos
4	Más de 46 días	6 salarios mínimos

**ARTÍCULO 9:** Las aseguradoras serán las encargadas de establecer los montos de indemnización para las lesiones no especificadas en las condiciones del artículo 8 y 9 del presente reglamento.

### **CAPITULO III: DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES**

**ARTÍCULO 10: Presentar o cargar la póliza del seguro al pagar la tarjeta de circulación.** Todo propietario deberá presentar o cargar la póliza de seguro vigente, para generar su pago de circulación, en caso contrario, no podrá circular en la vía pública.

**ARTÍCULO 11: Obligación de portar documentación del seguro.**

Todo propietario deberá portar en su vehículo la póliza o cualquier otro documento que permita verificar que el seguro adquirido está vigente y sobre todo al día en su pago, para hacerse efectivo al presentarse un hecho de tránsito.

**ARTÍCULO 12: Aviso inmediato a la aseguradora.** Todo vehículo que se vea involucrado en un hecho de tránsito, debe avisar en un tiempo máximo de 6 horas, a la aseguradora que está a cargo de su seguro vehicular. De caso contrario estará sujeto a lo estipulado en el artículo 15 de este reglamento.

**CAPÍTULO IV: DE LAS OBLIGACIONES DE LAS  
ASEGURADORAS**

**ARTÍCULO 13: De la ejecución de los contratos de seguro.** Las aseguradoras del mercado, se encuentran obligadas a establecer contratos de seguro de conformidad de lo establecido con este artículo, así como de las otras leyes que regulan la materia de comercialización de dicho servicio.

**ARTÍCULO 14: Reporte de los hechos de tránsito.** Se establece como obligación a las aseguradoras del país, emitir un informe mensual de los hechos de tránsito que atienden a favor de sus aseguradores, dicho reporte debe ser emitido al Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET).

**ARTÍCULO 15: Multas que se impondrán.** Las aseguradoras que presenten atraso o nulidad del envío del reporte antes descrito, estará afecta a una multa de Q5,000.00 por cada mes en el que no haya realizado el reporte del informe solicitado.

#### **CAPITULO IV: DE LAS AUTORIDADES**

**ARTÍCULO 16: Interpretación del presente reglamento.** Para efectos de implementación e interpretación del presente reglamento, se nombra responsable al Ministerio de Gobernación, a través del Departamento de Tránsito de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil, para brindar atención específica a los artículos establecidos con anterioridad o cualquier problema que surja en cuanto a su interpretación.

**ARTÍCULO 17: Supervisión de la vigencia del seguro adquirido.** Para efectos del cumplimiento del presente reglamento, se confiere a las entidades del tránsito tanto municipales como nacionales, la responsabilidad de montar puestos operativos, en afán de verificar que los conductores porten la póliza o constancia de vigencia del seguro adquirido.

**ARTÍCULO 18: Del monitorio de hechos de tránsito.** Se confiere al Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito –ONSET, la responsabilidad de tener el análisis de la incidencia vehicular por zonas, municipios y departamentos. Asimismo, se le asigna la responsabilidad, de tener una base de datos actualizada con el total de hechos de tránsito en el que un mismo vehículo se ha visto implicado, por número de placa.

**ARTÍCULO 19: Multas que se impondrán.** Las autoridades de tránsito, tendrán la responsabilidad de multar a todos los conductores que transiten en la vía pública sin portar el seguro, que el presente reglamento establece, las multas impuestas, estarán en función de los siguientes montos y casos:

<b>Situación</b>	<b>Monto</b>
No contratar el seguro vehicular de responsabilidad civil	Q25,000.00
Transitar con una póliza de seguro vencida	Q15,000.00
No portar constancia de la vigencia del seguro vehicular	Q5,000.00
No haber avisado un hecho de tránsito a su aseguradora en el tiempo establecido	Q1,000.00

De lo anterior, también se implanta que aquel vehículo que se vea implicado en un hecho de tránsito y no cuente con el seguro vehicular que este reglamento establece, será sancionado con la cancelación de la circulación en la vía pública, por 5 años, y los conductores deberán hacer frente a las responsabilidades que el hecho de tránsito amerite.

## **CAPITULO VI: OBLIGATORIEDAD DEL REGLAMENTO**

**ARTÍCULO 20: Obligación de contratar el seguro de responsabilidad civil.** La contratación del seguro de responsabilidad civil por obligación, deberá realizarse en un plazo máximo de 30 días después de que el presente reglamento entre en vigencia.

**ARTÍCULO 21: Vigencia del reglamento.** Se establece que este reglamento entre en vigencia, ocho días después de su publicación en el Diario de Centro América.

**COMUNÍQUESE**



## **Conclusiones**

Se determinó que es evidente la necesidad de regular un seguro obligatorio de responsabilidad civil para todo vehículo automotor en Guatemala para la pronta indemnización de víctimas de hecho de tránsito, la regulación debe hacerse bajo un reglamento, porque en la actualidad se han establecido únicamente para los vehículos de transporte extraurbano, colectivo y de carga, lo cual exceptúa a los automóviles particulares y motocicletas, no obstante existen factores que influyen indudablemente en que se produzcan un aumento en cuanto a colisiones y hechos de tránsito, el panorama se complica en definitiva, cuando ninguno de los automotores cuenta con un seguro vehicular que les permita resarcir los daños ocasionados a terceros.

Se comparó, la situación de hechos de tránsito ocurridos en el 2020 en el departamento de Guatemala cuando un vehículo cuenta con seguro; frente a un vehículo que no cuenta con seguro, de lo cual se obtuvo que las estadísticas de hechos de tránsito del año 2020, son variables en comparación con otros años. Al no tenerse un reglamento de obligatoriedad para el vehículo automotor en el territorio nacional, en la vía pública se ve reflejada una complicación de negociación entre las partes implicadas, cuando los conductores no cuentan con seguro la responsabilidad de resarcir los daños no se hace efectiva adecuadamente,

al contrario, cuando los responsables cuentan con un seguro, su responsabilidad se hace efectiva a través de la aseguradora contratada.

Se comprobó, que la implementación del seguro obligatorio de responsabilidad civil para todo vehículo automotor en Guatemala no riñe con la legislación actual, porque en el artículo 29 de la Ley de Tránsito de Guatemala se ha contemplado que todo tipo de vehículo automotor debe contratar al menos un seguro vehicular de responsabilidad civil, que le respalde para resarcir los daños provocados dentro de un percance o accidente vial, no obstante, la riña no existe entre la legislación y la creación de un reglamento, sino surge en cuanto a la conducta que se genera por parte de los conductores quienes con anterioridad se han presentado con algún grado de inconformidad cuando se establecen nuevas regulaciones de circulación.

## Referencias

### Textos

Con Reyes, J. (2015). *Necesidad de reformar la ley del seguro obligatorio de pasajeros del servicio extraurbano regulado por el acuerdo gubernativo 265-2001*. (Tesis de licenciatura) Universidad San Carlos de Guatemala. Recuperado de [http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04\\_12984.pdf](http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_12984.pdf)

Departamento de Tránsito Policía Nacional Civil (2020). *Boletín informativo 12-2020*. Departamento de Tránsito Policía Nacional Civil. Recuperado de <https://transito.gob.gt/wpcontent/uploads/2021/02/Boletin-No.-12-2020.pdf>

Escobedo, J. M. y Sabetian, P.W. (2011). *Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito urbano*. (Tesis licenciatura) Universidad de San Carlos de Guatemala. Recuperado de [http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/05/05\\_8784.pdf](http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/05/05_8784.pdf)

Mendoza Guevara, E. (2005). *Análisis jurídico del contrato de seguro de transporte de personas y la efectividad en su aplicación obligatoria en el transporte extraurbano en Guatemala*. (Tesis de licenciatura). Universidad San Carlos de Guatemala. Recuperado de [http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04\\_6060.pdf](http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_6060.pdf)

Vásquez Rodríguez, G. (2009). *Consecuencias jurídicas de los accidentes de tránsito, cuando no existen personas lesionadas*. (Tesis de licenciatura) Universidad San Carlos de Guatemala. Recuperado de [http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04\\_8205.pdf](http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_8205.pdf)

## **Legislación**

Asamblea Nacional Constituyente. (1985). *Constitución política de la República de Guatemala*. Dado en el salón de sesiones de Asamblea Nacional Constituyente el 31 de mayo 1985. Guatemala.

Congreso de la República de Guatemala (1996). *Decreto 132-96 Ley de Tránsito*. Publicado en Diario de Centroamérica del 23 de diciembre 1996. Guatemala.

Congreso de la República de Guatemala (2016). *Decreto 45-2016 Ley para el fortalecimiento de la seguridad vial*. Publicado en Diario de Centroamérica, No. 50, del 05 de julio del 2017. Guatemala.

Congreso de la República de Guatemala (1973). *Decreto 17-73 Código penal de Guatemala*. Publicado en Diario de Centroamérica, No. 4561, del 27 de julio de 1973. Guatemala.

Congreso de la Republica de Guatemala (1970). *Decreto 2-70 Código De Comercio*. Publicado en Diario de Centroamérica, 9 de abril 1970. Guatemala.

Jefe de Gobierno Peralta Azurdia. (1963). *Decreto-ley No 106. Código civil*. Publicado 14 de septiembre 1963. Guatemala.

Ministerio de Gobernación. (1998). *Acuerdo Gubernativo 273-98 Reglamento de Tránsito*. Publicado en Diario de Centroamérica, No. 11, del 29 de mayo de 1998. Guatemala.

Ministerio de Gobernación (2020). *Acuerdo Gubernativo 17-2020 Reglamento para la contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros del transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga*. Publicado en Diario de Centroamérica, No. 7, del 12 de febrero del 2020. Guatemala.

Ministerio de Gobernación (2001). *Decreto 265-2001 Reglamento para la contratación de Seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas*. 27 de junio 2001. Guatemala.

Ministerio de Gobernación (2001). *Decreto 392-2001 Reformas al reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas*. 1 de octubre 2001. Guatemala.

## **E-grafías**

Aseguradora La Ceiba (2015). *Caratula de póliza del seguro de vehículos automotores*. Aseguradora La Ceiba. [https://www.aceiba.com.gt/financiera/pdf/Poliza%20de%20Automovil%20\(Ceiba\)%20Resolucion%20738-2015.pdf](https://www.aceiba.com.gt/financiera/pdf/Poliza%20de%20Automovil%20(Ceiba)%20Resolucion%20738-2015.pdf)

Banco Industrial (2021). *Seguro de Responsabilidad Civil*. Corporación Bi. Recuperado de <https://www.corporacionbi.com/gt/bancoindustrial/seguro-de-responsabilidad-civil>

Coll, F. (2020, 08 de julio). *Seguro del automóvil*. Economipedia. Recuperado de <https://economipedia.com/definiciones/seguro-del-automovil.html>

García, O. (2021, 01 de enero) *Accidentes de tránsito dejan heridos y muertos en las últimas horas de 2020 y las primeras de 2021*. Prensa Libre. Recuperado de <https://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/accidentes-de-tránsito-dejan-unos-14-heridos-y-seis-muertos-en-las-ultimas-horas-de-2020-y-las-primeras-de-2021/>

Insurance Information Institute (2021) *¿Qué sucede cuando un conductor sin seguro de auto tiene un accidente?* Insurance Information Institute. Recuperado de <https://www.iii.org/es/article/que-sucede-cuando-un-conductor-sin-seguro-de-auto-tiene-un-accidente>

La hora, (2009, 09 de junio) *Entra en vigencia los chalecos para motoristas*. La Hora. Recuperado de <https://lahora.gt/hemeroteca-lh/entra-en-vigencia-los-chalecos-para-motoristas/>

López, J. (2018, 16 de marzo) *Narcotráfico y corrupción policial, una mirada desde el MINGOB*. Plaza Pública. Recuperado de <https://www.plazapublica.com.gt/content/narcotrafico-y-corrupcion-policial-una-mirada-desde-el-mingob>

Maul, H. (2020, 11 de febrero) *Normas de tránsito: irrespeto generalizado*. El periódico. Recuperado de <https://elperiodico.com.gt/opinion/opiniones-de-hoy/2020/02/11/normas-de-tránsito-irrespeto-generalizado/>

Morales, C. (2019, *Mercado automotriz grande, pero mayormente usado*. Revista Gerencia. Recuperado de <https://revistagerencia.com.gt/mercado-automotriz-grande-pero-mayormenteusado/#:~:text=Ello%20significa%20que%2C%20en%2>

0el,millones%20de%20veh%C3%ADculos%20en%20circulaci%C3%  
%B3n.

Mutz, V. (2020, 24 de octubre) *PMT de la capital reporta 35 accidentes de tránsito diarios desde el fin del toque de queda*. República GT. Recuperado de <https://republica.gt/2020/10/24/pmt-de-la-capital-reporta-35-accidentes-de-tr%C3%A1nsito-diarios-desde-el-fin-del-toque-de-queda/>

Ola, A. (2020, 21 de marzo) *¿Qué es un toque de queda en Guatemala?* Prensa Libre. Recuperado de <https://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/que-es-un-toque-de-queda/>

Palacios, B. (2020, 14 de junio) *¿Qué día podrá circular tu vehículo según el número de placa?* República. Recuperado de <https://republica.gt/2020/06/14/dia-circular-placa-automovil/>

Pitán, E. (2016, 20 de diciembre). *La mala educación vial sale muy cara*. Prensa Libre. Recuperado de <https://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/la-mala-educacion-vial-sale-muy-cara/>



Provia (2021). *Educación vial*. PROVIAL CIV. Recuperado de <http://provia.civ.gob.gt/educacion-vial/>

Ramírez, C. (2020, febrero 12). *Publican reglamento que obliga a dueños del transporte colectivo de pasajeros y de carga a indemnizar a víctimas de accidentes*. El Periódico. Recuperado de <https://elperiodico.com.gt/nacionales/2020/02/12/publican-reglamento-que-obliga-a-duenosdel-transporte-colectivo-de-pasajeros-y-de-carga-a-indemnizar-a-victimas-de-accidentes3/#:~:text=La%20cobertura%20de%20responsabilidad%20civil,m%C3%ADnima%20de%20250%20salarios%20m%C3%ADnimos.>

Sánchez, G. (2020, 10 de agosto). *El 44% de víctimas en accidentes de tránsito son pilotos de vehículos*. República GT. Recuperado de <https://republica.gt/2020/08/10/el-44-de-victimas-en-accidentes-de-tránsito-son-pilotos-de-vehiculos/>

Seguros Columna (2020, 05 de agosto). *Seguro obligatorio de transporte extraurbano y personas*. Seguros Columna. Recuperado de <https://seguroscolumna.com/2020/08/05/seguro-obligatorio-de-transporte-extraurbano-y-personas/>

Seguro Gyt (2020). Seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros del transporte colectivo urbano de pasajeros y de carga -de comercialización masiva. Seguros Gyt. Recuperado de <https://segurosgyt.com.gt/guest/documentos/financieros/seguros/INFORMACION%20TECNICA/SEGURO%20DE%20DA%C3%91OS/SEGURO%20OBLIGATORIO%20DE%20RESPONSABILIDAD%20CIVIL%20CONTRA%20TERCEROS%20DEL%20TRANSPORTE%20COLECTIVO.pdf>

Seguro GyT (2014). *Póliza de seguro de responsabilidad civil*. Seguro GYT. Recuperado de <https://segurosgyt.com.gt/guest/documentos/financieros/seguros/INFORMACION%20TECNICA/SEGURO%20DE%20DA%c3%91OS/RESPONSABILIDAD%20CIVIL.pdf>

Seguros Rural (2020). *Seguro Obligatorio por Hechos de Tránsito*. Seguros Rural. Recuperado De <https://www.aseguradorarural.com.gt/aseguradoradnn/NuestrosSeguros/SegurosDa%C3%B1os/ProductosBancaseguros/SeguroObligatoriodePersonas.aspx>

Silva, M. (1974). Educación vial.

<https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/10770/v77n1p31.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Soy 502 (2019, 18 de septiembre). *Condenan a tres agentes de PNC por exigir "mordida" a ciudadano*. Soy 502. Recuperado de <https://www.soy502.com/artículo/condenan-tres-agentes-pnc-exigir-mordida-ciudadano-101025>

Tecniseguros, (2021) *Responsabilidad Civil*. Tecniseguros Contenedores de Seguros. Recuperado de [https://www.tecniseguros.com/empresas/responsabilidadcivil/?utm\\_source=google&utm\\_medium=cpc&utm\\_campaign=search\\_institucional~Din%C3%A1mico&gclid=Cj0KCQiA4L2BBhCvARIsAO0SBdaaX2c83Qr5A6tAJzj48S38pruAnW5t6PvssdgZrXKsuGXpnKDkmaqEaAo40EALw\\_wcB](https://www.tecniseguros.com/empresas/responsabilidadcivil/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=search_institucional~Din%C3%A1mico&gclid=Cj0KCQiA4L2BBhCvARIsAO0SBdaaX2c83Qr5A6tAJzj48S38pruAnW5t6PvssdgZrXKsuGXpnKDkmaqEaAo40EALw_wcB)

Urias, G. (2020, 11 de marzo). *414 mil vehículos de trabajo requieren de seguro obligatorio de responsabilidad civil*. Prensa Libre. Recuperado de <https://www.prensalibre.com/economia/414-mil-vehiculos-de-trabajo-requieren-de-seguro-obligatorio-de-responsabilidad-civil/>

Vega, J. (2020, 27 de diciembre). *Coronavirus en Guatemala: cómo fue el primer caso y cómo afectó la pandemia al país en 2020*. Prensa Libre. Recuperado de <https://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/coronavirus-en-guatemala-como-fue-el-primer-caso-y-como-afecto-la-pandemia-al-pais-en-2020/>

Velásquez, L. (2016, 07 de febrero). *Motoristas circulan sin chaleco, casco, sobrecargados y sin ley*. Prensa Libre. Recuperado de <https://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/cientos-de-motoristas-incumplen-reglamento-de-tránsito/>