

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



**EMBARGO O SECUESTRO DE NAVES MERCANTES DENTRO DE LA  
LEGISLACIÓN MARÍTIMA**

**CINTHYA GERALDINE MAZARIEGOS CHACÓN**

**GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2012**

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

**EMBARGO O SECUESTRO DE NAVES MERCANTES DENTRO DE LA  
LEGISLACIÓN MARÍTIMA**

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**CINTHYA GERALDINE MAZARIEGOS CHACÓN**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

y los títulos profesionales de

**ABOGADA Y NOTARIA**

Guatemala, septiembre 2012



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

DECANO: Lic. Avidán Ortiz Orellana  
VOCAL II: Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi  
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz  
VOCAL IV: Br. Modesto José Eduardo Salazar Dieguez  
VOCAL V: Br. Pablo José Calderón Gálvez  
SECRETARIA: Licda. Rosario Gil Pérez

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL

**Primera Fase:**

Presidente: Lic. David Sentes Luna  
Vocal: Lic. Obdulio Rosales Dávila  
Secretario: Lic. Álvaro Hugo Salguero

**Segunda Fase:**

Presidente: Lic. Miriam Lilí Rivera Álvarez  
Vocal: Lic. Gloria Melgar de Aguilar  
Secretario: Lic. Guillermo Díaz Rivera

**RAZÓN:** Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis". (Artículo 43 de reglamento para los exámenes Técnico Profesionales de Abogacía y Notariado y Público de Tesis).



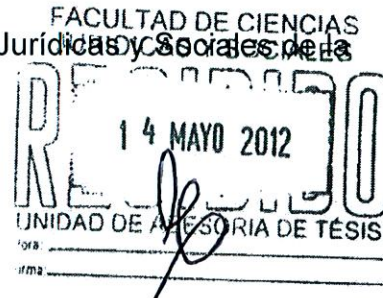
Lic: Miguel Ángel Jerónimo Benítez  
Abogado y Notario

Dirección: 13 calle entre 6ª. y 7ª. Avenida Puerto Barrios, Izabal  
Tel: 7948-5900 Cel.: 4560-6016

Puerto Barrios, Izabal 2 de Mayo 2012

Licenciado Luis Efraín Guzmán Morales  
Jefe de la Unidad de Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la  
Universidad de San Carlos de Guatemala.  
Presente.

Respetable Licenciado:



En atención al nombramiento como Asesor de Tesis, de la Bachiller **CINTHYA GERALDINE MAZARIEGOS CHACÓN**, quien ha concluido satisfactoriamente su trabajo de tesis denominado, **“EMBARGO O SECUESTRO DE NAVES MERCANTES DENTRO DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA”**, con el objeto de informar sobre mi labor y oportunamente emitir el dictamen correspondiente; y habiendo asesorado el trabajo encomendado de conformidad con el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, me permito a usted informar lo siguiente:

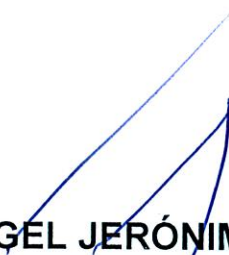
- A) El contenido científico que aporta la investigadora, a la comunidad jurídica es de gran relevancia, dado que mis recomendaciones dentro del ámbito de asesoría fueron atendidas.
- B) De acuerdo a las investigaciones desarrolladas se determinó hacer el cambio del tema de Embargo preventivo de buques como medida cautelar dentro del ámbito del derecho marítimo guatemalteco por el de **Embargo o Secuestro de Naves Mercantes dentro de la Legislación Marítima**.
- C) Durante el proceso del presente estudio y por las características del mismo hubo necesidad de utilizar el método analítico por la diversidad de información que existe a nivel internacional, al tratar, de investigar el aspecto doctrinario y práctico relativo al Embargo o Secuestro de Naves Mercantes dentro de la Legislación Marítima de Guatemala.
- D) En cuanto a la investigación realizada a cabo por la investigadora, quien utilizó los lineamientos que marca el Diccionario de la Real Academia Española, utilizando correctamente los signos de puntuación y ortografía.

Dirección: 13 calle entre 6ª. y 7ª. Avenida Puerto Barrios, Izabal  
Tel.: 7948- 5900 Cel.: 4560- 6016

- E) La contribución científica del estudio origina un valor incalculable para todas las generaciones de nuestra alma mater.
- F) El tema investigado forma parte del Derecho Mercantil, concluido el informe final y evaluado el contenido general del mismo se establece, que lo investigado es congruente con las conclusiones, recomendaciones y bibliografía, presentados en su trabajo de graduación por tales razones estimo que debe proseguirse con el trámite de rigor.
- G) Por lo expuesto, el estudio atribuye a un adecuado manejo de la temática, permitiéndole extender **DICTAMEN FAVORABLE**.

Con la manifestación expresa de mi respeto, soy de usted, su deferente servidor

Atentamente,

  
**MIGUEL ANGEL JERÓNIMO BENÍTEZ**  
**ABOGADO Y NOTARIO**  
**COLEGIADO 7304**

*Miguel Angel Jerónimo Benitez*  
*Abogado y Notario*





FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES

Edificio S-7, Ciudad Universitaria  
Guatemala, Guatemala



**UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES.** Guatemala, 2 de julio de 2012.

Atentamente, pase a la LICENCIADA **CAROL YESENIA BERGANZA**, para que proceda a revisar el trabajo de tesis de la estudiante: **CINTHYA GERALDINE MAZARIEGOS CHACÓN**, intitulado “**EMBARGO O SECUESTRO DE NAVES MERCANTES DENTRO DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA**”.

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

**DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA**  
**JEFE DE LA UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS**



cc.Unidad de Tesis  
BAMO/iyc



CAROL YESENIA BERGANZA CHACON  
Abogada y Notaria

Guatemala 18 de Julio de 2012

Señor Licenciado  
Bonerge Amílcar Mejía Orellana  
Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis de la  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad San Carlos de Guatemala  
Guatemala, Ciudad.



Estimado Licenciado:

De manera atenta y respetuosa me dirijo a usted, para hacer de su conocimiento que en cumplimiento de la providencia de fecha dos de julio del año que corre, en la cual se me designa como revisora del trabajo científico realizado por la bachiller CINTHYA GERALDINE MAZARIEGOS CHACÓN, en la elaboración de su trabajo de tesis titulada "EMBARGO O SECUESTRO DE NAVES MERCANTES DENTRO DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA", emito el dictamen que considero procedente:

Considero que el tema investigado por la bachiller, MAZARIEGOS CHACÓN es de suma importancia respecto a su contenido científico y técnico, por lo que puede llegarse a la conclusión de que el mismo, no solo reúne los requisitos exigidos por la normativa correspondiente, sino además, se presenta con una temática de especial importancia para crear una nueva cultura de valores tendientes a fortalecer la labor del comercio marítimo mercantil. Y concluye que el desconocimiento del procedimiento procesal provoca la desprotección jurídica de los sujetos intervinientes en el proceso.

Habiendo empleado en su investigación los métodos histórico, deductivo e inductivo y con relación a la técnicas, ficheros, fichas de trabajo; haciendo aportaciones valiosas y propuestas concretar para su realización.

La investigación desarrolla un contenido escrito producto de un razonamiento lógico y ordenado que expresa las reflexiones, pensamientos y opiniones de diversas personalidades y al final emite su análisis personal del ejercicio académico prescrito.



CAROL YESENIA BERGANZA CHACON  
Abogada y Notaria



La contribución científica contiene una visión que crea una plataforma sólida en donde inicialmente el trabajo proporciona seguridad y certeza jurídica dentro del área adjetiva; posteriormente, revela la inmensidad del conocimiento disperso, contenido en Convenios Internacionales ratificados por el Estado de Guatemala, que debieran incorporarse a nuestro sistema jurídico para fortalecer y desarrollar el comercio marítimo; consecuentemente la ponente ilustra, la institución jurídica del embargo o secuestro dentro del ambiente marítimo, en donde se establece como medida precautoria y es garante de los intervinientes en este proceso, porque produce mayor confianza en el comercio internacional marítimo, proponiendo los aspectos legales y técnicos que deben considerarse para su materialización.

Presenta conclusiones y recomendaciones que califico adecuados con la actuación académica desarrollada y se apoya en las fuentes bibliográficas especializada y general plasmada en el presente trabajo que estimo congruentes y satisfactorias.

Por lo anteriormente expuesto, considero que el trabajo de tesis de la Bachiller CINTHYA GERALDINE MAZARIEGOS CHACÓN, cumple satisfactoriamente los requisitos reglamentarios y doctrinarios establecidos por nuestra alma mater y por consiguiente, debe proseguir con su trámite respectivo, por lo demás el estudio nos orienta a un análisis innovador de la temática, para lo cual me permite extender DICTAMEN FAVORABLE al presente estudio, cumpliendo con lo preceptuado en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Con muestras de mi más alta consideración y respeto me suscribo de usted.  
Atentamente.

  
Licenciada Carol Yesenia Berganza Chacón  
Colegiada 5446  
*Licda. Carol Yesenia Berganza Chacón*





FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES

Edificio S-7, Ciudad Universitaria  
Guatemala, Guatemala

DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, 5 de septiembre de 2012.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante CINTHYA GERALDINE MAZARIEGOS CHACÓN, titulado EMBARGO O SECUESTRO DE NAVES MERCANTES DENTRO DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/iyr

Lic. Avidán Ortiz Orellana  
DECANO



Rosario



## DEDICATORIA

A DIOS:

Ser supremo, tu guías mi vida, luz en la oscuridad, por darme vida, salud, fortaleza y conocimiento para lograr este triunfo que hoy me honro en dedicártelo.

A MIS PADRES:

Lic. Edgar Alfredo Mazariegos y Geidin Chacón de Mazariegos, con admiración; por su amor, apoyo incondicional, sacrificios, consejos, porque sin ustedes yo no estaría aquí presente, los amo.

A MI ESPOSO:

Lic. Hanssi Oswaldo Lemus, por tu amor, ser mi soporte fundamental en esta travesía llena de sacrificios, por creer en mi, hoy te digo valió la pena, gracias no dudaste ni un segundo.

A MI HIJO:

Hanssi André Lemus Mazariegos, vida a ti te dedico el esfuerzo, mayor desafío poder ser mejor para ti, eres mi impulso a seguir y no declinar, decir te amo palabra nimia, para todo lo que siento por ti.

A MIS HERMANOS:

Edgar Alejandro, Anaí Mazariegos, Arturo López, los quiero mucho, son importantes en mi trayecto de vida.



A MIS PADRINOS:

Gloria Leticia Chacón Reyes y José Luis López por sus consejos, afecto inmenso en maravillosa infancia.

A MI FAMILIA EN GENERAL:

Por haber aportado un granito de arena en mi sueño hecho realidad, **En Especial a: Juana Reyes**, gracias por impulsarme a ser mejor la amo; *Aida Chacón*, por sus reprimendas de afecto y apoyo;

*Licda. Carol Berganza*, con admiración y respeto, por sus consejos, apoyo absoluto y motivación; *Mya Valentina Mazariegos*, mi princesita espero ser tu ejemplo a seguir.

A mis primos, maravillosa infancia a su lado, por su aprecio, comprensión en especial a *Lester, José Luis, Diana*;

*Evelyn Mazariegos*, por el cariño siendo la base sólida en este camino académico y presencia constante; *Ardany y Dylcia Lemus* por el apoyo prestado en su momento y afecto.

A los que hicieron este trayecto más difícil, gracias.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos Guatemala.

A:

La Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala.



## ÍNDICE

	<b>Pág.</b>
Introducción.....	I

### CAPÍTULO I

1. Derecho marítimo.....	1
1.1 Evolución histórica del derecho del mar.....	4
1.2 Concepto de derecho marítimo.....	5
1.3 Objeto del derecho marítimo .....	7
1.4 Características del derecho marítimo.....	7
1.5 Clasificación del derecho marítimo.....	10
1.5.1 Derecho marítimo sustantivo interno.....	10
1.5.2 Derecho marítimo adjetivo o procesal interno.....	10
1.5.3 Derecho marítimo sustantivo internacional.....	11
1.5.4 Derecho adjetivo o procesal internacional.....	11

### CAPÍTULO II

2. Elementos personales y aspectos relacionados a las naves mercantes.....	13
2.1 Propietario, naviero o armador.....	13
2.2 Fletador.....	14
2.3 Capitán.....	16
2.4 Consignatario.....	18
2.5 Estibador.....	18
2.6 Transitario.....	19
2.7 Agente de aduanas.....	20
2.8 Práctico.....	20
2.9 Corredor de seguros.....	20
2.10 Piloto.....	21
2.11 El contraмаestre.....	21

2.12 El sobrecargo.....	22
2.13 Naves mercantes.....	22
2.14 Propiedad y copropiedad de la nave marítima.....	23
2.15 Situación del condominio de la nave.....	25
2.16 Derecho a la navegación.....	25

### CAPÍTULO III

3. Instituciones de mar, convenios internacionales y su interpretación.....	29
3.1 La Organización Marítima Internacional (OMI).....	29
3.2 Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM).....	31
3.3 Convenios internacionales.....	32
3.2.1. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).....	33
3.3.2 Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros de 1,977.....	34
3.3.3 Código Internacional de Gestión para la Seguridad Operacional del Buque.....	35
3.4 Implementación e interpretación de los convenios marítimos.....	35
3.5 Problemas interpretativos del Convenio de Embargo Preventivo de Buques de 1,952.....	36

### CAPÍTULO IV

4. Antecedentes del embargo o secuestro de naves mercantes.....	39
4.1. Antecedentes sobre el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas del Embargo Preventivo de Buques.....	39
4.2. El Comité Marítimo Internacional y las Conferencias Diplomáticas de Bruselas.....	40
4.3. Convenio Internacional de Lisboa de 1985.....	42
4.4. La teoría de la personalidad del buque.....	45



	Pág
4.4.1. Consideraciones con respecto al concepto buque.....	47
4.4.2 Naturaleza jurídica.....	48
4.5. Créditos navales.....	48
4.6. Competencia sobre el fondo del litigio.....	49
4.7. Ámbito nacional.....	49

## CAPÍTULO V

5. Postulados del embargo o secuestro de naves mercantes.....	51
5.1.Regulación de los presupuestos.....	51
5.1.1. Créditos marítimos.....	52
5.2.Nociones generales sobre el embargo.....	53
5.2.1. El embargo preventivo.....	53
5.2.2. Características del embargo preventivo.....	55
5.3.El embargo ejecutivo.....	56
5.4.Diferencias entre el embargo preventivo y el embargo ejecutivo.....	57
5.5.Traba del embargo preventivo de buques.....	57
5.6.Supuestos del embargo de buques.....	59
5.7.El levantamiento del embargo preventivo de buques.....	62

## CAPÍTULO VI

6. Derecho comparado embargo o secuestro de naves mercantes.....	65
6.1.Embargo o secuestro de buques en Argentina.....	66
6.1.1. Procedimiento del embargo o secuestro.....	67
6.1.2. Casos especiales del embargo o secuestro.....	67
6.1.3. Régimen de caución.....	68
6.1.4. Inembargabilidad.....	69
6.2.Embargo o secuestro de buques en Grecia .....	89
6.2.1. Procedimiento del embargo de naves mercantes.....	70





6.2.2. Audiencia.....	Pág. 70
6.2.3. Recursos contra la decisión del juez.....	71
6.3. Embargo o secuestro de buques en Gran Bretaña.....	71
6.3.1. Crédito Marítimo Privilegiado.....	72
6.3.2. Acción in rem.....	74
6.3.3. Mandamiento "Mareva".....	74
6.3.4. Práctica del embargo o secuestro.....	75
6.4. Análisis.....	77
6.5. Propuesta de Ley reguladora del embargo o secuestro marítimo.....	78
CONCLUSIONES.....	91
RECOMENDACIONES.....	93
BIBLIOGRAFÍA.....	95

## INTRODUCCIÓN

Dentro de la justificación de la investigación, se considera que en Guatemala se ha prestado poca atención al derecho marítimo, únicamente está regulado en el Decreto Gubernativo 2946, libro III, parte vigente del Código de Comercio, tomando en cuenta que existen personalidades con visión futurista para buscar políticas públicas encaminadas a aumentar las relaciones comerciales marítimas, lo cual es producto de la integración económica. Es importante realizar un estudio para proponer que en la legislación marítima se actualice la figura del embargo y secuestro de naves mercantes.

La interrogante planteada del problema, es debido a que el instituto jurídico del embargo y secuestro de las naves mercantes, se encuentra regulado de manera escueta en el Código de Comercio, en el Código Procesal Civil y Mercantil. Es necesario identificar la legislación aplicable o integrar el derecho sustantivo y procesal guatemalteco vigente; por tal razón: ¿Qué consecuencias Jurídicas provoca el vacío legal cuando se decreta como medida de garantía el embargo o secuestro de las naves mercantes dentro del ámbito marítimo guatemalteco? Por la naturaleza de la investigación, se comprobó la hipótesis formulada siendo: La falta de procedimientos marítimos que regule el embargo y secuestro de naves mercantes en la legislación guatemalteca, tiene como consecuencia la modificación de establecer soluciones viables que determinen las controversias marítimas diversas.

Los objetivos trazados en la investigación fueron: identificar, analizar y vincular los aspectos procesales que coadyuven a superar la carencia normativa jurídica en materia de derecho marítimo, específicamente el embargo o secuestro de naves mercantes como medida de garantía, en la legislación guatemalteca. Determinar la necesidad de que los convenios internacionales sobre derecho marítimo, sean incorporados a la legislación como derecho positivo, ya que de esta forma se contribuye al desarrollo del derecho marítimo en Guatemala, para asemejarse a los países de mayor desarrollo y tradición marítima.



Dentro de los supuestos de la investigación se detalló: El embargo, secuestro de naves mercantes, la anticipación o medida decretada al momento inicial del juicio, lo que supone la afección de bienes al resultado del proceso con anterioridad de la sentencia. Se trata de la inmovilización de un buque determinado con la autorización judicial competente para garantizar un crédito marítimo dentro de un proceso de cognición, pero sin abarcar al embargo de una nave mercante en ejecución a satisfacción de una sentencia, es decir, el embargo ejecutivo.

El presente trabajo consta de seis capítulos: En el capítulo I, se describe la evolución histórica del derecho del mar, diferentes conceptos, así como su clasificación y generalidades; en el capítulo II, intervienen los sujetos que administran naves u otras dependencias dentro del ámbito marítimo, personajes que en el escenario comercial marítimo suelen ser los responsables de operar comercialmente la nave mercante; el capítulo III explica la Organización Marítima Internacional tiene influencia sobre los Estados y los Convenios Internacionales con ejemplos típicos, su interpretación dentro del ámbito del comercio marítimo; en el capítulo IV, se menciona el elemento histórico internacional y nacional del embargo marítimo, la manera en que las Convenciones Internacionales a través del tiempo fueron desarrollando la figura del tema objeto de estudio; el capítulo V indica los diferentes postulados que existen; el capítulo VI se realiza un estudio comparado con otros países que desarrollan el embargo y el secuestro de naves mercantes.

Se implementó el método comparativo, ya que se confrontó con la regulación de las instituciones jurídicas guatemaltecas con legislaciones de otros países; la técnica de investigación que se utilizó fue el fichaje, siendo auxiliar de la investigación científica que consistió en registrar datos que se fueron obteniendo de los instrumentos, debidamente elaboradas y ordenadas contienen la mayor parte de la información que se recopiló, con la finalidad de lograr un estudio profundo del presente tema.



## CAPÍTULO I

### 1. Derecho marítimo

El derecho del mar se entiende que son todos aquellos principios, doctrinas y normas que regulan los espacios marítimos, las relaciones entre los sujetos de derecho internacional en la utilización del océano mundial, de su fondo y subsuelo con fines diferentes.

Los espacios marítimos reconocidos actualmente por el derecho internacional del mar, obedecen a las condiciones establecidas en las cuatro convenciones de Ginebra de 1958 que son las siguientes: mar territorial, zona contigua, plataforma continental, alta mar, pesca y conservación de los recursos de alta mar; y el tratado del derecho del mar de 1982, el párrafo 3 del Artículo 121 de la Convención de Jamaica.

Desde otro punto de vista, la navegación, en la medida en que trasciende de las fronteras, requiere un régimen jurídico internacional, ya que se ha visto en la historia como ha sido testigo del ámbito expansivo y transnacional de los principales cuerpos legislativos (Leyes Rodias, Consulado del Mar, Roles de Oleros, etc).

Y por ello, sólo en el derecho de la navegación marítima se hace posible ofrecer una descripción evolutiva que arranque de los mismos orígenes de la historia. En efecto, el derecho marítimo las notas distintivas del tradicionalismo, estabilidad, la universalidad, el cosmopolitismo, el intervencionalismo administrativo y el particularismo de sus instituciones.

Cuando se discute de tradicionalismo, es confundir el derecho vivo del tráfico con el derecho muerto lateralizado en los códigos, ya que frente al clasicismo e inmutabilidad de las instituciones marítimas se asiste al dinamismo característico de tantas otras disciplinas jurídicas, durante mucho tiempo se ve constantemente transformando en diferentes presupuestos del orden social y ha marcado también en el derecho de la navegación un proceso evolutivo que ha permitido contraponer el tema de modernismo a la del tradicionalismo.

Se habla así del proceso cíclico del derecho marítimo, porque habiendo nacido internacional y uniforme, experimentó un paréntesis de dispersión estatal en el siglo XIX (que aun perdura en gran medida) para comenzar en el siglo XX a internacionalizarse de nuevo y con más pujanza, quedando así completado todo un ciclo histórico. Mas debe advertirse que la estabilidad del derecho marítimo, supuso más una disgregación formal (pluralidad de Códigos y de ordenamiento con ámbitos de paliación delimitados a cada Estado), que una separación material (identidad sustantiva de las distintas instituciones y soluciones nacionales).

Hablar de intervencionismo administrativo como nota característica de una disciplina que se propugna comprensiva de las relaciones y situaciones de derecho público, nacido con ocasión de la navegación merece alguna explicación. En efecto, la nota solo cobra sentido en la medida que la intervención estatal trasciende al plano de las instituciones netamente privadas y se hace allí operativa, ciertamente resulta difícil encontrar unas instituciones clásicas del derecho privado de la navegación, cuyos elementos o contenido no se vean de algún modo interferido por la presencia de normas de policía y control administrativo.

En efecto si toma el concepto del buque, inmediatamente se observará que la regulación administrativa es intensa, desde su construcción hasta su desaparición. También cuando se nombra a los sujetos que intervienen en la navegación, se encuentra con una diversidad de materias administrativas controladas, tal como son las sociedades navieras o el estatuto del capitán y la tripulación del buque.

Es así como ha de entenderse la frecuente afirmación de que el derecho marítimo, contiene muchas regulaciones de procedimientos administrativos. Pero en la actualidad, es difícil admitir que sea esta una característica distintiva del ordenamiento de la navegación, pues a poco que se va internando ante un fenómeno que está presente en todas las parcelas del derecho privado, sea entre civil (que decir del régimen de los automóviles particulares) o mercantil (el empresario se ve sometido a todo tipo de controles de instalación y explotación, los contratos bancarios y bursátiles están plenamente intervenidos, etc), por no hablar del derecho del trabajo.



Se está ante un fenómeno más general, que es consecuencia tanto de la expansión del derecho administrativo como de la regulación, global de la economía hasta el punto de que, en relación con esto último, se habla de un pujante derecho económico y un derecho público de la economía.

Con la codificación del derecho marítimo, la tecnología hizo aparecer nuevas actividades, como la investigación científica o el aprovechamiento minero, además de originar un movimiento proteccionista del medio ambiente minero frente a las diversas fuentes de contaminación.

Con el fin de adaptar la norma jurídica a las nuevas exigencias marítimas, se ha creado una ruptura de la contraposición tradicional entre el mar territorial sometido a la soberanía del estado ribereño, y la alta mar, espacio donde todos los Estados disfrutaban de una libertad de utilización, empezando donde termina el mar territorial.

Para solucionar éste y otros problemas, comenzaron los trabajos de codificación, considerándose el método más apropiado para poner cierto orden en el derecho internacional del mar.

Entonces de acuerdo a la información que se investigó se concluye que el mar constituye un porcentaje superior que el de la superficie terrestre, y la importancia que posee dentro del ámbito marítimo para los diferentes Estados, por lo antes descrito, se afirma que los océanos constituidos en cinco continentes son importantes para el progreso de las naciones y se conoce desde la antigüedad que los recursos del mar servían de alimento para nuestros descendientes.

En efecto, el mar no solo ha sido utilizado como sustento alimenticio del hombre desde su aparición sino también como medio de transporte y de comunicación entre los Estados dando origen a la explotación del mar y la comercialización de los productos obtenidos de éste.

Las estrategias que se han implementado para obtener beneficios del mar como un medio de desarrollar políticas públicas de los gobiernos, o de intervenciones militares para tener los espacios marítimos controlados y, el interés que despiertan los recursos no



renovables que se encuentran en sus profundidades, como el petróleo, el gas, y los minerales, explican la importancia que ha estimulado en todos los tiempos.

### 1.1. Evolución histórica del derecho del mar

De conformidad con su evolución lenta y gradual se regulan los distintos ámbitos marítimos que hoy por hoy, el derecho del mar consta cuatro etapas, la Etapa Antigua y Época Romana, se manifestaba que el mar pertenecía a todos y no era un objeto sin propietario, para lo cual todos podían internarse en él, donde los intereses de superpotencias, de potencias marítimas pero también los países del tercer mundo han efectuado un índice sobresaliente.

Y es así cuando se pasa a la Edad Media, etapa donde los Estados tienen la visión de que pertenezca a su territorio, es decir ejercer la soberanía de su espacio terrestre, consolidándose la primera etapa en el siglo XII teniendo su auge en Venecia, ya que ejerció jurisdicción sobre el mar Asiático, solicitando el pago de ciertos derechos de los barcos que atravesarán su mar, considerándola señora de los mares.

En la segunda etapa, se empieza a cuestionar el control del mar por parte de España y Portugal, quienes permitían el traslado de efectivos y provisiones a diferentes espacios terrestres para obtener gran proporción de espacio marítimo, empezaron a construir barcas de pequeño calado y casco alargado para contar con la posibilidad de desplazarse por vela o por remo, generando la idea de tener control de su mar territorial, en este periodo se dio el nacimiento de dos posturas: la tesis del mar territorial o cerrado y la tesis del mar libre que pertenecía a todos o a ninguno.

La tercera etapa del derecho del mar, se genera la fórmula del mar territorial y la alta mar, en donde los estados sacan a relucir los conceptos de soberanía y jurisdicción con la observancia que el mar territorial debía de tener una extensión, para lo cual varios estados adoptaron ciertas reglas debido a los tratados bilaterales y multilaterales celebrados.

Y por último la cuarta etapa, en donde se crean organizaciones por la necesidad de lograr consensos entre las naciones y tratar sobre diversidad de temas referente a los espacios marítimos.

Posteriormente, existen proclamaciones de los Estados declarando soberanía y jurisdicción de sus espacios marítimos, estableciendo los conceptos de mar territorial que es el sector del océano en el que un Estado ejerce plena soberanía, de igual forma en las aguas internas de su territorio.

El concepto de zona contigua fue tomado de la Convención del Mar; manifiesta que es la extensión de mar adyacente al mar territorial que abarca de las 12 hasta las 24 millas náuticas contadas desde la línea base.

Según la Convención del Mar, se le denomina zona económica exclusiva a la franja marítima que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de 200 millas náuticas contadas a partir de la línea de base.

La plataforma continental, es la superficie de un fondo marino próximo a la costa y situado entre ésta y profundidades inferiores a 200 metros. En ella abunda vida animal y vegetal, por lo que es de gran importancia económica. Este concepto fue establecido por la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982.

La alta mar o aguas internacionales según lo establece la Convención del Derecho del Mar, constituye todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico.

## **1.2. Concepto de derecho marítimo**

Ossorio, manifiesta que: "El derecho marítimo, es el derecho de todas las relaciones jurídicas que tiene el mar por escenario o el comercio marítimo por objeto; con mayor



propiedad se habla de Derecho de la Navegación, por cuanto sus normas regulan en general el tráfico por todo curso de aguas navegables”.<sup>1</sup>

Para Fernando Sánchez Calero: “El Derecho Marítimo está formado por un conjunto de normas que de una manera específica regulan la materia de la navegación marítima”.<sup>2</sup>

“Es el conjunto de reglas jurídicas que regulan la navegación, cuyo objeto central de la materia no es solo el comercio marítimo, como lo considera la doctrina, sino la navegación por agua en general”.<sup>3</sup>

Las actividades de navegación marítima van dirigidas a la ejecución del transporte por mar, cuando su único objetivo, es trasladar objetos, personas o cosas de forma directa y convirtiéndose este un medio de transporte que puede desarrollar otros fines como ser una política pública de un Estado para incrementar el área turística, o simplemente explotarlo para que sea utilizado como una fuente alimenticia. Pero, lógicamente puede tratarse como un objetivo estratégico militar que puede ser utilizado por las naves de Guerra de los diferentes Estados.

El concepto de navegar: “Es hacer viaje o andar por el agua con embarcación o nave. Conocimiento que resulta muy útil en la tarea de concluir los lineamientos de esa disciplina jurídica”.<sup>4</sup>

Entonces, es importante señalar que ciertos autores hacen diferencia entre derecho marítimo y derecho a la navegación, para lo cual los dos conceptos están descritos en los párrafos anteriores y se puede decir que establecen las relaciones privadas y jurídicas que se derivan de la explotación del mar, del tráfico marítimo y de las estrategias derivadas de la contaminación del mar.

En conclusión, se puede establecer que son instituciones jurídicas que preceptúan las relaciones jurídico-privadas, los actos y hechos jurídicos del ámbito de la actividad de la

<sup>1</sup>Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas y sociales**. Pág. 325

<sup>2</sup> Sánchez Calero, Fernando. **El derecho marítimo** Pág. 656

<sup>3</sup> Ruiz Soroa, José María. **Manual de derecho del transporte marítimo**. Pág. 17

<sup>4</sup>[www.rae.es//rae.html](http://www.rae.es//rae.html). **Diccionario de la lengua española**. (12/11/2011)



navegación, que emanan del poder público destinadas a regular las relaciones humanas y el ámbito del mar.

### 1.3 Objeto del derecho marítimo

El profesor Claudio Barrolilhet Acevedo, desarrolla el tema del objeto del Derecho Marítimo y manifiesta que: "De este derecho es la actividad navegadora, independiente del fin que ella persiga, ya sea que pueda ser una actividad navegadora con fin comercial, deportivo recreacional o científico."<sup>5</sup> Este concepto establece que la navegación debe desarrollarse con fines comerciales, deportivos y científicos.

### 1.4 Características del derecho marítimo

Esta rama del derecho goza de ciertas características, las cuales pretenden establecer la individualización de esta disciplina con relación a otras ramas del derecho. El derecho marítimo presenta las siguientes características:

#### a. La autonomía

La normativa del derecho marítimo, es una especial y distinta a la rama común. Según Ripert, esta autonomía está dada porque el derecho marítimo no nace sobre la base del derecho romano, tampoco nace como un derecho local de los distintos Estados; los Estados vivían hacia adentro, los Estados y los puertos constituían fortalezas cerradas cuya vida era interna; entonces, la normativa del derecho marítimo no nace de estos Estados o puertos no que de las propias costumbres del mar, en base a las costumbres y usos de los navegantes.

Algunos autores elevan esta autonomía al punto de hablar de un verdadero particularismo del derecho marítimo, que se diferenciaría del derecho terrestre. Sin embargo, otros autores sostienen que en realidad esta autonomía no es tan marcada como para hablar de un particularismo de una independencia, ya que el derecho marítimo no es un

<sup>5</sup> Es.sribd.com/doc/4003822/derecho marítimo. **Cátedra de derecho marítimo.** (12/11/2011)

Decreto 2-70, establece en el Artículo 1, en su epígrafe la aplicabilidad, donde en la parte final del párrafo regula...“se regirá por las disposiciones de este Código y, en su defecto por las del Derecho Civil que se aplicarán e interpretarán de conformidad con los principios que inspira el Derecho mercantil”.

En todo caso, esta autonomía o particularismo del derecho marítimo también tiene contribuciones por lo siguiente: el internacionalismo del derecho marítimo, significa que es importante uniformar su aplicación y trascender a los ordenamientos jurídicos locales, se pretende que el derecho sea más o menos el mismo y armónico en todos los Estados. Esta uniformidad internacional contribuye a mantener su especialidad.

#### **b. Es internacional**

El internacionalismo del derecho marítimo, es importante uniformar su aplicación y trascender a los ordenamientos jurídicos locales, se pretende que el derecho sea más o menos el mismo y armónico en todos los estados. Esta uniformidad internacional contribuye a mantener su especialidad.

La mayoría de las relaciones marítimas se desarrollan en alta mar, que es un bien común a toda la humanidad y no existe una legislación nacional única y aplicable en ese espacio. Se dice que ninguna es aplicable por si mismo, pero varias pueden serlo dependiendo de los factores de conexión internacional que confluyan al caso.

Entonces se establece que el derecho marítimo es internacional, porque muchas relaciones se desarrollan en alta mar y la nave mercante surca distintas aguas nacionales, atravesando distintas legislaciones y jurisdicciones. Es la movilidad de la nave la que genera la aplicación de distintas legislaciones y de ahí surgen los conflictos.

También existen factores de conexión internacional como: La nacionalidad del buque, que está determinada por el país donde se encuentra matriculado o el puerto donde también se encuentra matriculado, la nacionalidad del armador, el propietario, los tripulantes del buque etc.



El derecho marítimo es internacional; esto trae aparejado el problema del conflicto de leyes, por lo que existe una relación estrecha entre el derecho marítimo y el derecho internacional privado.

### **c. Uniformidad**

Como la nave mercante surca distintas aguas por lo que hay muchas legislaciones involucradas en un viaje, ello genera conflicto de leyes, para solucionar el conflicto, se ha tratado que el derecho aplicable sea el mismo, que trascienda a las legislaciones de los Estados y contengan soluciones uniformes, para evitar los conflictos de leyes, porque si las leyes en conflicto son similares y uniformes, las soluciones son más prácticas y simples.

Por lo tanto, nacen convenciones y tratados internacionales destinados a uniformar las normas jurídicas. Así, la uniformidad es una respuesta de carácter internacional.

En el caso de Guatemala, ni el Código de Comercio, ni el libro III del Comercio Marítimo, Decreto 2946, no asimila normas internacionales que puedan estar en distintos tratados y convenios internacionales, que de los cuales Guatemala no es parte de un Convenio o Tratado que se regule en la materia..

### **d. Integralidad**

El derecho marítimo contiene normas que son nacionales y normas que son internacionales, normas que son de derecho público y normas que son de derecho privado.

En cuanto a las normas que son de derecho privado y de derecho público, hay una injerencia importante del segundo de los nombrados derivada de la intervención del Estado en la navegación, a nivel de regulación, o razones de índole diversa.



La seguridad de las naves le interesa al Estado, así como también fomentar el desarrollo de las naves mercantes, regulando normas de derecho laboral marítimo para buscar su integración.

#### **e. El reglamentarismo**

Consiste en que la normativa marítima, está en muchos aspectos regulada a través de reglamentos que dicta la autoridad.

Las autoridades competentes han desarrollado normativas reglamentarias dentro de la Ley del Sistema Portuario Nacional, donde se establecen las actividades y servicios de los puertos marítimos nacionales, con la finalidad de promover el desarrollo, competitividad de los puertos y establecer las cadenas logísticas en las que participan los puertos.

### **1.5 Clasificación del derecho marítimo**

Dentro de la clasificación del derecho marítimo, se encuentran las ramas del derecho adjetivo y sustantivo, así mismo se apoya también del derecho internacional, es importante manifestar que en los Estados con mayor abolengo del tráfico y tránsito marítimo existe una amplia regulación de ésta rama, en su propio derecho interno, de acuerdo a los jurisprudencias la división del derecho marítimo es la siguiente:

#### **1.5.1. Derecho marítimo sustantivo interno**

Los Estados realizan en forma independiente regulaciones y codificaciones del ambiente marítimo, que establece las estipulaciones sujetas a la explotación de los recursos hídricos provenientes de sus aguas interiores y de su zona económica exclusiva.

#### **1.5.2. Derecho marítimo adjetivo o procesal interno**

Para deducir las responsabilidades por daños y perjuicios causados por las violaciones de las normas del derecho interno en materia marítima ejecutado en tierra, en el mar o mal uso de los recursos hídricos desarrollados por el propietario, arrendatario, capitán de nave

marítima o sus tripulantes se debe de llevar a cabo un proceso para deducir las responsabilidades pertinentes, este proceso es regulado no por normas internacionales sino por la aplicación de los procedimientos establecidos en las codificaciones procesales de cada Estado ribereño, pero que los Convenios y Tratados Internacionales sirven de base para uniformar las legislaciones.

### **1.5.3 Derecho marítimo sustantivo internacional**

Es el conjunto de codificaciones, Convenios y Tratados Internacionales ratificados por los diferentes Estados, para regular las normas que están implícitas en referidos Convenios que tratan sobre la explotación y comercio marítimo, tomando en cuenta los Tratados Internacionales que rigen la alta mar, encontrándose bajo jurisdicción universal.

### **1.5.4. Derecho adjetivo o procesal internacional**

“Es el conjunto de normas que rigen el proceso a seguir por el tribunal marítimo internacional que conlleva a la condena no solamente de un individuo sino de un Estado, por violación a disposiciones marítimas internacionales”.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Artola Santiago, Erick Donald. **Necesidad de la creación de la jurisdicción privativa en materia marítima.** Págs. 18-19.





## CAPÍTULO II

### 2. Elementos personales y aspectos relacionados a las naves mercantes

En el ámbito de derecho marítimo intervienen una multitud de personas físicas o jurídicas cuyas misiones están, delimitadas por disposiciones legales o por usos y costumbres.

El Libro III del Código de Comercio, o llamado Comercio Marítimo del Decreto Gubernativo 2946, actualmente vigente, regula las personas que intervienen en el comercio marítimo, de los nombrados dedican un capítulo a cada uno de los sujetos que intervienen en el derecho marítimo los cuales son los siguientes: el naviero o armador, el capitán, el piloto, el contra maestre y el sobrecargo, la cual definen sus funciones. Este libro resulta anticuado porque data de 1942, esperando durante un tiempo que se emitiera un Código Marítimo Centroamericano, pero dicho proyecto de ley no constituyó el derecho uniforme entre los Estados Centroamericanos, por causas que se desconocen.

A continuación se tratará de describir las distintas personas que intervienen en el ámbito marítimo, estos elementos personales se encuentran contenidas, unas en el Libro III Código de Comercio y otros en distintas fuentes del derecho marítimo, las cuales son las siguientes:

#### 2.1. Propietario, naviero o armador

El Artículo 865 del Decreto Gubernativo 2946 preceptúa: "Naviero o armador a la persona que sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan".

Dentro del ámbito marítimo es frecuente utilizar indistintamente las palabras naviero o armador para designar a la persona que dirige la explotación de un buque o nave mercante y frecuente también llamar armador a su propietario, se dice entonces que el naviero es la persona de avituallar y representar al buque en el puerto en que se halle.



Se define al naviero como: “El dueño de un navío u otra embarcación capaz de navegar en alta mar, definición que podría aplicarse al propietario del buque pero que no es la correcta para el naviero”.<sup>7</sup>

Entonces al propietario se le puede decir el que tiene el poder de la cosa sin ninguna limitación legal, aunque no exista una explotación marítima, porque el que lo conduce a buscar utilidades económicas es el naviero o armador, vocablos considerados sinónimos.

“El vocablo armador tiene su origen, sin duda en el hecho de que, en los tiempos de la navegación a vela, los buques permanecían grandes periodos en puerto, cuando se presentaba la oportunidad de realizar un viaje, se pertrechaban o armaban para salir a la mar, la persona que armaba el buque o nave era el armador que podía ser su propietario o no”.<sup>8</sup>

Entonces el naviero o armador es, pues, el comerciante que realiza la explotación de la nave mercante o buque pudiendo ser, siendo en la mayor parte de los casos, su propietario.

“El naviero es la persona a cuyo nombre gira la expedición comercial de una nave, aparejada equipada, armada y de la cual quedaba responsable, por ello debía tener la capacidad para ejercer el comercio e inscribirse en la matrícula correspondiente”, según Artículo 583 y 617 del Código de Comercio de España.

## 2.2. Fletador

El fletador es la persona física o jurídica que fleta un buque, ya sea por fletamento por viaje, fletamento por tiempo y fletamento por cesión. Se puede fletar el buque por tiempo o por cesión, en cuyo caso actúa como armador del buque o puede fletarlo por un viaje suelto o varios sucesivos, en cuyo caso es, simplemente un cargador.

<sup>7</sup>[www.rae.es//rae.html](http://www.rae.es//rae.html). **Diccionario de la lengua española.** (18/11/2011)

<sup>8</sup>Bolaño-Rivadeneira, Javier Pinacho. **Tráfico marítimo.** Pág. 272.

“El fletador es la persona física o jurídica que fleta un buque. Puede fletar el buque por tiempo o por cesión, en cuyo caso actúa como armador del buque o puede fletarlo por un viaje suelto o varios sucesivos, en cuyo caso, es simplemente un cargador”.<sup>9</sup>

El agente de fletamento o bróker, es el intermediario entre armador y fletados en la ejecución de un contrato de fletamento. Normalmente intervienen en la preparación de la operación de fletamento dos agentes que representan los intereses del armador y fletador. Reciben una comisión sobre el importe del flete, que figura en la póliza.

“El fletamento por viaje es un contrato de prestación de un servicio de transporte, como también lo es el fletamento por tiempo, mientras que el fletamento por cesión es, simplemente el arrendamiento de un buque”.<sup>10</sup>

El fletamento por viaje, es un contrato de transporte marítimo, por medio del cual el armador del buque se compromete a transportar determinada mercancía, en las debidas condiciones de seguridad, de un puerto a otro, en un buque que el arma, pertrecha y opera, siendo de su cuenta todos los gastos de su operación, haciéndose responsable de la misma.

El fletamento por tiempo, constituye un contrato de arrendamiento de servicios. El armador pone el buque a disposición del fletador por un periodo de tiempo determinado, generalmente bastante largo, el armador mantiene a bordo su propia tripulación, pero es el fletador quien determina el tráfico que el buque debe realizar señalando los puertos de carga y descarga de mercancías.

El fletamento por cesión no es muy frecuente. Consiste como su nombre lo indica, en la cesión de un buque, en arriendo sin tripulación por parte del armador al fletador.

---

<sup>9</sup> Ibid. Pág. 273

<sup>10</sup> Ibid. Pág. 218



### 2.3. Capitán

“Este puede definirse como la persona a la que corresponde el mando de la dotación y la dirección de la nave mercante o buque al puerto de su destino, conforme a las instrucciones que hubiese recibido el naviero. El contenido esencial de su figura radica en el poder de mando que le compete, que incluye el ser jefe de la expedición marítima emprendida, jefe del buque y jefe de la comunidad humana viajante.

Todas las demás facultades que la ley atribuye al capitán pueden ser teóricamente de su persona, salvo precisamente la de mandar la nave mercante o buque y la expedición”.<sup>11</sup>

El Artículo 892 del libro III Comercio marítimo, Decreto Gubernativo 2946 preceptúa: “El capitán es el jefe superior de la nave mercante, encargado de su gobierno y dirección, mediante una retribución convenida, con el naviero”.

La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave, seguridad de las personas y carga que conduzca.

El poder de mando suele ser contemplado por la doctrina en una forma parcial y limitada, reduciéndolo al poder disciplinario de la dotación. Sin embargo, es mucho más amplio, refiriéndose tanto a la dotación como al buque y al viaje emprendido, en este sentido la figura del capitán es típica y exclusiva del derecho marítimo, no encontrando refugio en el derecho común, se trataría de un supuesto de atribución a un particular de la defensa de los intereses de una comunidad personal y material, que sólo podría asimilarse hasta cierto punto a los casos de representación legal del derecho civil.

La relación que vincula al capitán con el naviero es hoy en día una relación jurídico-laboral, pero este aspecto laboral no agota el contenido de su figura, sino que su persona sigue influyendo multitud de normas públicas y privadas que, en su conjunto, son las que vienen a definir el perfil jurídico el capitán.

---

<sup>11</sup>Gabaldón García, José Luis y Ruíz Soroa, José María. **Manual de derecho de la navegación marítima**. Págs. 348 y 349.

El naviero es libre para contratar como capitán a la persona que estime conveniente, siempre que reúna los requisitos legales para el ejercicio de ese cargo, pero una vez que formaliza el contrato de trabajo, permite inscribir su nombre en la patente de navegación al mando de la nave mercante o buque, el capitán queda revestido de un régimen jurídico que se impone a la voluntad del naviero.

La figura del capitán, es la más representativa del derecho marítimo. Es el representante del armador a bordo del buque. Como tal, tiene según el Libro III del Decreto 2946, facultades amplísimas que pueden llegar hasta recibir, autorizar en alta mar testamentos de las personas que conduce la nave, pertenezcan o no a la tripulación y custodiar los testamentos abiertos que se otorguen en alta mar, haciendo mención de ellos en el diario de navegación. Estas facultades y otras establecidas en el cuerpo legal descrito, deben de mejorar a medida de que la tecnología de vanguardia vaya adquiriendo ventajas.

El capitán, es responsable de la navegación, de la seguridad de las personas y las mercancías a él encomendadas. Como se observa tiene funciones de carácter notarial y judicial, atribuciones también deben reducirse de conformidad con los avances tecnológicos.

También el Código de Trabajo Decreto número 1441 del Congreso de la República de Guatemala, regula de manera escueta la figura del capitán, en el capítulo séptimo en lo referente a trabajo en el mar y en las vías navegables pero se debe enfocar en lo que regula el Artículo 177 del citado cuerpo legal: "El capitán de la nave es el representante del patrono salvo que el mismo patrono ejerza como capitán y goce de las siguientes facultades:

- Es el jefe superior de la nave y a su cargo corre el gobierno y dirección de la misma. La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en todo lo que se refiere al servicio de la nave y a seguridad o salvamento de las personas y carga que ésta conduzca.
- Es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en la nave y para el servicio, seguridad o salvamento de ésta conforme lo indica el inciso anterior. Tiene



además las atribuciones y debe cumplir los deberes que las leyes de orden común le señalen”.

#### 2.4. Consignatario

La figura del consignatario no está regulado en el Decreto Gubernativo 2946, ni en otras disposiciones legales de Guatemala, pero Javier Pinacho Bolaños la define: “Como la persona física o jurídica que representa los intereses del armador en un puerto”.

“El consignatario se encarga de la recepción, en tierra, de las mercancías que han de ser embarcadas, haciéndose responsable de ellas, en nombre del armador, de su entrega a bordo, de la recepción de las mercancías desembarcadas y de su entrega a los destinatarios; del cobro de fletes, de la atención de las necesidades de la nave mercante o del buque.”<sup>12</sup>

El consignatario actúa pues, como mandatario del capitán en actividades de tipo comercial, este representa los intereses del armador, también el propietario necesita un representante que defienda sus intereses en el puerto. Este representante suele llamarse agente protector.

#### 2.5. Estibador

“Este vocablo se utiliza, indistintamente para designar al obrero portuario y a la empresa que realiza la manipulación de las mercancías”.<sup>13</sup>

Aquí se refiere a la empresa estibadora, cuya misión es la de ejecutar todos los trabajos necesarios para cargar, estibar las mercancías a bordo, desde el momento en que son entregados y depositadas en el puerto de origen o de descargarlas en el puerto de destino.

---

<sup>12</sup>Ibíd. Pág. 273.

<sup>13</sup> Blas Simone, Osvaldo. *Proyecto de Código Centroamericano de la Navegación*. Pág. 107

Suelen ser personas jurídicas que cuentan con los medios mecánicos necesarios teniendo un personal muy reducido, ya que utilizan para realizar los trabajos de manipulación de las mercancías a los obreros que forman parte del censo de trabajadores.

Son trabajadores portuarios los que se agrupan formados por un número de obreros que realizan todas las operaciones en tierra y a bordo sin que los tripulantes intervengan en tales operaciones, estos dependen de la clase de mercancía y de las costumbres del puerto.

## 2.6. Transitario

Tiene como misión efectuar el tránsito de las mercancías. Ahora bien el vocablo tránsito tiene varias acepciones. En este caso la función del transitario, es la que corresponde a la acción de transitar que según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua es "ir o pasar de un punto a otro por vías o parajes públicos".<sup>14</sup>

El transitario, es la persona física o jurídica que se encarga de llevar una mercancía de un sitio a otro. No debe confundirse con el comisionista de tránsito, que suele ser el agente de aduanas encargado de realizar el tránsito.

El transitario no suele tener medios de transporte propios. Actúa al servicio del exportador o del importador, realizando las diversas fases del transporte terrestre y marítimo utilizando medios ajenos, desde su origen hasta su destino.

Es un especialista que debe conocer todos los medios existentes para realizar el transporte: líneas regulares de navegación, con sus frecuencias de escalas, sus tarifas de flete; medios de manipulación de la mercancía en los puertos de origen y destino alternativos; costos de manipulación y almacenaje de la mercancía; línea de ferrocarril con sus frecuencias, tarifas, etc.

---

<sup>14</sup>[www.rae.es//rae.html](http://www.rae.es//rae.html). Diccionario de la lengua española. (21/11/2011)



## 2.7. Agente de aduanas

Es el responsable subsidiario ante la administración de las faltas, los fraudes o los errores de su cliente. Está considerado como colaborador de la administración, incluso como funcionario público.

## 2.8. Práctico

Es un técnico marítimo que casi siempre tiene el título de capitán, de la marina mercante, que actúa como asesor del capitán de un buque en maniobras en puertos, ríos y canales.

Se define, también al práctico como: “La persona que previa correspondiente habilitación y nombramiento, asesora a los capitanes de las naves mercantes, buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida de los puertos, ríos, barras, fondeadores, boyas cargaderos exteriores y diques, en los movimientos tanto interiores como exteriores de los buques; en fondeos, atraques y desatraques, así como en otras áreas, indicando la derrota conveniente de la nave y las maniobras necesarias para una mayor seguridad de la navegación”.<sup>15</sup>

## 2.9. Corredor de seguros

La misión del corredor o agente libre de seguros es la de actuar, en representación del armador, en la contratación del seguro marítimo con las compañías aseguradoras y la de mantener, durante la vigencia del contrato de seguro, el enlace entre asegurador y asegurado.

El Decreto Gubernativo 2946 regula: A otros sujetos del derecho marítimo, como el piloto, el contra maestre y el sobrecargo, en los Artículos del 918 a 935, de los cuales se hará un breve resumen de los mismos.

---

<sup>15</sup>Ibíd.

## 2.10. Piloto

El piloto toma el gobierno, dirección de la nave mercante o buque por muerte, ausencia o inhabilidad del capitán, a no ser que el naviero hubiere nombrado persona que lo remplace.

En tal caso, son aplicables al piloto todas las disposiciones que contiene el capítulo del capitán.

Corresponde al piloto dirigir la derrota del viaje y llevar el rumbo de la nave.

Son obligaciones del piloto:

Proveerse de las cartas de navegación, libros e instrumentos necesarios para el buen desempeño de sus funciones.

Llevar por sí el cuaderno de observaciones; anota en él la altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud en que se halla la nave y dar cuenta al capitán del resultado de sus observaciones.

## 2.11. El contra maestre

Por imposibilidad e inhabilitación del piloto, tomará el contra maestre el gobierno y dirección de la nave, quedando sometido a todas las prescripciones legales relativas al capitán. No puede ser contra maestre el que no puede ser capitán.

El contra maestre, es el jefe inmediato de la tripulación, en este carácter le corresponde mandar las maniobras bajo las órdenes del capitán, distribuir a bordo los trabajos mecánicos entre los hombres de mar y vigilar que los ejecuten debidamente.

Son obligaciones del contra maestre:



- Reconocer el aparejo y todos los demás objetos necesarios al servicio de la nave, cuidar de su conservación y dar cuenta al capitán de las faltas y deterioros que notare.
- Cuidar del buen arrumaje de la carga y visitar frecuentemente la bodega para cerciorarse de que la carga se conserva en buen estado.
- Tener expedita la naval para todas las maniobras que exige la navegación.
- El contraмаestre es el responsable de los daños y perjuicios que sobrevengan por su culpa; y si estos fuesen causados por dolo, será castigado con arreglo al Código Penal.

### **2.12. El sobrecargo**

Es un factor nombrado por el naviero o por los cargadores. El naviero o cargadores otorgarán al sobrecargo un poder especial que será comunicado al capitán.

### **2.13. Navas mercantes**

El buque ocupa una posición privilegiada y reviste de gran importancia en el ámbito de derecho marítimo, en el cual tiene por esencia mantener relaciones jurídicas que se originan o se desarrollan en el ambiente marítimo. El buque, se puede definir desde varios puntos de vista, la cual admite múltiples significados, uno puede ser como objeto registral, en el registro de la propiedad, otro como artefacto naval a la construcción flotante no destinada a navegar, mientras resulte auxiliar de la navegación.

Para lo cual debe surgir una noción específica y precisa que tome en cuenta las instituciones, principios y normas de derecho público y privado del derecho marítimo nacional e internacional, para dar una definición de buque, se observa que en el Convenio Internacional de Bruselas, para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 1924, define al buque como cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.

La Convención de la Seguridad Humana de la Vida en el Mar de 1948, preceptúa que “Nave mercante es todo flotador de cualquier naturaleza que sea, excepto los hidroaviones amarrados utilizados o susceptibles de ser utilizados como medio de transporte de agua”.

La Convención Internacional para la Prevención de Contaminación de Buques de 1973, establece que: “Nave mercante, todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los alisfacos, así como los deslizadores, los sumergibles, los artefactos y las plataformas fijas y flotantes”.

La Convención de Atenas de 1974, sobre el Transporte Marítimo de Pasajeros y de su Equipaje indica que: “Nave mercante significa solo la embarcación de navegación marítima, excluyendo al deslizador”.

El Código de Comercio español define buque, no sólo a las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas gánguiles y cualquier otro aparato flotante destinado o que pueda destinarse a servicios de la industria o comercio marítimo o fluvial.

A primera vista, se observa que la definición de buque de los convenios internacionales de los Estado parte siempre incluyen que es un artefacto que navega en el mar y el Código de Comercio español, establece dos elementos principales la flotabilidad y el destino mercantil y sobresale el primero de los mencionados, porque se refiere a cualquier construcción destinada a la navegación marítima o fluvial.

#### **2.14. Propiedad y copropiedad de la nave marítima**

Sostiene el Artículo 852 del Decreto Gubernativo 2946: “Que los extranjeros propietarios de nave guatemalteca quedan sometidos a las prescripciones de la ley de navegación y a todas las providencias de seguridad que adopte el gobierno de la República en caso de guerra con la nación a que pertenezcan”.

La copropiedad de la nave no constituye una sociedad sino una comunidad de intereses.



Entonces se encuentran otros artículos relacionados que por medio del cual el buque se puede adquirir por cualquiera de los medios reconocidos en derecho. Pero la adquisición presenta ciertas peculiaridades en relación con la disciplina común.

De acuerdo con la doctrina los medios de adquirir la propiedad de un buque se dividen en originarios y derivados. Entre los modos originarios ofrecen especial interés la construcción y la usucapión. La construcción da lugar a la creación de una cosa nueva, que es buque, que pasa por ser del constructor o de la persona por cuenta de la cual se construya.

La usucapión permite adquirir la propiedad del buque por la posesión del mismo, esto es, posesión de buena fe continuada por espacio de tres años, con justo título debidamente registrado. Faltando alguno de estos requisitos se necesitará la posesión continuada por diez años.

El hallazgo, aunque en realidad el hallador no hace suya la nave mercante, sino que sólo adquiere el derecho de premio de hallazgo; en este punto hay que citar el Artículo 596 del Código Civil que establece: “El que encontrare un mueble...”, entonces las naves marítimas son consideradas bienes muebles, en la que tienen un régimen especial los buques y aeronaves abandonadas; en estos casos el Estado adquiere la propiedad si el propietario hace abandono de sus derechos y la autoridad municipal pondrá el hecho en conocimiento público, y si transcurrido el término fijado no se presentare persona que justifique su dominio, se procederá a la venta en pública subasta.

Por último, cabe hacer referencia al abandono del barco hecho por el asegurador en favor de la compañía aseguradora, que trasmite la propiedad del mismo y le faculta para exigir de aquella el importe estipulado en la póliza de los casos previstos en el Código de Comercio, Artículo 798.

En cuanto a los modos derivativos, el buque se adquiere en virtud de cualquier negocio traslativo del dominio seguido de la tradición de compra venta de una cosa según Artículo 1729 del Código de Civil.

## 2.15 Situación del condominio de la nave

Los condueños están obligados a contribuir en proporción de las partes que tengan en la nave, a su armamento, equipo, aprovisionamiento y reparaciones, siempre que la mayoría haya acordado cualquiera de estas operaciones.

Pero tratándose de refaccionar la nave, la mayoría no tendrá derecho de fijar a su arbitrio la naturaleza de las reparaciones, su coste y disintiendo acerca de estos puntos la minoría, podrá exigir se forme un presupuesto por peritos y que la obra se contrate en igualdad de condiciones con la persona que ofrezca realizar la reparación por el precio más equitativo.

Entonces se considera que el condominio del buque se rige por el principio mayoritario. La representación de la parte menor tendrá derecho a solicitar peritos, y proporcionalmente los demás propietarios tendrán que aceptar que se contrate para no violentar el principio de igualdad.

Pero tratándose de la enajenación del buque si no existiere unanimidad, se venderá en pública subasta, quedando siempre a salvo el derecho de tanteo y de retracto considerados en el derecho civil.

En todo caso de enajenación, tienen los copartícipes un derecho de tanteo y de retracción. Y por lo que se refiere a los gastos, se repartirán en proporción a los derechos adquiridos anteriormente.

## 2.16 Derecho a la navegación

Dentro del derecho internacional del mar, se entiende por nacionalidad del buque aquella que le es conferida por un Estado mediante autorización a enarbolar su pabellón, la cual se efectúa a través de su matriculación en un puerto y la inscripción en el correspondiente registro; esta potestad se reconoce a todo Estado, sea ribereño o sin litoral, por lo que el puerto de matrícula puede ser físico o ficticio.



La matrícula en el puerto habrá de constar figurando éste, mencionado bajo el nombre del propio buque resaltados en la popa, así como en ambas amuras de los botes salvavidas.

Según la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, sólo se puede izar una bandera, por lo que en los casos en los que se enarbolaran más pabellones a conveniencia del propietario se entenderá por terceros que ninguno de ellos ampara al buque, siendo considerado sin nacionalidad.

Únicamente se podrá cambiar de abanderamiento cuando se dé un cambio efectivo, con su correspondiente matriculación en el nuevo Estado, por la transmisión de la propiedad del buque.

La nacionalidad supone la jurisdicción del Estado, bajo cuyo pabellón navegue en alta mar, así como su protección; los buques sin nacionalidad carecen de tal protección, quedando a merced de la jurisdicción del Estado de las aguas en las que se encuentre.

Es obligado que exista un vínculo efectivo entre el buque y el Estado del pabellón, el cual debe tutelar las obligaciones administrativas, técnicas, sociales, así como de cumplimiento de la legislación internacional y de las responsabilidades derivadas.

No obstante, se da la utilización del pabellón de conveniencia, donde se navega bajo bandera de Estados con los cuales no existe tal vinculación (ya que el propietario realmente posee su vínculo con otra nación), que realizan un control muy bajo o implican una menor presión fiscal, al ser muchos de los puertos en donde se matriculan pertenecientes a países a los que se les considera paraíso.

Algunos Estados para evitar la pérdida de tonelaje en la flota han optado, para contrarrestar este efecto, por crear un segundo registro nacional con ventajas fiscales respecto al registro oficial.

Se ha dado un cambio de interpretación de lo que la nacionalidad supone a un buque, en este modo se ha dejado de considerar como una parte del territorio de soberanía



nacional, para estimar que sobre el mismo se aplica, salvando las distancias, el equivalente a lo que la nacionalidad implica para una personal.

Así pues, un buque en aguas de otro Estado, distinto al de su pabellón, se ha de sujetar a la legislación de este segundo Estado, en todo aquello que no sea privativo de la soberanía del Estado de su pabellón.





## CAPÍTULO III

### 3. Instituciones de mar, convenios internacionales y su interpretación

Hoy por hoy es de vital importancia que todas las personas o bien los profesionales del derecho, tengan información clara sobre la aplicación de la ley en el mar, sobre el comercio y la explotación marítima de las aguas jurisdiccionales guatemaltecas, por tanto, la legislación nacional ha sido muy cuestionada, en virtud que es muy escasa y solamente existe una ley sustantiva y la adjetiva supletoriamente se orienta al Código Procesal Civil y Mercantil, específicamente sobre el tema previsto en la presente tesis. Por tal circunstancia se aplica la legislación internacional, cuando ésta ha sido ratificada por el estado parte, que es el sentir de los Estados contratantes, formuladas en convenios, tratados u otras denominaciones relativas al ámbito marítimo.

Esta manifestación de la voluntad de los Estados, es realizada a través de los Convenios Internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), cuyos objetivos primordiales es el de observar la seguridad marítima, la seguridad de los buques y mares limpios, estableciendo para ello convenios relativos a la contaminación del mar, responsabilidad e indemnización, embargos de naves mercantes y buques.

Este capítulo cuenta con un extracto de convenios internacionales encontrados en el espacio cibernético de internet, los cuales han sido examinados en la presente tesis para que sirva de guía a todos los abogados y abogadas para su consulta, análisis e interpretación.

#### 3.1 La Organización Marítima Internacional (OMI)

Probablemente la navegación marítima internacional, es la más magnífica de las industrias dentro del ámbito mundial y una de las más comprometidas. Siempre se ha reconocido que la tarea más importante para mantener la seguridad en el mar, es desarrollar procedimientos para normar las responsabilidades dentro del marco legal internacional, que son adoptadas por los Estados para establecer conductas y marcos de actuación.



Varios países propusieron que un cuerpo internacional permanente, se ocupara de promover la seguridad marítima, por lo que en 1948 en Ginebra, adoptaron lo que hoy es la Organización Marítima Internacional.

Esta Organización tuvo como primera tarea adoptar una versión del Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS), el más importante de todos los tratados sobre la seguridad marítima.

Entonces la Organización Marítima Internacional, giró su atención a la facilitación del tráfico marítimo internacional, a las líneas de la carga, a la seguridad marítima y al transporte de mercancías peligrosas para evitar la contaminación del mar. El crecimiento en la cantidad de hidrocarburos a ser transportados por mar y el tamaño de petroleros fue un tema especial. La prevención de la contaminación forma parte del mandato de esta organización, pero han ocurrido una serie de accidentes marítimos que se han introducido una serie de medidas diseñadas para prevenir los accidentes y aminorar las consecuencias.

La Organización cuenta con 157 Estados miembros, dos miembros asociados, “la organización ha desarrollado un programa técnico de cooperación que se diseña para ayudar a los gobiernos que carecen del conocimiento y los recursos técnicos que se necesita para operar una industria marítima exitosa”.<sup>16</sup>

El énfasis de este programa es la instrucción y quizás el mejor ejemplo, es la Universidad Marítima Mundial en Malmo, Suecia, que se inició en 1983. “La Organización Marítima Internacional es una de las más pequeñas de todas las agencias de las Naciones Unidas, logrando un éxito considerable su puntería de buques seguros en océanos limpios. Guatemala como Estado miembro de Naciones Unidas, se incorporó a la Organización Marítima internacional en el año de 1983, siendo incorporados también en ese mismo año los Estados de Togo y Fiji”.<sup>17</sup>

<sup>16</sup> es.wikipedia.org/wiki/org\_mar\_inter. **La Organización Marítima Internacional y sus Convenios.** Pág. 16

<sup>17</sup> Ibíd. Pág. 15

### 3.2. Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)

“La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), creada en el año 1980, por el foro del Consejo de Ministros Responsables del Transporte en Centroamérica (COMITRAN). Este organismo se relaciona con el Derecho Marítimo, por regular el transporte por la vía del mar para el istmo, y promover la optimización del mismo.

El rol de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, es de asesorar, promover, proceder como medio de enlace, generar recursos e instruir acerca de la seguridad en navegabilidad del transporte marítimo, en las instalaciones portuarias y sistema de transporte. COCATRAM es el organismo consultivo centroamericano, con reconocimiento regional e internacional en lo relacionado con la facilitación y desarrollo del transporte para el comercio exterior de los países miembros mediante asistencia técnica, asesoría y capacitación en la formulación de decisiones que se tomen en beneficio del transporte marítimo.

Siendo miembros de la Comisión: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá”.<sup>18</sup>

“La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), es un organismo regional de carácter permanente del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), cuya función principal es la de atender los asuntos relativos al promover facilitando el progreso del subsector marítimo y portuario de Centroamérica, con la finalidad de fortalecer, facilitar e impulsar el comercio regional exterior de la región, sirve de organismo.

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), funciona como organismo técnico de los miembros de la COMITRAN, en la formulación y adopción de políticas, recomendaciones en los diferentes campos del sector transporte, con miras al logro de un crecimiento positivo, mediante el fomento de un equilibrio entre las empresas, organismos regionales y extra regionales, relacionados con el transporte internacional de

---

<sup>18</sup> Rivas Gutiérrez, Jorge Alberto. **Falta de regulación del seguro marítimo dentro del derecho guatemalteco.** Pág. 31



mercancías, coordinando las actividades regionales con los Ministerios de Transporte, Empresas Portuarias, Autoridades Marítimas del Transporte de Carga Internacional y Regional”.<sup>19</sup>

“Sus Primordiales Objetivos son:

- Fortalecer la implementación de legislación y convenios para mejoras en las disposiciones jurídicas en la legislación marítima Centroamericana.
- Fortalecer la institución en los aspectos organizacionales y financieros.
- Apoyar la implementación de acciones de medio ambiente. Promover la inclusión de la variable ambiental en las actividades del sector marítimo portuario en Centroamérica.
- Apoyar Promover la facilitación del transporte marítimo.
- Mantener sistemas de comunicación efectivo para el proceso de globalización”.<sup>20</sup>

### 3.3 Convenios internacionales

Los convenios internacionales relacionados con el mar y establecidos con la Organización Marítima Internacional, de las cuales se mencionan los siguientes:

- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).
- Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros de 1977.
- Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque.

<sup>19</sup> Girón Domínguez, Nelson Aníbal. **Necesidad de crear la superintendencia de administración marítima y portuaria**. Pág. 29

<sup>20</sup> Rivas Gutiérrez, Jorge Alberto. **Ob. Cit.** Pág. 32

➤ MARPOL, éste en su aspecto preventivo de la contaminación accidental del mar.

### 3.3.1 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)

“Es el más importante de los tratados internacionales sobre la seguridad de las naves mercantes o buques. La primera versión fue aprobada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, la cuarta en 1960 y la quinta en 1974”.<sup>21</sup>

La última actualmente en vigencia, incluye el procedimiento de aceptación tácita, que establece que en una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, las objeciones a las enmiendas se reciben de un número convenido de partes.

Este Convenio adoptado por la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, convocada por la Organización Marítima Internacional, entró en vigor en 1980, desde entonces ha tenido dos modificaciones por medio de protocolos.

a) Protocolo Sobre Seguridad de los Tanques y Prevención de la Contaminación.

b) Protocolo Sobre el Sostenimiento Armonizado de Reconocimientos y Certificación.

El objetivo principal del Convenio, es especificar las normas de construcción y equipamiento y explotación de buques para garantizar la seguridad de las naves, de las personas embarcadas.

Guatemala es parte de este Convenio, ratificó su adhesión al mismo el 30 de agosto de 1982, mediante Decreto número 74-82 del Congreso de la República de Guatemala y publicado en el diario oficial el 6 de mayo de 1983, entrando en vigencia tres meses después de su publicación.

---

<sup>21</sup>Es. [wikipedia.org/wiki/convenio\\_internacional](http://wikipedia.org/wiki/convenio_internacional)



### 3.3.2 Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros de 1977

El Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea, comenta sobre la seguridad en buques pesqueros, manifestando: “Que a diferencia de las regulaciones que se aplican a los buques mercantes, donde cada clase de buque debe cumplir obligatoriamente con normas y códigos de seguridad muy estrictos, regulados éstos a nivel internacional, la legislación referente a los pesqueros representa un conjunto de normas y recomendaciones fragmentarias, poco específicas, reguladas de manera no uniforme, de difícil seguimiento y verificación”.<sup>22</sup>

La situación actual del sector pesquero es delicada, principalmente por dos motivos: la escasez de recursos pesqueros por una parte y el elevado número de accidentes mortales por otro. Respecto al primero, es conocida la sobreexplotación de los recursos pesqueros ejercida durante tantos años en todo el mundo, principalmente por los países de tradición pesquera, con un cierto grado de desarrollo tecnológico, que se está convirtiendo en un problema económico y por tanto social.

El segundo motivo, el de los siniestros (que constituye la esencia de este trabajo), está en parte muy relacionado con el primero, como se verá más adelante, es él que más debiera preocupar, debido al drama que supone la pérdida de vidas humanas. Para evitar esto las administraciones públicas han intentado legislar todos los temas referentes a la seguridad en la pesca, con resultados diversos.

Ante la cantidad de accidentes ocurridos los últimos años los expertos en seguridad e ingeniería naval, han dejado claro que el tema principal a tener en cuenta a la hora de legislar, con el fin de evitar éstos, es el de la estabilidad de los pesqueros, sin duda la clave de la mayoría de siniestros mortales producidos. Se alude no sólo a legislar los parámetros de construcción, sino también la manera de realizar las inspecciones relativas a la estabilidad.

---

<sup>22</sup>De Larrucea, Jaime Rodrigo. *La seguridad en los puertos: cómo gestionar la protección y la seguridad en instalaciones portuarias según el código PBIP*. Pág. 41.

Para ello, se considera necesario tener en cuenta los factores que contribuyen a la pérdida de estabilidad, como son la deficiencia en la estimación de calados a popa en la prueba de estabilidad, produciendo un barco que sólo aparentemente cumple los criterios exigidos, peso de artes y aparejos en cubierta muy superior al considerado, los tanques de combustible adicional, un escaso puntal en la cubierta de francobordo, altas superestructuras y puertas abiertas o mal cerradas, aunado todo ello a una navegación con mala mar de popa y unas bodegas vacías.

Las notables diferencias existentes en el proyecto de utilización de buques pesqueros y los de carga y pasajes explican que aquellos no se quedan incluidos en las sucesivas versiones del solas.

### **3.3.3 Código Internacional de Gestión para la Seguridad Operacional del Buque**

El objetivo del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la prevención de la contaminación, es establecer en las compañías marítimas un sistema de gestión de seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. Este Código fue aprobado por la Organización Marítima Internacional. La aplicación del Código IGS, es obligatoria para todos los Estados Miembros.

Es responsabilidad directa de los Estados la implementación de las normas de seguridad marítimas, así como también a los propietarios, armadores, capitanes de naves mercantes y a todas aquellas personas que tienen bajo su responsabilidad administraciones marítimas, entonces por lo general aquellas personas que intervienen en el ámbito marítimo deben de estar prestas a colaborar con la seguridad del mar.

### **3.4 Implementación e interpretación de los convenios marítimos**

“El comité marítimo internacional ha realizado un esfuerzo muy considerable a lo largo del siglo XX para conseguir la uniformidad del Derecho marítimo a escala mundial”.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Goñi, José y Alonso Ledesma, Carmen. **Revista de Derecho Marítimo**. Asociación de Derecho Marítimo. Pág. 60.



La redacción de los Convenios, lograr el acuerdo de intereses, posterior obtener la aprobación de los gobiernos, es una tarea difícil y compleja. Para llegar a consensos el comité marítimo internacional, ha desarrollado metodos para crear fórmulas prácticas y efectivas.

Después de la aprobación del Convenio y posterior puesta en vigor, viene la etapa de su implementación, de su incorporación en los diferentes ordenamientos y sistemas legislativos para alcanzar el fin deseado.

En este orden general de ideas, la implementación será un acto de naturaleza legislativa, por el que el Convenio en cuestión se promulga y se pone en vigor en el ordenamiento interno del Estado parte, de manera que a partir de ese momento ha de ser cumplido por los ciudadanos y tribunales.

Pero, los métodos de implementación de un Convenio Internacional, en este aspecto, la implementación formal será dirigido en dos líneas de acción, para dar al Convenio la fuerza de ley o darle el efecto mediante la promulgación de normas nacionales. La primera, es el texto del propio Convenio el que aparece como la Ley Nacional, y la segunda, que es el opuesto, el Estado redacta un nuevo texto que trata de recoger lo que el Convenio preceptúa o lo más esencial del Convenio.

En cada uno de los Convenios existen diferencias de fondo y de forma, las cuales pueden ser por la terminología o porque un Estado al estar adherido a un Convenio se compromete ante los demás Estados contratantes a convertir esas normas en derecho interno, según el Artículo 46 de la Constitución Política de la República de Guatemala.

### **3.5 Problemas interpretativos del Convenio de Embargo Preventivo de Buques de 1952**

Los problemas interpretativos suscitados por este Convenio no son propios y peculiares del derecho común, en buena medida a los que se han suscitado en otros ordenamientos y se anudan fundamentalmente, de una parte, también al ámbito de aplicación del

Convenio, de otra, a la posibilidad de embargar o no cautelarmente el buque con independencia de quien sea el propietario del mismo.

Una de las discrepancias interpretativas se ha originado al poner en conexión el apartado que delimita que los buques pueden ser objeto de la medida preventiva. Pero entonces ¿Pueden ser objeto de esta medida los buques de los Estados no contratantes? Asimismo, con relación a los créditos establecidos en el Convenio en donde si se puede proceder al embargo preventivo.

Y los créditos no preceptuados en el Convenio, son palpables en el seno del buque y sus tripulantes y actividades conexas, ¿podrá un buque ser embargado preventivamente? Estas dos interrogantes fueron respondidas y numerosos autores manifestaron que los buques de terceros Estados no contratantes, se pueden embargar cuando se encuentren fondeados en la jurisdicción de un Estado parte, no se les aplica la normativa convencional, sino la normativa interna. Y de conformidad con los créditos no preceptuados o no enumerados en el Convenio, o los que según la Lex fori permitan solicitar y obtener la medida cautelar.

Asi mismo la doctrina de Hernández Martí, Ruíz Soroa, Gabaldón, manifiestan que: “El régimen jurídico establecido en el Convenio es, en su conjunto aplicable al embargo de un buque con pabellón de un Estado no contratante, tanto por los créditos previstos en el Convenio, como por los establecidos en la lex fori, siempre y cuando el Estado donde se procede a la traba no haya hecho uso de la facultad que le confiere el Artículo 8.3 para negar la aplicación de parte o todas las ventajas del Convenio a los terceros Estados”.<sup>24</sup>

Sin embargo, cada Estado contratante podrá negar todas o parte de las ventajas del presente Convenio a cualquier Estado no contratante, cualquier persona que no tenga, en el día del embargo, su residencia habitual o su principal establecimiento en un Estado Contratante.

Por otra parte, el Estado de Guatemala no ha ratificado este Convenio, cuenta con legislación nacional que no preceptúa alguna acción respecto al embargo de un buque

---

<sup>24</sup> Ibid. Pág. 70.



extranjero, regulando al propietario extranjero de nave guatemalteca, según Artículo 852 del Decreto 2946, existe inconveniente con una laguna de ley, porque manifiesta que serán sometidos a la Ley de Navegación, y en Guatemala no se encuentra regulada una Ley General de Navegación Marítima, no existe una disposición legal expresamente aplicable. Pero, consecuentemente al margen de las cuestiones descritas, la que ha alcanzado un grado de mayor conflictividad interpretativa ha sido la delimitación del buque que puede ser objeto de la medida cautelar cuando pertenece a persona distinta del deudor. Conflictividad motivada por la generalmente admitida falta de claridad y precisión técnica de los apartados 1 y 4 del Artículo 3 en su relación con lo dispuesto en el Artículo 9, la cual ha dado lugar en el ámbito internacional, a una amplia disparidad aplicativa.

Por tal circunstancia, esta normativa permite el embargo del buque en cualquier caso, con independencia de que el propietario sea o no deudor del crédito alegado. Y la figura del embargo preventivo está orientada a garantizar la eficacia de un proceso ejecutivo posterior, haya posibilidad de adoptar medida cautelar sobre un bien perteneciente a persona distinta del deudor, si, en ese bien haya recaído un derecho real de garantía.

“Esta ha sido la opinión de un sector de la doctrina y la jurisprudencia, que solo procedería la medida cautelar, o bien cuando exista responsabilidad personal del propietario o bien cuando el crédito goce de un privilegio marítimo”.<sup>25</sup>

El autor Jose L. Gabaldon “manifiesta que uno de los problemas de interpretación del Convenio del Embargo Preventivo de Buques, radica en la delimitación de su ámbito de aplicación por relación a la nacionalidad del buque”.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Ibid. Pág. 83.

<sup>26</sup> Ibid. Pág. 100.

## CAPÍTULO IV

### 4. Antecedentes del embargo o secuestro de naves mercantes

#### 4.1. Antecedentes sobre el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas del Embargo Preventivo de Buques de Navegación Marítima

El Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al embargo Preventivo de Buques de Navegación Marítima, suscrito en Bruselas el 10 de mayo de 1952, entró a regir internacionalmente el 24 de febrero de 1956, este Convenio lo han ratificado únicamente 64 países, de 192 países miembros de la Organización de Naciones Unidas. Dentro de los países miembros, Guatemala no ha ratificado este Convenio, actualmente se rige por el libro III del Código de Comercio, llamado Comercio Marítimo, que se encuentra normado en el Decreto 2946 del Congreso de la República, en donde se preceptúan varios Artículos que mencionan lo relacionado al embargo de naves debiendo existir doctrina, jurisprudencia, y legislación específica sobre el particular a fin de evitar desconocimiento, omisiones, arbitrariedades judiciales, o que sigan quedando ficticias las pretensiones sobre naves mercantes.

Dentro del ámbito iberoamericano existen seis países signatarios que han ratificado el Convenio descrito, esto denota que son normas positivas vigentes que carecen apoyo, falta de interés o simplemente porque los países no tienen litoral, no tienen salida al mar, la cual tienen posición desventajosa por no tener comercio marítimo, como la pesca. Entonces dentro de la órbita de la sociedad Latinoamérica, es evidente que no ha cooperado con la comunidad internacional, porque únicamente tienen normativa marítima interna ya que no han adoptado la competencia internacional para conocer las causas surgidas de los actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimos.

Esta Convención consagra el principio fundamental que un buque que navegue bajo pabellón de uno de los Estados contratantes, no podrá ser embargado dentro de la jurisdicción de otro Estado contratante, si no es en virtud de una autorización judicial y de un crédito marítimo, sin que pueda interpretarse que las normas establecidas en la Convención implican una ampliación o restricción de los derechos y poderes de los



Estados o autoridades públicas o portuarias para embargar o detener un buque o impedir de otra forma que se haga a la mar dentro de su jurisdicción, de acuerdo a las leyes internas o sus reglamentos.

En la reunión del Comité Marítimo Internacional en Venecia en 1983, el Consejo Ejecutivo encomendó al profesor Allan Philip la presidencia del Grupo de Trabajo que debía considerar la eventual reforma o sustitución de la Convención de 1952, en razón de que se había acordado que era conveniente el estudio paralelo de esta Convención con lo referente a hipotecas y privilegios.

En septiembre de 1985, se celebró en Lisboa, capital de Portugal la XXXII conferencia del Comité Marítimo Internacional (CMI), en donde se decretó que se realizara un análisis profundo al Convenio de Bruselas de 1967 sobre privilegios marítimos e hipotecas, la cual serviría para aprobar un bosquejo del plan del Convenio de 1952 sobre embargo preventivo de buques; los dos textos fueron conocidos, estudiados y sometidos a la consideración de un órgano colegiado y especializado que promueve la cooperación entre los Estados sobre la industria y la seguridad marítima que se encuentran dentro de la Estructura de la Organización Marítima Internacional y la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo.

Posteriormente del análisis y estudio hubieron dos posiciones, una de las propuestas fue la utilización del Convenio de 1952 como texto base, con el argumento que éste ofrecía seguridad jurídica respecto a las condiciones y procedimientos establecidos para el embargo preventivo de buques, y la otra línea de acción, lo consideraba insatisfactorio y contrario a sus leyes y prácticas nacionales vigentes. Y las dos posiciones concordaron que en relación con la definición de los créditos marítimos que se pretenden garantizar mediante el embargo, deben de considerarse créditos definidos y créditos privilegiados.

#### **4.2. El Comité Marítimo Internacional y las Conferencias Diplomáticas de Derecho Marítimo de Bruselas**

El Convenio de Bruselas, unificó normas en materia de embargo preventivo de buques la cual representó una contribución al proceso codificador internacional de derecho

marítimo, proporcionando un factor de seguridad en la capacidad crediticia del buque.

Es importante contar con un referente normativo que establezca los requisitos materiales o sustantivos invocables para observar las consecuencias económicas derivadas del embargo e inmovilización de un buque, la cual debe constituirse en un instrumento de primer orden para atender obligaciones dentro de este orden.

La Convención de Bruselas define embargo como la inmovilización de un buque con la autorización de la Autoridad judicial competente para garantía de un crédito marítimo, pero no comprende el embargo de un buque para la ejecución de un título, se trata de una medida cautelar de garantía y no de ejecución, sobre la diferencia entre embargo de carácter cautelar y embargo ejecutivo, la especifica singularidad de ésta práctica procesal en el derecho marítimo.

Guillermo Cabanellas realiza dos conceptos del embargo, “uno ejecutivo, que establece la retención o apoderamiento que de los bienes del deudor, se efectúa en el procedimiento ejecutivo, a fin de, que con ellos o con el producto de la venta de los mismos satisfacer la incumplida obligación a favor del acreedor que posea título con ejecución aparejada. Y otro preventivo, siendo éste una Medida procesal precautoria de carácter patrimonial que, a instancia de acreedor o actor, puede decretar un juez o tribunal sobre los bienes del deudor o demandado, para asegurar el cumplimiento de la obligación exigida y las resultas generales del juicio”.<sup>27</sup>

El embargo preventivo de un buque tiene sentido solamente si es adoptado con el fin de garantizar la tutela en sede principal del crédito marítimo, y queda configurada por su estructura instrumental y provisoria como medida cautelar, y para materializarla se acredite la existencia de riesgo de pérdida de la garantía, (*perriculum in mora*).

De conformidad con el Artículo 4 del Convenio de Bruselas, indica que: “buque solo puede ser embargado con la autorización de un Tribunal o de cualquier otra Autoridad Judicial competente del Estado contratante en el que se practique el embargo”.

---

<sup>27</sup> Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág. 143



Así mismo en el Artículo 5 del mismo Convenio refiere que: “el embargo debe de ser levantado cuando el demandado aporte la fianza o garantía suficiente, y a falta de acuerdo entre las partes sobre el alcance de la caución o de la garantía, el tribunal o la autoridad judicial competente fijará su naturaleza y cuantía”.

Y ante la ausencia de una instancia judicial que oriente la correcta aplicación del Convenio ocasiona distorsiones para el operador jurídico, que afectan al principio de seguridad jurídica, y en particular respecto a la adopción de la medida cautelar.

El proceso de aplicación de una norma del Convenio, no se mide atendiendo sólo al consenso técnico en torno a la redacción de sus preceptos, sino a su aplicación e interpretación judicial. Por lo tanto, la noción del crédito marítimo constituye un primer foco de problemas y a la hora de calificar como marítimo un crédito invocado y no exigir requisitos adicionales para materializar el embargo preventivo se encuentra en el Artículo 1 y 6 del Convenio de Bruselas de 1952.

#### **4.3. Convenio Internacional de Lisboa de 1985**

Este Convenio, en el Artículo 1, define varios vocablos, comenzando con los créditos marítimos, expresión que incluye a cualquier crédito concerniente, o resultante de la propiedad, construcción, posesión, administración, explotación o transacción de un buque, o de una hipoteca naval, o de una carga de igual naturaleza sobre cualquier buque, o de operaciones de salvamento referentes a un buque; hasta aquí la conceptualización de los créditos marítimos, y a continuación, el proyecto enumera una serie de créditos concretos a título de ejemplo, estos son:

- a) Daños causados por un buque, ya sea por abordaje, o de otra manera.
- b) Pérdida de vidas humanas o daños corporales causados por un buque o provenientes de la explosión de un buque.
- c) Asistencia y salvamento.

- d) Contratos relativos a la utilización o al arriendo de un buque mediante póliza de fletamento o de otro modo.
- e) Contratos relativos al transporte de mercancías por un buque, en virtud de una póliza de fletamento, de un conocimiento de embarque o de otra forma.
- f) Pérdidas o daños causados a las mercancías y equipajes transportados por un buque.
- g) Avería común.
- h) Préstamos.
- i) Remolque.
- j) Pilotaje.
- k) Suministro de productos o de material hechos a un buque para su explotación o su conservación, cualquiera que sea el lugar de los mismos.
- l) Construcción, reparaciones, equipo de un buque o gasto del dique.
- m) Salario del capitán, oficialidad o tripulación.
- n) Desembolsos del capitán y los efectuados por los cargadores, fletadores o los agentes por cuenta del buque o de su propietario.
- o) La propiedad impugnada por un buque.
- p) La copropiedad impugnada de un buque.
- q) Cualquier disputa resultante de un contrato o compraventa de buque.
- r) Cualquier hipoteca naval.



Como puede observarse, este Convenio abandona el criterio limitativo del Convenio de Bruselas de 1952, lo cual constituye, sin lugar a dudas, un factor positivo y un avance sobre éste.

Según este Convenio, el procedimiento del embargo preventivo de un buque se rige por la ley del Estado en el que se ha solicitado dicha medida o en el cual ha sido trabada.

El embargo es posible respecto de créditos marítimos, pero el Convenio las limita esa posibilidad a cuatro casos:

- a) Cuando el crédito es privilegiado y corresponde a cualquier categoría de las siguientes:
  - 1. Derechos de puerto, canales y otras aguas navegables y los derechos de practicaje.
  - 2. Pérdida de vidas o lesiones personales que ocurran, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque.
  - 3. Responsabilidad extracontractual resultante de pérdida de daños materiales causados por la explotación del buque que no sean pérdidas o daños a la carga, contenedores y efectos de los pasajeros, transportados en el buque y;
  - 4. Salvamento, remoción de restos naufragados y avería gruesa.
- b) Cuando el crédito está sustentado en una hipoteca naval o en una carga de igual naturaleza registrada.
- c) Cuando el crédito está relacionado con la propiedad o la posesión del buque.
- d) Cuando no estando el crédito comprendido en uno de los tres casos anteriores, se da la circunstancia de que:

1. La persona que era propietaria del buque cuando nació el crédito marítimo, es personalmente deudora del crédito y es la propietaria del buque cuando se traba el embargo.
2. El arrendatario a casco desnudo del buque es personalmente el deudor del crédito y es el arrendatario a casco desnudo o el propietario del buque cuando se traba el embargo.

#### 4.4 La teoría de la personalidad del buque

Ahora bien, el concepto del buque mismo como garantía de obligaciones descansa sobre dos elementos: a) La Teoría de la Personificación del buque, conforme a la cual el buque en una acción in rem es considerado como un verdadero demandado con derechos y obligaciones; y b) Los privilegios marítimos, los cuales cumplen la función de reforzar el crédito del buque, ya que el acreedor sabe que su crédito goza de un privilegio que sigue al buque con independencia de su titular.

Es importante realizar un análisis exhaustivo sobre los créditos privilegiados marítimos, regulados por la Ley de Comercio Marítimo, Artículos 839 y 840, pero sí hacer una breve referencia para la cabal comprensión del tema que ocupa. Se entiende por créditos privilegiados marítimos, aquellos créditos a los que la Ley les atribuye una categoría especial, caracterizados por la posibilidad de ser ejercitados directamente sobre el buque, independientemente de quien lo opere, y sin que se requiera algún tipo de formalidad registral o sentencia previa.

Así, las características de los Privilegios son: a) La re persecutoriedad, esto es que el privilegio marítimo goza de un derecho de persecución sobre el buque; b) La preferencia: este crédito antecede a otros que puedan surgir con ocasión de la explotación de la nave; y, c) Tienen un origen legal y no convencional, en el sentido de que es la propia Ley la que le otorga este carácter a ciertos créditos.

Los atributos de preferencia y persecutoriedad, en consecuencia, convierten al buque en sujeto de obligaciones, que encuentran en el embargo preventivo (arresto en el derecho



anglosajón) la herramienta por excelencia para garantizar el pago de créditos reconocidos por la ley e incluso por la costumbre como privilegiados. Opera así en algunos casos, un derecho de acción in rem en contra del buque, aunque su propietario no esté obligado in personam.

A manera de ilustración, se puede señalar que en algunas legislaciones el provisionista de buques, puede adquirir un privilegio marítimo sobre el buque, como consecuencia de provisiones solicitadas por el fletador del buque; otro ejemplo puede ser aquellos casos en que un buque bajo el control de un piloto de obligatorio uso por ley, causa daños a otra embarcación, pues en este caso aun cuando el propietario no es responsable in personam, el buque mismo es responsable in rem.

Sin embargo, es sobre la teoría de la personificación del buque en la que se tiene que poner énfasis, pues la misma "...resulta fundamental para comprender el alcance y justificar la existencia del acto in rem en el Derecho Marítimo. Considerado por algunos doctrinarios".<sup>28</sup>

Como una mera ficción legal, la verdad es que numerosa resulta la jurisprudencia emanada de las cortes norteamericanas que lejos de considerar dicho concepto como una mera ficción legal, lo han considerado como el fundamento de la acción in rem tan propia del derecho marítimo.

La lectura de algunas decisiones sobre el concepto de la personificación del buque, tomadas de un excelente trabajo de Alex T. Howard, Jr. la cual reafirma su importancia, citando: "...Los buques como componentes fundamentales del comercio internacional y su preeminencia como medio de transporte de mercancías, se caracterizan por estar sometidos a una variedad de jurisdicciones, en consecuencia, a una multiplicidad de legislaciones.

Así, desde el punto de vista legal, el buque cumple una función vital como garantía de las obligaciones que asume su propietario a lo largo de la explotación comercial del mismo, bien sean estas obligaciones de tipo contractual (transporte marítimo, construcción,

---

<sup>28</sup> Belén Mora, Capitán. **El embargo preventivo de buques**. Pág. 22.

aprovisionamiento, etc.) o extra-contractual (responsabilidad por abordajes, salvamentos, etc.)”.<sup>29</sup>

Así, en el caso Tucker vs. Alexandroff, la Corte Suprema de los EE.UU explicaría: “Una nave nace cuando es botada al agua, y ella vive tanto como su identidad es preservada previo a eso, ella es un mero cúmulo de madera y hierro -una pieza ordinaria de propiedad personal, con su bautismo ella recibe su nombre, y desde el momento en que su quilla toca el agua es transformada y llega a ser un sujeto de jurisdicción marítima. Ella adquiere una personalidad propia; llega a ser competente para contratar, y es individualmente responsable por sus obligaciones, sobre las que ella puede demandar en nombre de su propietario, y ser demandada en su propio nombre”.<sup>30</sup> Al reconocer el concepto de la personificación de la nave, la Corte diría: “La Nave misma es vista como el obligado sea o no que el propietario también lo esté. El derecho marítimo sustantivo confiere al poseedor de un privilegio marítimo suficiente interés en la nave para defenderla como seguridad, y finalmente sujetarla a condenación y venta para satisfacción del privilegio. El arresto de la nave en el procedimiento in rem está dirigido a ese fin. El privilegio y el procedimiento in rem son por consiguiente, correlativos donde uno existe, el otro puede ser ejercido y no en caso contrario. El privilegio marítimo tiene su base de una manera sustancial en el histórico y teórico concepto de la personificación, una nave es responsable como tal por sus actos ilícitos y contratos, aun cuando su propietario pueda o no serlo”.<sup>31</sup>

#### **4.4.1. Consideraciones con respecto al concepto buque**

Más que proporcionar un concepto de buque, se establece cuáles son los objetos que deben registrarse sin embargo, se realizarán algunas nociones en lo que respecta a la inscripción de las llamadas plataformas fijas, las embarcaciones deportivas, el abanderamiento provisional de buques extranjeros y buques nacionales.

La plataforma fija la define la Ley de España como todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o de explotación de recursos naturales marítimos o

<sup>29</sup>Sabatino Pizolante, José Alfredo. **Teoría de la personificación del buque y su embargo preventivo.** Pág. 3.

<sup>30</sup> *Ibíd.* Pág. 3.

<sup>31</sup> *Ibíd.* Pág. 4.



destinarse a cualquiera otra actividad, emplazado sobre el lecho del mar, anclado o apoyado en él.

#### 4.4.2. Naturaleza jurídica

Se define la naturaleza jurídica como un: “conjunto de cosas simples, conectadas entre sí y objeto de un tratamiento jurídico unitario. Dentro de este conjunto se puede distinguir entre:

**Partes constitutivas:** Las unidas para formar la estructura del buque de modo que no pueden separarse sin afectar a su propia existencia. Todas son principales ya que se consideran que carecen de independencia jurídica.

**Pertenencias:** Las que sin integrar la estructura física del buque tienen independencia jurídica, pero dependen económicamente del buque mediante la afectación duradera a su servicio.

**Simple accesorios:** Son las cosas fungibles y consumibles que forman parte del inventario del buque, se encuentran a bordo como accesorio de la jornada ya sea para el consumo de boca o para consumo de máquina y cubierta”.<sup>32</sup>

#### 4.5. Créditos navales

“Este tópico se refiere a la ayuda que el Estado proporciona a los marinos mercantes, fabricantes de buques o propietarios de buques que constituye una ayuda para la construcción naval de buques, teniendo como objetivo primordial, proteger la industria cuando no está en condiciones de competir en el mercado internacional. No pretenden proteger a los armadores ya que estos pueden adquirir sus buques libremente y sin pago de derechos arancelarios, hoy por hoy a nivel internacional existe una libertad para

---

<sup>32</sup>Enriquez Rosas, David. **Buque una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones.** Pág. 57

importar buques pagando derechos arancelarios cuya cuantía dependiera de la edad del buque importado”.<sup>33</sup>

#### **4.6. Competencia sobre el fondo del litigio**

El Convenio de Bruselas, consagra el principio fundamental que un buque que navegue bajo pabellón de uno de los Estados contratantes, no podrá ser embargado dentro de la jurisdicción de otro Estado contratante, si no es en virtud de una autorización judicial y de un crédito marítimo, sin que pueda interpretarse que las normas establecidas en la Convención implican una ampliación o restricción de los derechos y poderes de los Estados o autoridades públicas o portuarias para embargar o detener un buque o impedir de otra forma que se haga a la mar dentro de su jurisdicción, de acuerdo a las leyes internas o sus reglamentos.

#### **4.7. Ámbito nacional**

Después de la independencia política de la República de Guatemala, el marco legal marítimo de la República de España dejó de tener vigencia, aunque fueron aplicadas supletoriamente en la Época Independiente. Y de conformidad con estos antecedentes puede observarse que el desarrollo de la marina mercante guatemalteca fue inexistente, queda demostrado que desde la independencia que data desde 1821 hasta el año de 1959, el comercio marítimo de Guatemala, dependió exclusivamente de empresas navieras extranjeras, las cuales aplicaban sus políticas sin control alguno en detrimento directo, de la actividad comercial guatemalteca.

En Guatemala se le ha prestado poca atención al derecho marítimo, ya que únicamente se encuentra regulado el Decreto Gubernativo 2946, libro III, parte vigente del Código de Comercio, y tomando en cuenta que en el país ya existen personalidades con visión futurista para buscar estrategias y políticas públicas encaminadas a aumentar las relaciones comerciales marítimas, la cual son producto de la integración económica y comercial del área centroamericana y de otros mercados internacionales, por lo que es importante realizar el análisis correspondiente y proponer que la legislación marítima se

---

<sup>33</sup> Bolaño Rivadeneira, Javier Pinacho. **Tráfico marítimo**. Pág. 296



actualice, no sólo la figura del embargo preventivo de buques, sino una gama de institutos marítimos que se encuentran regulados en Convenios Internacionales Marítimos.

La legislación de Guatemala, no desarrolla en forma eficiente el embargo de buques, ya que solamente regula el embargo y remate del buque guatemalteco; dicho instituto jurídico se encuentra de manera escueta en el Artículo 846 del Decreto Gubernativo 2946, libro III del Código de Comercio, y en el Código Procesal Civil y Mercantil se encuentra la figura del embargo en el capítulo II del Artículo 527, y el mismo se establece como medida de garantía. Por lo que es necesario identificar la legislación aplicable o integrar el derecho sustantivo y procesal guatemalteco vigente, para materializar el procedimiento del embargo preventivo de buques dentro del ámbito marítimo guatemalteco, con la finalidad de garantizar el cumplimiento de créditos marítimos, ocasionados por la explotación comercial del buque.

La presente investigación denota escasa información histórica del comercio marítimo guatemalteco y propiamente del embargo preventivo de buques, ésta se enfoca hacia la vertiente operativa y práctica del ejercicio de tales medidas de protección de ciertos derechos denominados créditos marítimos privilegiados, para el mercado marítimo es una realidad cotidiana y de efecto inmediato, y en donde el embargo preventivo de buques presente a menudo en términos de estrategia, parecerá más oportuno prescindir de un tratamiento doctrinal del tema procesal de las medidas cautelares y de aseguramiento de bienes.

## CAPÍTULO V

### 5. Postulados del embargo o secuestro de naves mercantes

#### 5.1 Regulación de los presupuestos

El Artículo 1329 del Código Civil de la República de Guatemala, preceptúa que: “La obligación personal queda garantizada con los bienes enajenables que posea el deudor en el momento de exigirse su cumplimiento, por cuanto esto debe conocerse como patrimonio común de los acreedores, dentro del cual se hallan obviamente las naves mercantes. Estos forman parte de esa garantía, pero pueden ser también bienes afectos a una garantía específica respecto de ciertos créditos, incluso cuando su derecho de propiedad ha sido transmitido a un tercero no deudor”.

Debida cuenta que como un elemento patrimonial de garantía, las naves mercantes están sujetas a la tutela jurisdiccional cautelar ordinaria, y por ello pueden ser embargados y secuestrados de conformidad con los Artículos 527 y 528 del Código Procesal Civil y Mercantil, igualmente procede la declaración de quiebra que implica la ocupación de los bienes incluyendo las naves mercantes, del quebrado, así mismo la indisponibilidad del deudor de no contar con frutos para responder al cumplimiento de sus obligaciones, situación que también puede darse el concurso necesario de acreedores de conformidad con los Artículos 371 y 379 del cuerpo legal anteriormente citado.

Una nave mercante puede ser embargada preventivamente en base al sistema procesal de Guatemala dentro de los procesos de ejecución establecidos en el libro tercero del Código Procesal Civil y Mercantil y dentro del ámbito internacional invocando el Convenio Internacional de Bruselas, para la unificación de ciertas reglas relativas al Embargo Preventivo de buques de mar de fecha 10 de mayo de 1952, que entró en vigor el 24 de febrero de 1956.

Esta medida, como la mayoría de idéntica naturaleza, necesita contar con dos requisitos: la manifestación sobre la apariencia o verosimilitud del derecho que se pretende valer,



apariencia que debe contener una probabilidad cualificada, y el peligro de que la demora en accionar produzca daños o perjuicios al acreedor (*periculum in mora*).

Las notas características del embargo preventivo, son su accesoriedad y su provisionalidad, estando al servicio de una acción principal, cuya ejecución trata de garantizar con la misma eficacia que si la sentencia se hubiera obtenido el día mismo de la traba de esa medida.

“Debida cuenta que las embarcaciones deportivas y de recreo son catalogadas como naves mercantes, como son los hidrodesslizadores e incluso los aerodesslizadores a pesar de que estos últimos rompen con las reglas de la ortodoxia náutica; las plataformas de prospección fijas no son buques, pero las móviles lo son mientras se están desplazando de un lugar a otro, pero no cuando están operando en un lugar fijo”.<sup>34</sup>

Por lo tanto, todo deudor debe responder al cumplimiento de las obligaciones que ha contraído con todos sus bienes, presentes y futuros.

### 5.1.1. Créditos marítimos

El embargo que autoriza el Convenio de Bruselas de 1952, está definido por esta normativa internacional como la inmovilización de un buque de mar dispuesta por una resolución judicial, para garantizar un crédito marítimo de los enumerados taxativamente en el capítulo anterior, pero no incluye el embargo de un buque para la ejecución de una sentencia, sin bien los Estados, autoridades públicas o autoridades portuarias pueden si la ley interna lo permite, embargar o detener un buque, o impedir que se haga a la mar, dentro de su jurisdicción.

Esta última situación está contemplada en Guatemala, de conformidad con el Decreto Gubernativo 2946 en el Artículo 848, pero no establece otros créditos marítimos que se encuentran contemplados en el Convenio de Bruselas, como por ejemplo:

---

<sup>34</sup> González-Lebrero, Rodolfo; **Procedimientos marítimos**. Pág. 19

a) Daños causados por un buque por abordaje o de otra manera

Se entiende pues, que estos daños están referidos a los buques, a la carga, a los bienes y a las personas que se hallen a bordo y a todos los bienes y personas que no hallándose a bordo, sufren perjuicios como consecuencia del abordaje o de otra manera causada por ellos. El Convenio de Bruselas menciona el abordaje, que es el contacto físico entre dos o más buques y a daños causados de otra manera, a pesar de su oscuridad parece comprender los daños derivados de la mala ejecución de una maniobra, o de su omisión, de la inobservancia de los reglamentos, es decir de esos actos a los que se extienden, a los fines de la reparación de dichos daños.

b) Remolque

Este crédito marítimo se entiende a la falta de adjetivación alguna respecto de esta figura, permite darle un contenido amplio, no sólo en cuanto a su naturaleza (remolque-transporte y remolque, arrendamiento de servicios), sino al tipo de créditos que pueden surgir en relación con figuras contractuales, como incumplimiento de prestaciones laborales.

## 5.2. Nociones generales sobre el embargo

### 5.2.1. El embargo preventivo

El embargo preventivo, es el acto judicial a requerimiento de parte, en virtud del cual se sustrae en un depositario cualquier bien mueble del poseedor contra quien obra, con el objeto de suspender los atributos de su derecho de propiedad.

Los presupuestos subjetivos que le dan existencia y configuran consecuencias al embargo, como medida preventiva, se encuentran contenidos en el Artículo 527 del Código Procesal Civil, y ellos son: “ a) Apariencia del derecho reclamado, b) El peligro en la demora, c) Dependencia de un proceso ejecutivo”.



### **a) Apariencia del derecho reclamado**

Es la existencia de elementos probatorios que lleven al espíritu del juzgador que está justificado el derecho sostenido por el solicitante, aun cuando en la definitiva resulte lo contrario, ya que el juzgador por considerar que existe esa probabilidad que algunos autores denominan probabilidad cualificada, quienes al insistir en este presupuesto, señalan que: que la adopción de la medida cautelar solo es posible en cuanto aparezca como jurídicamente aceptable la posición material del solicitante. Al entrañar una anticipación de la ejecución, lesiona por si sola la esfera jurídica de la parte demandada, privándole, aunque sea parcialmente, de su posición de hecho preminente. Se requiere, por tanto, una justificación que legitime la lesión producida por la medida cautelar. Es como el auto de detención de un presunto indiciado en el cual el juez toma la terrible decisión de privar la libertad de una persona, fundado en indicios, aun cuando éste puede resultar, a la postre, sin culpabilidad alguna en el hecho que se investiga.

La apariencia del derecho no supone que el juzgador ha prejuzgado, ni que tenga por cierto los hechos y el derecho alegado por el actor. El es incidental como la medida misma, nunca valorativo de cuanto constituye lo principal del pleito, pues esa presunción grave del derecho reclamado, puede desvirtuarse durante el debate procesal. Al decretarse una medida preventiva, no se dicta una sentencia anticipada, ni el juez emite un criterio sobre en fondo del asunto. Se acepta para un momento dado, y dentro de un síndrome probatorio acompañado, que el derecho reclamado es posible.

### **b) El peligro en la demora**

El legislador refleja en la frase que exista riesgo manifiesto de que quede ilusoria la ejecución del fallo, está referido al temor fundado de que la voluntad de la ley, contenida en una sentencia definitiva, sea nugatoria. Es la previsión contra la insolvencia o contra conductas que tiendan a evitar la ejecución de la sentencia definitiva. Es la verdadera garantía de la actividad y de la existencia de la jurisdicción.

Como el proceso es una marcha lenta hacia el esclarecimiento de la verdad, como condición Sine Qua Non, para poder dictar el fallo definitivo, puede ser indispensable recurrir a las medidas preventivas para asegurar la eficacia de la ley.

### c) Dependencia de un proceso ejecutivo

El proceso cautelar es una institución instrumental de un proceso, al que sirve y cuya eficacia garantiza. Por ello, es que se requiere la existencia de un proceso principal no decidido, porque en este supuesto la medida no fuera preventiva sino de ejecución. No admitida una demanda tampoco puede admitirse la solicitud de una medida preventiva. Primero hay que admitir la demanda y luego resolver sobre las solicitudes de medidas preventivas contenidas en la demanda.

### 5.2.2 Características del embargo preventivo

#### a) Generales

El embargo es una medida:

- ✓ Que se dicta inaudita parte.
- ✓ Es infinita, puede dictarse en cualquier estado y grado de la causa.
- ✓ No es absoluta, puede ser sustituida por una garantía real o una fianza suficiente.
- ✓ No tiene territorialidad, en consecuencia puede ejecutarse dentro o fuera del territorio nacional.
- ✓ Es condición de existencia de una acción ya iniciada.

#### b) Especiales

Éstas son específicas de la medida de embargo y crean elementos diferenciales con otras medidas preventivas, ellas son:

Debe recaer en forma exclusiva sobre bienes muebles.

La medida de preventiva de embargo no afecta bienes inmuebles, sino los bienes muebles, que según Castán son aquellas cosas que, careciendo de situación fija pueden ser trasladadas de un lugar a otro sin detrimento de su naturaleza. No se debe aceptar en forma absoluta tal concepto de bienes muebles, pues la dinámica jurídica ha enterado de situaciones en que los inmuebles pueden ser trasladados sin afectar su naturaleza y destino.



El embargo de bienes muebles, debe recaer en bienes que sean propiedad de la persona contra quien se dirija el decreto.

La prueba de la propiedad corresponde al tercero opositor a la medida de embargo, ya que el beneficiario por el decreto se limita a señalar los bienes, que en su criterio son de propiedad del que sufre la medida, por aparentar estar, dichos bienes, bajo el dominio del embargo. Si resultare que el embargo no tiene la propiedad de dicho bien, él, o el tercero con el derecho dominial; deben formular oposición. Allí se presenta un traslado de la carga probatoria, en esta materia cautelar; ya que al favorecido por el Decreto cautelar, puede no constarle la propiedad del bien embargado, pero ejerce sus derechos señalando dichos bienes, fundado en indicios.

### **5.3. El embargo ejecutivo**

El embargo ejecutivo, consiste en la aprehensión por la autoridad judicial de un bien mueble o inmueble y su puesta en manos de un depositario para su ulterior venta en remate, a fin de satisfacer el pago de cantidades de dinero ordenado en la sentencia.

Según el Código Procesal Civil, en el Artículo 297 que regula: “Promovida la vía de apremio, el juez calificara el título en que se funde, y si lo considerase suficiente, despachará mandamiento de ejecución, ordenando el requerimiento del obligado y el embargo de bienes, en su caso”. Significa que el embargo debe practicarse sobre los bienes del ejecutado que indique el ejecutante. En cualquier momento en que el demandado ponga a disposición del Tribunal bienes suficientes, el Tribunal decretará el levantamiento del embargo que se haya practicado sobre el inmueble que le sirve de morada.

Un mismo bien podrá ser objeto de varios embargos. Los derechos de los que los hayan hecho practicar se graduarán por su orden de antigüedad. Rematado el bien, el derecho de los embargantes se trasladará sobre el precio en el mismo orden y cuantía en que hayan sido practicados los embargos. Quedan a salvo las preferencias y privilegios legales.

¿Cómo se practica un embargo? se debe saber como describir los bienes objeto del embargo, porque quien señala los bienes objeto del embargo es la parte ejecutante, a

través de su abogado. Entonces, éste es el momento del levantamiento del acta del embargo, tiene que hacer una identificación plena del bien objeto del embargo; para diferenciarlo de otros bienes del mismo género y de la misma especie.

Para lo cual se debe embargar los bienes que tengan mayor valor, que sean fáciles de poderse expropiar, para obtener de una forma rápida y expedita un dinero, con el cual satisfacer al ejecutante.

#### **5.4. Diferencias entre el embargo preventivo y el embargo ejecutivo**

El embargo preventivo, se dicta en cualquier estado y grado de la causa, en tanto que el embargo ejecutivo se dicta en ejecución de sentencia, salvo casos especiales señalados por la ley, como es el caso de la vía ejecutiva, o el embargo por deudas de condominio es ejecutivo por disposición especial, aunque su naturaleza sea cautelar.

El embargo preventivo, tiene necesariamente que recaer sobre bienes muebles en posesión del demandado, en tanto que el embargo ejecutivo puede recaer sobre bienes inmuebles.

Con el embargo ejecutivo se elimina algunos privilegios e inmunidades que afectan al embargo preventivo, tal es el caso de la inembargabilidad por vía preventiva del sueldo de los miembros del cuerpo castrense: oficiales, militares y personales de tropa.

Si se embargan sumas de dinero no hay que designar depositario judicial. El tribunal suplirá tales funciones hasta entregar el dinero en ejecutante.

El embargo preventivo, puede solicitarlo cualquiera de las partes que lo estime necesario, en cambio el embargo ejecutivo solo podrá ser solicitado por el vencedor del pleito.

En el embargo ejecutivo, no pasa en autoridad de cosa juzgada y se puede modificar en un proceso ordinario posterior a tenor del Artículo 335 del Código Procesal Civil.

#### **5.5. Traba del embargo preventivo de buques**

La jurisdicción para autorizar el embargo preventivo de un buque en el territorio de un Estado contratante del Convenio de Bruselas, corresponde exclusivamente a los



tribunales de dicho Estado; ante ellos debe ser solicitada la medida cautelar y en su caso, dichos organos son también los que deciden acerca de su levantamiento. Estos tribunales deben solicitar la garantía correspondiente al embargo, responsabilidad que corresponde al demandante, por daños y perjuicios causados a consecuencia de esa medida, o por los gastos de caucion o de otra garantia, prestadas con el fin de liberar al buque o de impedir su embargo, ya que estas situaciones quedan sujetas a la ley del Estado contratante en cuya jurisdicción se ha practicado o se ha solicitado esa medida cautelar.

En Guatemala, deben de ser competentes para conocer los embargos preventivos de buque los tribunales y juzgados del orden civil y mercantil, de conformidad con los principios de jurisdicción y competencia establecidas en el cuerpo legal correspondiente y por la cual deben ejercer las acciones relativas a la adopción de esas medidas de aseguramiento ante estos juzgados competentes, para lo cual deben de prestar una garantía, o de la reclamación que no exceda el 35% del monto objeto del reclamo establecido en el Código de Comercio, Decreto Gubernativo 2946.

Está legitimada para pedir el embargo preventivo de un buque, toda persona que invoque ser titular de un crédito marítimo, enumerado en el capítulo anterior, ya sea por los medios establecidos en el libro III del Código de Comercio, comercio marítimo, o por lo establecido en el Convenio Internacional de Bruselas del año de 1952, Artículo 1 y 3. El reconocimiento de esa legitimación corresponde al tribunal competente del Estado contratante ante él que la medida cuatelar haya sido pedida o practicada, rigiéndose el procedimiento por la ley nacional. (lex fori)

Cabe destacar que el Convenio de Bruselas en el Artículo 1.4, "considera como demandante a la persona que invoca a su favor la existencia de un crédito marítimo". Esto significa que no es necesario acreditar fehacientemente el crédito que se pretende asegurar, siendo suficiente la simple cita o exposición de los hechos o de la relación obligacional en los que el demandante funda su pretensión, correspondiente al tribunal competente, la consideración, la evaluación de ese derecho aparente.

No es indispensable que el crédito sea cierto, líquido y exigible, sino que exista la posibilidad de su existencia, que justifique la traba del embargo preventivo por el tribunal, y ello para poner a buen resguardo los intereses del acreedor, pero sabiendo al mismo tiempo, que esa medida cautelar, accesoria y provisional, que sólo es decretada o se hace efectiva, si ese acreedor entrega al tribunal un contragarantía adecuada y suficiente y finalmente que debe ser ratificada mediante el ejercicio de la acción principal dentro de un cierto plazo sin cuya ratificación se extingue el embargo preventivo, al resultar este nulo de pleno derecho ante tal omisión.

“El titular de un crédito marítimo, puede solicitar el embargo preventivo, de quien está obligado al cumplimiento de la obligación, pero también puede asegurar cautelarmente su derecho de crédito respecto de cualquier otro buque que pertenezca a la persona que en el momento en que nació el crédito marítimo, era propietaria del buque al que dicho crédito se refiera”, según el Artículo 3.1 del Convenio de Bruselas de 1952.

Hay que tener en cuenta que los Estados contratantes tienen el derecho de formular reservas, en el momento de ratificar el convenio internacionales o de adherirse a él, en el sentido de que las disposiciones del convenio serán sustituidas por la respectiva ley nacional, en virtud de los créditos relacionados con la propiedad, o la copropiedad, la posesión, la utilización de los ingresos del mismo, o de no aplicar las reglas establecidas en el Artículo 3.1 del Convenio de Bruselas de 1952 por razón de la hipoteca naval.

## **5.6. Supuestos del embargo de buques**

Aparte de los casos normales de compraventa de buques, el tema de los cambios de propiedad presenta un interés particular a raíz de la práctica frecuente en el mundo naviero, en el que algunos grupos armatoriales controlan varias sociedades propietarias de buques abanderados en diversos Estados, buques cuyo derecho de propiedad es, a su vez transmitido real o simultáneamente a otras sociedades, lo que crea el problema de identificar al propietario del buque al que el crédito marítimo se refiere, frente al propietario del buque embargado.



En efecto, esta medida cautelar no puede ser ni concedida ni mantenida si este último no pertenece al deudor y no es el buque al que el crédito marítimo se refiere.

Cuando el deudor no es propietario del buque y corresponde principalmente al caso de arrendamiento a casco desnudo, contrato por medio del cual el arrendatario, al disponer del uso y goce del buque lo explota como si fuera su propietario. También debe entenderse que este embargo preventivo cubre otras situaciones ajenas al propietario del buque entre ellas las derivadas del fletamento por tiempo, ya que el fletador en esta figura contractual puede generar créditos marítimos que afectan al buque. Por lo tanto, el Convenio de Bruselas permite el procedimiento cautelar aunque el buque embargado esté dispuesto para hacerse a la mar.

“En principio, un buque no puede ser embargado preventivamente más de una vez en la jurisdicción de uno o de más Estados contratantes, con motivo del mismo crédito alegado por el mismo demandante, pero éste, puede pedir un nuevo embargo por ese crédito si prueba, a la entera satisfacción del tribunal que la garantía ha sido definitivamente liberada antes de que se hubiese practicado el segundo embargo, o que no hay razón válida para mantenerlo”, Artículo 3.3. Convenio de Bruselas 1952. En el caso de créditos cuyo montante va progresivamente en aumento, el acreedor puede pedir la ampliación del embargo, en razón de dicho aumento de la deuda, y por consiguiente, del riesgo.

Presentada la demanda de embargo preventivo de un buque, el tribunal debe examinar la pretensión de la parte demandante y si decide hacer lugar a dicha pretensión decreta la medida cautelar pedida, estableciendo el 35 % del monto objeto del reclamo, garantía o fianza que debe presentar la parte demandante para responder por los daños y perjuicios y costas que puedan ocasionarse, la cual, si bien puede ser de cualquier tipo, es habitual que tome la forma de un aval bancario emitido por una institución bancaria o financiera o una compañía de seguros, o de cualquier Estado contratante que requiera el tribunal o a su prudente criterio.

Referida fianza es para cubrir los eventuales daños y perjuicios del transportista o armador en el caso de tratarse de un embargo injusto, los que, en principio estarán

representados por el coste diario del buque multiplicado por los días de inmovilización a causa de dicho embargo.

Así mismo, la parte demandante entrega la fianza al tribunal, éste libra un oficio a la capitanía marítima del puerto en el que se halla el buque, a fin de que esta autoridad impida su salida.

Se promoverá el embargo precautorio y se procederá de conformidad con lo establecido en la vía de apremio, dentro de los procesos de ejecución, el juez debe designar un notario para que realice el embargo, o secuestro en su caso, debiendo nombrarse a un depositario de conformidad con la designación del acreedor, practicado el embargo preventivo se procederá a la tasación, ésta se omitirá si las partes en el litigio hubieren convenido el precio o el pago de la deuda, contrato o servicio.

“La normativa del Convenio de Bruselas no es de aplicación en los Estados contratantes respecto del embargo preventivo de un buque que, al tiempo de intentarse esta medida, enarbola la bandera del Estado contratante, dentro de la jurisdicción de este último, por una persona que tiene su domicilio habitual o su establecimiento principal en este Estado”, de conformidad con el Artículo 8 numeral 4 del Convenio. Es ésta una norma de excepción cuyo propósito es dejar libradas a la legislación interna de esos Estados, las situaciones que carecen de ingredientes extranjeros. Las consecuencias prácticas de esta disposición son tres:

- a) Cuando el buque tiene nacionalidad del Estado contratante, donde, a su vez tiene su domicilio habitual o su establecimiento permanente el acreedor demandante, no se aplica en el Convenio de Bruselas, si la acción para el embargo preventivo se intenta dentro de su jurisdicción de dicho Estado contratante;
- b) Cuando concurren los mismos elementos nacionales, pero el acreedor demandante está domiciliado en el extranjero, son aplicables las disposiciones del Convenio, por lo que es posible embargar en el Estado donde anclado.



- c) Cuando un buque de nacionalidad de un Estado contratante ha sido arrendado a casco desnudo y enarbola temporalmente la bandera de otro Estado, puede ser embargado preventivamente por un acreedor cuyo domicilio habitual, o su establecimiento principal se halle en aquel Estado contratante.

### **5.7. El levantamiento del embargo preventivo de buques**

El Artículo 848 ter del Decreto Gubernativo 2946 establece: “que el demandado debe de prestar una garantía del 110% en efectivo, prenda, hipoteca o fianza, esto incluye las costas procesales, así mismo esta no será aplicable por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos”. Así mismo el Artículo 533 del Código Procesal Civil y Mercantil, Decreto Ley 107, preceptúa: “ La contragarantía, en cualquier caso en que proceda una medida cautelar, el demandado tiene derecho a constituir garantía suficiente a juicio del juez, que cubra la demanda, intereses y costas, para evitar la medida precautoria para obtener su inmediato levantamiento. La petición se tramitará en forma de incidente. La garantía podrá consistir en hipoteca, prenda o fianza”.

El procedimiento cautelar se inicia y se desarrolla sin el conocimiento y sin la participación del deudor, es decir, al margen del principio de contradicción, si bien es obvio que dicho deudor toma conocimiento de su resultado cuando el buque es embargado e inmovilizado en el puerto en el que se halla. A partir de ese momento, el deudor cuyo interés ha de ser, sin duda, el levantamiento de esa medida cautelar dentro del plazo más breve posible y la consiguiente liberación del buque, puede ejercitar las opciones de las que dispone, y según las circunstancias, sus posibilidades y su propia voluntad.

Estas opciones de conformidad con su naturaleza son las siguientes:

- a) El deudor reconoce la deuda y la satisface, acreditando el pago al tribunal, o prestando fianza de una aseguradora o bajo el aval bancario o de otra institución financiera, para responder de los créditos marítimos invocados por el acreedor.
- b) Así mismo el deudor aportando elementos objetivos puede pedir su reducción.

- c) El deudor puede oponerse al embargo iniciando un procedimiento que puede tramitarse en pieza separada, debiendo invocar la causa de su oposición y acompañar los documentos justificativos que evidencian la verdad de sus manifestaciones y defensas. De conformidad con el Artículo 519 del Código Procesal Civil y Mercantil, “el auto que resuelva es apelable sin que interrumpa la medida del embargo preventivo”. Una de sus defensas puede consistir en que el crédito por el que el embargo preventivo ha sido trabado no es uno de los taxativamente enunciados en el Código de Comercio Marítimo, Decreto Gubernativo 2946. Entendido que para dictar la resolución del levantamiento de esa medida, debe ser el tribunal competente del mismo grado jurisdiccional y del cual conoció el embargo preventivo.
- d) En que el propietario, armador, fletador o arrendatario del buque no es la persona obligada frente al crédito marítimo alegado por el demandante por lo que no está legitimada pasivamente.
- e) En que el demandante no es el titular del crédito marítimo que invoca, es decir que carece de legitimación activa.
- f) En que la deuda está satisfecha.
- g) En que la acción para reclamar el pago del crédito está prescrita.
- h) En que el buque ya haya sido embargado anteriormente, por el mismo crédito marítimo alegado por el mismo demandante, en la jurisdicción del mismo Estado contratante.

La oposición debe interponerse posterior a la notificación del auto ratificando el embargo preventivo, lo cual significa que el acreedor embargante ha presentado los medios justificativos, pero al deudor le asiste el derecho de presentar la oposición a partir que el embargo preventivo ha quedado trabado, con la consiguiente inmovilización del buque.

El embargo preventivo es accesorio y provisional, ya que cumple con el propósito cautelar ante una acción principal, cuya ejecución intenta garantizar; por ello debe mantenerse , o



ser reemplazado por un afianzamiento suficiente, ya que cuando en el juicio principal, la sentencia que se dicte sea condenatoria y sea definitiva y firme, el embargante vencedor puede acudir directamente al proceso de ejecución por la vía de apremio. La naturaleza cautelar de la medida exige la presentación de la demanda principal dentro del plazo de 15 días, tal como lo establece el Artículo 535 del Código Procesal Civil y Mercantil que manifiesta la promoción inmediata del proceso.

De conformidad con el Convenio de Bruselas de 1952, el tribunal que conoce del embargo cuenta con una amplia discrecionalidad para establecer el plazo, pero que debe ser en todo caso razonable en función del caso concreto de que se trate, en el que el deudor y acreedor han pedido, al constituir la obligación, pactar una cláusula atributiva de competencia a una Jurisdicción dada, o un cláusula arbitral, para la resolución de fondo del asunto.

Dentro del derecho procesal de Guatemala, se interpreta que la ratificación del embargo preventivo y la interposición de la demanda principal, son dos actos interdependientes, el tal caso como se mencionó anteriormente, el embargo preventivo debe ser ratificado en el juicio ejecutivo que proceda, entablando la presente demanda en el plazo de 15 días de haberse verificado dicha medida cautelar, y que transcurrido este plazo sin instar la demanda ni pedir la ratificación de embargo, éste quedará nulo de pleno derecho y se dejará sin efecto a instancia del demandando, sin dar audiencia al demandante. Entonces el acreedor debe ratificar la demanda para asegurar el cumplimiento de la prestación prometida y no cumplida por el deudor, al plantear la demanda principal está pretendiendo el reconocimiento definitivo de su crédito, lo cual incluye implícitamente la ratificación de la medida cautelar.

## CAPÍTULO VI

### 6. Derecho comparado embargo o secuestro de naves mercantes

El embargo preventivo de naves mercantes es sinónimo del secuestro, la cual son medidas cautelares que se distinguen dentro de la rama procesal del derecho, por la multiplicidad de sus finalidades, por el delicado balance de intereses que afecta, que tienen consecuencias nacionales como internacionales.

Ossorio trata al embargo de buques de la siguiente manera: “en la esfera privada, la institución tiene gran importancia, ya que tiende a asegurar al acreedor el cumplimiento de sus créditos, impidiendo que el buque zarpe y se exponga a los riesgos de la navegación”.<sup>35</sup>

Esta definición explica el por qué las legislaciones han considerado necesario regular la situación del embargo preventivo o sea secuestro, según principios más adecuados a la conveniencia de facilitar su ejercicio, de aplicación preferente a las reglas procesales comunes que suponen otro cuadro de hechos e intereses. Tal tendencia se funda en las particularidades de la actividad navegatoria, en la necesidad de evitar que un eventual crédito se convierta en ilusorio y que la salida del buque, además de exponerlo a los riesgos propios del mar y al singular sistema imperante de privilegios, crea la perspectiva concreta de no regresar al puerto domicilio del acreedor. Entonces la lógica indica que hay que proteger a los marinos, comerciantes de las necesidades del buque, a los bancos, en fin a toda la gama de acreedores que podrían ser fácilmente burlados. Pero también proteger a navieros que realizan inversiones millonarias con sus naves.

Cabanellas define el concepto secuestrar de la siguiente manera: “depositar una cosa en poder de tercero, hasta resolver su propiedad o destino”.<sup>36</sup> Significa que por orden judicial una tercera persona tiene la guarda y custodia de un bien, y a quien se le va atribuir la capacidad de disponer del mismo y el que ha tenido el poder directo e inmediato del objeto, sin limitaciones de ninguna naturaleza.

<sup>35</sup> Ossorio, Manuel. *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales*, pág. 363

<sup>36</sup> Cabanellas de Torres, Guillermo. *Diccionario jurídico elemental*. Pág. 360.



## 6.1. Embargo o secuestro de buques en Argentina

Según el Dr. Rodolfo Gonzales Lebrero, “el secuestro de un buque es una medida de naturaleza procesal dictada por un juez competente, mediante la cual los acreedores de su propietario procuran asegurarse que éste cumplirá sus obligaciones impidiéndole disponer de este bien, ya en forma preventiva, cuando no se ha iniciado aun la acción o no se ha reconocido el crédito por sentencia, ya en forma ejecutiva, cuando habiendo recaído sentencia condenatoria firme definitiva dichos acreedores, solicitan la afectación del buque para satisfacerse con su realización judicial”.<sup>37</sup>

El embargo o secuestro de buques de la República de Argentina, se encuentra regulado en el Artículo 531 y subsiguientes de la Ley de Navegación No. 20094 la cual mantiene una correlación de lineamientos dentro del ámbito procesal, haciendo distinciones de embargo preventivo y ejecutivo, así mismo el ordenamiento legal establece diferencias básicas entre el embargo de buques nacionales y extranjeros misma que incorporan algunas normas de la Convención Internacional de Bruselas de 1952.

Los barcos de bandera Argentina pueden ser embargados dependiendo de los supuestos planteados en el Artículo 531, tomando en cuenta los créditos privilegiados sobre el buque, los créditos por lesiones corporales, los impuestos derivados de la exploración comercial del buque, los créditos hipotecarios, los créditos por contrato de fletamiento que se encuentran contenidos en la segunda sección del capítulo cuarto de mismo cuerpo legal.

Tratándose de créditos no privilegiados relacionados, pueden ser embargados únicamente en el domicilio del propietario; y cuando se observa los créditos ajenos a la explotación o navegación de la nave, la procedencia del secuestro depende de las exigencias de la Ley Procesal.

---

<sup>37</sup> KouruklisSaenz, Alejandro Basilio. **El secuestro de naves en el derecho procesal marítimo**. Pág. 18

### 6.1.1. Procedimiento del embargo o secuestro

El Tribunal argentino al decretar el secuestro, el mismo envía oficio a la Prefectura Naval Argentina para su anotación en los registros respectivos (Registro Nacional de Buques). Sin embargo, esto no supone su interdicción de navegar a menos que esta medida haya sido pedida simultáneamente.

En cuanto a los buques extranjeros, el Artículo 532 es el fundamento legal que permite el embargo cuando está en puertos argentinos en los siguientes casos:

- a) Por crédito privilegiados.
- b) Por deudas contraídas en el país en utilidad del buque o de otro buque que pertenezca o haya pertenecido cuando se originó el crédito al mismo propietario.
- c) Por deudas originadas en la actividad del buque o por los créditos ajenos a ésta, cuando sean exigibles ante los tribunales argentinos. El Artículo 612 de la Ley de Navegación número 20094, establece que la competencia de los jueces determina la posibilidad de adoptar una medida precautoria cuando los propietarios o armador de un buque extranjero guarden relación con la actividad del buque.

El embargo de un buque de bandera extranjera, conlleva implícitamente su interdicción de salida.

### 6.1.2. Casos especiales del embargo o secuestro

Para obtener el embargo de una nave no es menester demostrar la verosimilitud del crédito invocado. Debido a las características propias de la navegación, fue considerado necesario en Argentina enfocar a través del lente del derecho común no habría manera de resolverlos para poder autorizar la aplicación de la medida cautelar, por la dificultad de llenar los requisitos de la Ley Procesal. Este es el caso de la prueba prima facie, que realmente es un mero principio de prueba sobre la materialidad del suceso, así, en el caso





del abordaje, basta la protesta del capitán ante el notario, cónsul o autoridades marítimas y en el caso de daños a la carga, basta el informe pericial.

### 6.1.3. Régimen de caución

El autor Beltran montiel indica: “Por un lado, la convención de evitar trabas a la navegación, ya que esta es el destino esencial de los buques. Pero, por el otro, la necesidad de evitar que la salida del buque torne ilusorio el crédito eventual generado por la actividad del mismo. La contracautela exigible como condición a la que normalmente subordina el otorgamiento de una medida preventiva, replantea en toda su dimensión este complejo problema”<sup>38</sup>.

El Artículo 538 de la Ley de Navegación de la República de Argentina preceptúa: “en los casos de créditos marítimos privilegiados o no privilegiados el tribunal puede exigir al embargante cuación suficiente para responder por los daños y perjuicios que puede ocasionar la medida precautoria, siempre que la caución exigida no se convierta en una ilusión del derecho del solicitante a obtener el embargo preventivo del buque. Para ello, el órgano jurisdiccional deberá tener en cuenta la naturaleza del juicio, la solvencia de quien solicita la medida, la necesidad de asegurar su eventual derecho y la de prevenir al mismo tiempo, dentro de lo posible, los perjuicios que el embargo pueda irrogar al demandado, en particular si el buque integra una línea regular de embarcación. Por eso siempre que los derechos del solicitante queden garantizados, el tribunal puede tomar los recaudos conducentes para evitar trabas a la navegación”.

Por otra parte, la responsabilidad del embargante que sin actuar maliciosamente obtenga el embargo preventivo de un buque sin que le asista el derecho o sin que exija el derecho pretendido (diez días posterior a la interposición de dicha medida cautelar, se debe promover la demanda correspondiente o de lo contrario caduca dicha medida precautoria), se limita a los perjuicios resultados por la inmovilización del buque.

El embargo preventivo decretado sobre un buque puede ser levantado, consignando caución suficiente para el pago de la deuda reclamada, que debe liberar la medida, sin

---

<sup>38</sup> Ibíd. Pág. 20

embargo, también se puede otorgar fianza suficiente para cubrir el límite de la responsabilidad del armador según lo establece el Artículo 175 del mismo cuerpo legal.

#### **6.1.4. Inembargabilidad**

De conformidad con el Artículo 541 de la Ley de navegación número 20094: “no pueden ser objeto de embargo ni de interdicción de salida:

- a) Los buques de guerra nacionales o extranjeros, ya sea que se hallen a flote o en construcción.
- b) Los buques afectados al servicio del poder público del Estado nacional, provincia, municipalidad o de un Estado extranjero.
- c) Los buques cargados listos para zarpar, salvo que la deuda respectiva haya sido contraída para reparar, aprestar y aprovisionar el buque para ese viaje, o sea posterior a la carga del buque”.

#### **6.2. Embargo o secuestro de buques en Grecia**

La tradición marítima de Grecia se remonta al comienzo de la civilización. Actualmente posee una de las marinas mercantes más grandes del mundo.

El Código de Procedimiento Civil contempla, normas especiales con relación al embargo de buques. También se aplica a la Convención de Bruselas de 1952 ya que la República de Grecia ratificó la misma.

El secuestro es ordenado por el Juez de Primera Instancia (aunque en caso de pequeñas cuantías lo puede hacer el Juez de Paz, y cuando el proceso está pendiente ante el Tribunal de Primera Instancia, este también lo puede ordenar). Se pueden embargar naves tanto nacionales como extranjeras que esten en las aguas jurisdiccionales. Sin embargo, se pueden embargar barcos griegos aunque esten fuera de la jurisdicción.



Para embargar naves pertenecientes a gobiernos extranjeros, se requiere previa autorización del Ministro de Justicia. No obstante, si la nave pertenece a compañías o entidades controladas por el Estado extranjero, pero no directamente al Estado, entonces es posible proceder al embargo sin la autorización señalada. (esto tiene relación a las naves mercantes de países socialistas, controladas por el Estado).

Se permite embargar una nave por cualquier tipo de deuda que tenga el dueño o por cualquier obligación que surja por la explotación de la nave. Si la nave es el único bien de una compañía y es vendida a un comprador que tiene conocimiento de ello, la misma puede ser secuestrada por obligaciones del antiguo dueño aunque no sean específicamente créditos marítimos privilegiados.

En cuanto a navíos registrados en países firmantes de la Convención de Bruselas de 1952, solo es posible secuestrar por obligaciones descritas en dicha Convención.

#### **6.2.1. Procedimiento del embargo de naves mercantes**

Para que se decrete la solicitud del embargo de naves, es necesario demostrar que se tienen un crédito y que existe una urgencia o riesgo que si no se obtiene algún tipo de aseguramiento, cualquier sentencia sera aparente en sus efectos (por ejemplo, que la nave supuestamente se enajene o vaya a zarpar). Para demostrar esto, no se requiere plena prueba, sino prima facie.

#### **6.2.2. Audiencia**

Interpuesta la solicitud, se fija fecha para una audiencia no más de diez días y ordena la notificación del demandado. En casos muy urgentes se puede pedir una orden provisional que prohíba la salida de la nave y/o cualquier enajenación o transferencia de la propiedad de la misma.

La audiencia es oral y se permite a cada parte traer un testigo. En la práctica los jueces tienen la tendencia de preferir testigos a documentos. El hecho que confirmen sus declaraciones bajo juramento, que confirmen la validez de los documentos y que sean

sujetos a preguntas y repreguntas, hace muy valioso sus testimonios y generalmente la parte que intervenga en este tipo de audiencia sin testigos tendrá desventajas. También terceras personas pueden intervenir en el proceso a defender sus intereses por ejemplo el dueño de la nave que se quiere embargar.

El demandado a su vez puede solicitar que se le exija una fianza al secuestrante, pero esto no ocurre a menudo por temor a que se interprete esta petición como aceptación que se decrete el embargo.

### 6.2.3. Recursos contra la decisión del juez

No hay apelación pero se puede pedir revocatoria basada en tres circunstancias:

- a) Que una parte con interés en el caso no haya participado en la audiencia por falta de notificación a tiempo o por notificación a persona equivocada.
- b) Cuando han acontecido nuevos hechos desde la decisión del juez: que se haya pagado la deuda o se haya extinguido. También con la consignación de caución por la cuantía de la demanda.
- c) Cuando la demanda haya estado pendiente en otra corte. Lógicamente la corte que está oyendo los méritos del caso tiene una mejor visión que la corte que decretó el embargo, la cual ha tenido que basarse en pruebas prima facie.

### 6.3. Embargo o secuestro de buques en Gran Bretaña

Inglaterra es un país cuyo sistema legal se basa en el Common law, el derecho común, derecho anglosajón derivado del sistema aplicado en la Inglaterra medieval, es áquel utilizado en gran parte de los territorios que tienen influencia británica, se caracteriza por basarse más en la jurisprudencia que en las leyes.

En un comienzo el derecho Inglés era consuetudinario y la misión de los jueces consistía en determinar la norma consuetudinaria aplicable. Más, poco a poco se apartaron de esta



norma consuetudinaria y aplicaron un derecho racional basado en la jurisprudencia anterior, hasta el punto de que puede decirse que el derecho inglés es creado por el juez. Es un derecho de larga historia, no es escrito sino que tiene como principal fuente las sentencias de los tribunales. Sin embargo, también existe la fuente de la ley escrita a través de estatutos.

Esta dualidad se da en el caso del embargo preventivo o secuestro, puesto que los conceptos básicos surgen del derecho marítimo común o general y así se tiene el origen del crédito marítimo privilegiado. Pero también existe un embargo in rem, si la acción se dirige contra la nave mercante o su propietario, proveniente del estatuto legal.

### **6.3.1. Crédito marítimo privilegiado**

El crédito marítimo privilegiado, representa uno de los aspectos más distintos del derecho marítimo contemporáneo. Es un concepto de familiaridad internacional y está reconocido en la mayoría de las jurisdicciones marítimas.

Su origen histórico es motivo de diversas teorías. La más popular es la teoría de la personificación del buque, la cual expone que el origen y desarrollo del crédito marítimo privilegiado proviene del tecnicismo jurídico practicado desde los tiempos medievales de adscribir personalidad al buque. El buque es una entidad jurídica con capacidad de contratar y ser responsable de sus actos, o sea ser el origen y a su vez el límite de la responsabilidad.

La otra teoría es la procedimental, según la cual el crédito marítimo privilegiado surgió como parte del procedimiento en los siglos XVII y XVIII de secuestrar barcos, con la finalidad de lograr la presencia del dueño y obtener un aseguramiento de bienes. En otras palabras su propósito sería realmente responsabilizar al dueño de la embarcación. Esta última teoría es muy aceptada en Gran Bretaña, a pesar que su validez histórica es muy discutible y el concepto no guarda relación con otros aspectos del derecho marítimo moderno.

La primera definición comprensiva de un crédito marítimo la dio el señor John Jervis en 1851, la cual enuncia la tesis de la personificación y dice así: "Crédito Marítimo: es un privilegio sobre una cosa que se hace efectivo a través de un proceso in rem, que viaja con el bien sin importar quien tenga la posesión y que existe desde el momento que ocurrió la acción que lo produjo".<sup>39</sup>

De acuerdo con la teoría enunciada en la mayoría de países, el crédito marítimo privilegiado se ejecuta en una acción in rem directamente contra la nave y sin exceder el valor de la misma. Sin embargo, en Gran Bretaña, si el dueño de la nave comparece al proceso su responsabilidad no se limita al valor de la nave. Las características del crédito marítimo privilegiado son:

- a) Es un privilegio: Tiene privilegio sobre otros créditos al momento de ser distribuidos los fondos provenientes de la venta judicial del bien.
- b) Recae sobre cosas marítimas: Nave, carga o flete.
- c) Se causan por servicios prestados a la nave o por daños producidos por ésta: Representa un número reducido de casos: daños causados por la nave, salarios, salvamento etc.
- d) Existe desde el momento que la causa surge.
- e) Es un derecho en donde su efecto va en contra del barco sin importar la identidad o nacionalidad del dueño, aunque haya sido un comprador de buena fe.
- f) Se hace efectivo con la cosa, acción in rem, procede en este caso igual que una acción in personam en que cualquier bien del demandado puede servir para cubrir una condena.

Es necesaria esta acción, puesto que un barco es un patrimonio, aparte que puede causar daños o necesitar auxilio debido a los riesgos del mar. Es un bien elusivo, el dueño

---

<sup>39</sup> Ibid. Pág. 22



generalmente se encuentra en el extranjero y no se conoce su estado financiero ni la eficacia de los tribunales de su país de origen. Por estas razones las acciones personales no lograrían por si solas resolver satisfactoriamente la gama de conflictos jurídicos que se presentan.

### 6.3.2. Acción in rem

En Gran Bretaña esta acción abarca un mínimo de casos, y por lo tanto se han normado a través de otros ordenamientos legales, circunstancias que facultan el embargo preventivo y no necesariamente que sean créditos marítimos privilegiados.

Las leyes de la Corte del Almarintazgo de 1840, dieron origen a estas acciones estatutarias de embargo preventivo, confiriéndolas principalmente a los suplidores de materiales o servicios prestados a naves extranjeras. “Esta jurisdicción in rem fue expandida por los decretos de la Corte Suprema de Justicia de 1873 hasta la Administración de Justicia de 1956 que intentó poner en efecto la Convención de Bruselas de 1952, sin lograrlo a cabalidad, y que produjo por primera vez en la historia legislativa inglesa, la posibilidad no solo de secuestrar el buque involucrado en la causa de la acción, sino también a otro buque propiedad del dueño”.<sup>40</sup>

La acción del embargo preventivo en contraste con el crédito marítimo privilegiado existe desde el momento en que se interpone la acción judicial, pero no desde el momento en que surge la causa puesto que no viaja con la cosa a través de sus diferentes propietarios. El crédito marítimo privilegiado es un derecho sustantivo, mientras que la acción in rem es una acción procesal.

### 6.3.3. Mandamiento “Mareva”

Sólamente en las acciones in rem se puede embargar una nave con el fin de satisfacer el crédito, a través de la venta judicial de la misma. En una acción in personam o sea contra

---

<sup>40</sup>Sarmiento, Guillermo. *Revista de estudios marítimos de la Asociación Argentina de derecho marítimo*. No. 55. Pág. 60.

persona, la jurisprudencia ha dejado sentado que no es permitido secuestrar un bien para asegurar las resultas del juicio antes de dictada la sentencia.

En 1975, en el caso *Mareva Compañía Naviera S.A. de Panamá vs. International Bulk Carriers S.A.*, se dio a conocer el concepto que tomó su nombre del demandante, a pesar de estar basado en el estatuto de la Suprema Corte de 1925. Se puede definir como un auto interlocutorio dictado por un tribunal que prohíbe al demandado disipar, remover o transferir bienes de los cuales se tienen genuinos indicios de que no estarán disponibles al momento de satisfacer una sentencia judicial. Su eficacia, si bien parecida, es menor a la de un secuestro.

La Mareva es un remedio in personam, no un derecho real sobre la nave. Simplemente prohíbe al dueño realizar ciertas operaciones con el bien. El autor Christopher Hil opina: “si se intenta utilizar una Mareva contra un barco que se encuentra fletado, el fletador solo tiene que demostrar que sus intereses serían perjudicados por la inhabilitación temporal de la nave de abandonar la jurisdicción de la corte, para que esta levante la Mareva”.<sup>41</sup>

La principal causa de la Mareva, es que no limita el número de bienes que se pueden afectar mientras que en una acción in rem es posible secuestrar una sola nave.

#### **6.3.4. Práctica del embargo o secuestro**

En Gran Bretaña no es necesario probar la validez del reclamo, basta una declaración jurada sobre la naturaleza del mismo y las circunstancias que lo originaron. Por supuesto que la obligación queda insatisfecha.

El registro marítimo de Gran Bretaña, se encuentra situado en el edificio de las Cortes Reales de Justicia en Londres, pero existen registros distritoriales en todo el país que también pueden emitir las órdenes de embargo. No obstante, todos los embargos son procesados a través de la oficina del alguacil en Londres. La notificación de la orden de embargo la realiza el Alguacil Marítimo en Londres o sus delegados, los cuales con los oficiales de Aduanas en otros puertos de su jurisdicción, la orden se fija en el mastil u otro lugar apropiado del buque.

---

<sup>41</sup> *Ibíd.* Pág. 38.



El demandante debe proporcionar al alguacil una garantía personal de que pagará a requerimientos los gastos en que se incurra en un límite predeterminado, puesto que no hay forma de prever al momento de la demanda cuáles serán los gastos eventuales del alguacil hasta el levantamiento del secuestro, ya que dependerá de la duración del mismo.

El dueño de una nave generalmente toma poco tiempo en aportar caución al tribunal por el monto de la demanda, intereses y costas, limitada al valor de la nave, a fin que se levante la medida precautoria, evitando en esa forma mayores perjuicios. Los clubes son formados por dueños de barcos quienes reúnen un fondo para protegerse de ciertos riesgos. Son reconocidos en casi todo el mundo pero no son todavía universales.

Las contrademandas por daños y perjuicios son prácticamente inexistentes, debido a que hay que demostrar la negligencia o dolo, las facilidades para aportar caución liberativa son grandes y la declaración jurada para embargar es un medio efectivo de controlar la justificación de dicho embargo.

En el registro marítimo existe un libro de registros de barcos. Ésta es una creación inglesa que permite al dueño de una nave interponer solicitud de que no se embargue su embarcación, y a terceros registrar peticiones de que no se permita la liberación de una nave embargada. El primer caso es poco común en la actualidad. Por medio de este tipo de registros el dueño se compromete a comparecer en cualquier acción interpuesta contra su nave y consignar caución de una suma determinada, en el término de tres días contados a partir de la notificación de la acción. Antes de la emisión de una orden de embargo se debe buscar en el registro esta clase de solicitudes. Sin embargo, el demandante puede proceder a embargar a pesar de la existencia de la solicitud, asumiendo responsabilidad de haber tenido conocimiento de dicha inscripción.

Como se observa, se ha proporcionado una visión del embargo o secuestro de barcos en el derecho marítimo inglés, la verdadera intención de este capítulo es brindar criterios amplios sobre este ejercicio académico, para que se realice un estudio y un análisis comparativo de las otras legislaciones anteriormente descritas y se forme un concepto general del tema de tesis aquí desarrollado.

## 6.4 Análisis

Guatemala, cuenta con disposiciones normativas dentro del derecho positivo sustantivo que regulan el comercio marítimo, pero dentro del derecho positivo adjetivo no cuenta con un estamento jurídico que le otorgue procedimientos específicos en el que se esboce claramente sus pilares estructurales y los efectos jurídicos perseguidos, sino que supletoriamente se utiliza el Código Procesal Civil y Mercantil para que se proceda a abordar el estudio del comercio marítimo y especialmente sobre el tema del **embargo y secuestro de naves mercantes**.

El Código Procesal Civil establece el embargo de bienes, las medidas cautelares y el secuestro, pero estas disposiciones son insuficientes con la figura jurídica del embargo de buques y dentro del ámbito de derecho marítimo, un tema que tiene hondas implicaciones económicas en el mundo del transporte internacional, puesto que, el Embargo de Buque a la luz del Acuerdo de Cartagena, impide su zarpe, generando incumplimientos en el transporte de las mercancías, de rutas e itinerarios; esto último, tratándose de actividad turística, que sin duda conlleva a conflictos de intereses donde la justicia deberá intervenir.

La importancia de este ejercicio académico, es para que los profesionales que intervienen en este campo marítimo tengan una herramienta de consulta, con el objetivo de obtener más elementos de juicio para que se conformen comisiones específicas o en determinado momento se realice una iniciativa de ley para ahondar más en el tema y sus disposiciones normativas internacionales que traten sobre el comercio marítimo y por ende por el derecho marítimo, para lo cual debe regularse con normas específicas, que establezcan la materia, la oportunidad, el contenido, el límite y las funciones de los intervinientes.

Entonces, conforme a los análisis realizados en el trabajo de campo, así como, la sustentación teórica que sobre el tema se obtuvo y la evaluación de las variables de acuerdo a los indicadores diseñados, indudablemente el aporte de la presente investigación, es para fortalecer los procedimientos legales mediante la modificación del cuerpo normativo mercantil, para que el referido cuerpo legal establezca la figura natural del procedimiento jurídico del embargo o secuestro de naves mercantes y su



consideración jurídica, para que se muestre en todos los ámbitos, la cual demanda un tratamiento que es incontenible ante la aparición de esquemas legales de distinta naturaleza, tanto de derecho público como de derecho privado.

Como resultado de la investigación, reconozco que la solución del problema dentro del presente trabajo, resulta de gran interés, no sólo para el abogado litigante, sino también para la autoridad portuaria, para el agente naviero como representante del armador o propietario del buque y del agente naviero representante de los intereses del propietario de la carga o mercancía; toda vez que la ocasión constituye una oportunidad para aportar ideas y conocimiento sobre la materia y, lo más importante, dar a conocer experiencias producto del acuerdo de voluntades entre los actores principales, verbigracia su repercusión legal en el sistema judicial guatemalteco

Con la presente tesis, se demuestra la conveniencia de crear en el derecho positivo adjetivo procedimientos que fortalezcan la figura jurídica del embargo de naves mercantes, cuyo objetivo es proporcionar una herramienta al sistema marítimo, para que sean vinculantes los intereses, las actuaciones de los intervinientes en este proceso y el desempeño eficiente de su labor.

## **6.5 Propuesta de Ley reguladora del embargo o secuestro marítimo**

### **DECRETO No. XXX-2012**

#### **EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA CONSIDERANDO:**

Que la Constitución Política de la República de Guatemala, en el Artículo 131, reconoce la importancia económica del servicio de transporte comercial marítimo en el desarrollo del país, es necesario apoyar al Sistema Marítimo Nacional y el Sistema Procesal Marítimo como un elemento fundamental del flujo marítimo logístico nacional internacional del comercio.

### **CONSIDERANDO:**

Que es necesario promover la jurisdicción contenciosa dentro del ámbito de derecho marítimo nacional, para que exista una normativa que desarrolle los procedimientos de los litigios en este ámbito.

### **CONSIDERANDO:**

Que de acuerdo al proceso de modernización y ordenamiento del sistema marítimo nacional, se requiere de una ley que responda al derecho marítimo internacional, en especial con los acuerdos y convenios en que Guatemala sea parte y deban implementarse, con apropiadas disposiciones en concepto de seguridad marítima, explotación marítima, contaminación marítima y otras que sean necesarias.

### **POR TANTO,**

En el ejercicio de las facultades que le confiere el Artículo 171, literal a) de la Constitución de la República.

### **DECRETA**

## **LEY REGULADORA DEL EMBARGO O SECUESTRO MARÍTIMO**

### **TÍTULO I**

### **DISPOSICIONES GENERALES**

### **CAPÍTULO ÚNICO**

**ARTÍCULO 1. Objeto de la Ley.** La presente Ley tiene por objeto, establecer los principios rectores que conforman el régimen del Sistema Nacional Marítimo, para lo cual se establecen las regulaciones relacionadas con las naves mercantes, el tráfico marítimo, la flota mercante y el mercado de fletes marítimos de los puertos marítimos, estatales y privados del país.

Esta Ley también tiene por objeto, regular los aspectos marítimos referentes a la navegación, la marina mercante, derecho y negocio marítimo, así como los actos, hechos,



personas y bienes relacionados con su comercio y actividad marítima, dotando al Estado de Guatemala de los instrumentos suficientes para el desempeño de sus funciones, principalmente en lo que se refiere a las funciones como Estado de Bandera, Estado Ribereño y Estado Rector de Puerto; así como cumplir y velar porque se cumplan las disposiciones derivadas de acuerdos, tratados y convenios internacionales que en materia marítima y portuaria se obligue el país.

**ARTÍCULO 2. Ámbito de aplicación.** Esta Ley y sus reglamentos son de orden público, observancia obligatoria en todo el territorio nacional y aplicables a los buques, artefactos navales y toda embarcación que navegue en aguas marítimas territoriales, personal de mar y de tierra, extranjeros y nacionales, todas las instalaciones en que se lleve a cabo una interfaz buque-puerto, así como a todas las actividades vinculadas, terminales marítimas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y administración; la prestación de servicios a los buques y a las cargas; así como las actividades y servicios que se realicen dentro de las zonas de actividad logística (ZAL).

También será ámbito de aplicación de esta Ley los hechos y actos ocurridos, los actos jurídicos realizados y los delitos cometidos a bordo de los buques, artefactos navales y toda embarcación de navegación marítima en aguas territoriales:

- a) Ocurridos en las aguas jurisdiccionales del territorio guatemalteco;
- b) De bandera nacional durante su travesía en aguas jurisdiccionales de territorio extranjero, aún aquellos que atenten contra la seguridad y el orden público del Estado extranjero subyacente;
- c) De bandera extranjera que naveguen en las aguas jurisdiccionales guatemaltecas, ya sea con derecho de paso inocente, cuando atenten contra la seguridad del Estado o el orden público del Estado guatemalteco; así como las personas domiciliadas en éste, o cuando infrinjan normas de seguridad de navegación marítima, de conformidad a la ley aplicable.

Las disposiciones normativas del derecho positivo de la presente ley no aplicarán a los usos, recursos, artefactos navales y comandos portuarios de uso militar adscritos al Ministerio de la Defensa Nacional.

**ARTÍCULO 3. Soberanía del espacio marítimo.** El Estado de Guatemala ejerce soberanía indivisible y exclusiva sobre el espacio marítimo-costero correspondiente al territorio nacional. El aprovechamiento, uso y explotación del espacio costero con fines marítimos de carácter procesal civil y mercantil, se realizará de conformidad con lo estipulado en el Artículo 121 de la Constitución Política de la República de Guatemala y lo prescrito en esta ley.

**ARTÍCULO 4. Sujeción a disposiciones jurídicas y prelación de las leyes.** Las Naves mercantes, buques, artefactos navales y cualquier otra embarcación marítima guatemalteca están sujetos al ordenamiento jurídico guatemalteco, aún cuando se encontrare en aguas sometidas a otra jurisdicción extranjera, sin perjuicio de la observancia de los convenios internacionales y disposiciones foráneas. Así mismo, las naves mercantes, buques y artefactos extranjeros que naveguen en aguas y zonas marítimas del territorio nacional, quedan sujetos a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación guatemalteca. A falta de disposición expresa en esta ley, se aplicarán de manera supletoria en su orden: a) los convenios, tratados y acuerdos internacionales en los que Guatemala sea parte sobre la materia y; b) se aplicarán las disposiciones legales correspondientes aplicables.

## TÍTULO II

### Naves mercantes

#### CAPÍTULO I

##### Disposiciones procesales de naves mercantes

**ARTÍCULO 5. Competencia.** Corresponderá a los jueces de primera instancia decretar el embargo o secuestro de las naves mercantes. Si la deuda no excede de Q.50,000.00 podrá decretarlo el Juez de Paz competente, cuando se solicite con suficiente tiempo de antelación proponer la demanda respectiva.

**ARTÍCULO 6. Facultades.** Procederá el embargo de naves mercantes tanto por deudas en efectivo como en especie; en este segundo caso el actor fijará, bajo su responsabilidad, para los efectos del embargo, la cantidad en efectivo que reclame,



calculándola por el precio medio que tenga la especie en el mercado de la localidad, sin perjuicio de acreditar después este extremo en el juicio correspondiente. Procederá el secuestro de naves mercantes con desapoderamiento de la nave de la propiedad del deudor hasta que éste cumpla con la obligación pactada.

**ARTÍCULO 7. Condiciones del embargo o secuestro de naves mercantes.** Para decretar el embargo o secuestro, será necesario:

- A. Que con la solicitud se presente un documento del que resulte la existencia de la deuda.
- B. Que el deudor contra quien se pida se halle en uno de los casos siguientes:
  1. Que sea extranjero o guatemalteco naturalizado, teniendo su domicilio en el territorio nacional, lugar que corresponda demandarle en virtud del pago de la deuda.
  2. Si fuere guatemalteco, se le notificará en su domicilio.
  3. Que aun teniendo las circunstancias anteriormente descritas, haya desaparecido de su domicilio o establecimiento, sin dejar persona alguna y si hubiere dejado que esta ignore su domicilio, o que se oculte, o existe motivo racional para creer que alzaré sus bienes.

**ARTÍCULO 8. Procedencia de la ejecución.** Si el título presentado fuere ejecutivo, podrá decretarse el embargo o secuestro de la nave mercante, y las causas siguientes:

1. Si el título presentado no fuera ejecutivo sin el reconocimiento de la firma del deudor, podrá también decretarse por cuenta y riesgo del acreedor.
2. En el caso que el deudor no hubiere sido posible firmar y lo hubiere hecho otro a su ruego, podrá igualmente decretarse el embargo o secuestro, por cuenta y riesgo del acreedor, siempre que, citado aquel por dos veces con intervalo de 24 horas, para que declare bajo juramento o promesa sobre la certeza del documento en que conste la deuda, no compareciere al emplazamiento.
3. Reconocido el documento, aunque se niegue la deuda, procederá al embargo o secuestro de la nave mercante.

**ARTÍCULO 9. Fianza.** Si el que pidiere el embargo o secuestro no tuviere responsabilidad conocida, deberá el juez exigir fianza suficiente para responder de los

daños, perjuicios y costas que pudieren ocasionarse. Esta fianza podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el derecho, pero si el juez la admitiere personal será bajo su responsabilidad.

**ARTÍCULO 10. Apelación.** Si el juez estimare procedente la solicitud del acreedor, decretará el embargo o secuestro con la urgencia que el caso requiera, y si hubiere oposición a estas medidas decretadas por el juez se tramitará por el procedimiento de los incidentes.

Si denegare el embargo, podrá el acreedor interponer el recurso de apelación conforme el libro sexto del Código Procesal Civil y Mercantil. Impugnaciones.

**ARTÍCULO 11. Efectos.** El mismo auto en que se acuerde el embargo o secuestro, servirá de mandamiento para el capitán de puerto y éste lo hará efectivo.

No se llevará a efecto el embargo si, en el acto de hacerlo, la persona contra quien se haya decretado el embargo, pagare, consignare, o diere fianza suficiente para responder de las sumas que se le reclaman.

**ARTÍCULO 12. Ejecutor.** En este caso, los ejecutores del embargo suspenderán toda diligencia hasta que el Juez de primer instancia o el juez ad quem, en su caso, con conocimiento de la fianza determine lo conveniente, si bien adoptarán entre tanto, bajo su responsabilidad, las medidas oportunas para evitar el alzamiento de bienes y cualquier otro abuso que pudiere cometerse.

**ARTÍCULO 13. Depositario.** Los bienes se depositarán en persona responsable, consignándolo en establecimiento destinado al efecto, o si hubiere depositario se le exigirá las garantías suficientes.

Cuando el embargo se hubiere hecho en bienes existentes en poder de un tercero, se le ordenará que los conserve a disposición del Juzgado, bajo su responsabilidad. En el mismo día se pondrá esta diligencia en conocimiento de la persona contra quien se hubiere decretado el embargo.



El que haya solicitado y obtenido el embargo o secuestro deberá pedir su ratificación en el juicio declarativo o ejecutivo que proceda, entablando la correspondiente demanda, dentro de los veinte días de haberse verificado.

Transcurrido este plazo sin entablar la demanda ni pedir la ratificación del embargo o secuestro, quedará este nulo de pleno derecho y se dejará sin efecto a instancia del demandando, sin dar audiencia al demandante. Contra este auto procederá el recurso de apelación.

**ARTÍCULO 14. Incidentes.** No obstante lo dispuesto en el Artículo anterior, si el deudor se hallare comprendido en alguno de los casos del Artículo 8, también podrá pedirse el embargo o secuestro después de entablada la demanda, formándose pieza separada respecto al mismo. Se verificará el embargo y se dará el asunto a la sustanciación establecida para los incidentes.

Cuando por auto firme se deje sin efecto el embargo, a causa de no hallarse comprendido ninguno de los casos del Artículo 8, se condenará al actor a todas las costas y a la indemnización por daños y perjuicios.

**ARTÍCULO 15. Nulo de pleno derecho.** Cuando se deje sin efecto el embargo o secuestro por haber quedado nulo de pleno derecho, en el mismo auto se mandará a cancelar la fianza, si se hubiere prestado, o lo que proceda para el alzamiento del embargo y cancelación en su caso de la anotación correspondiente, se condenará al actor en todas las costas y a la indemnización de daños y perjuicios para el demandado.

Sin embargo se dejará sin efecto por otro motivo, en el auto en que así se acuerde se hará también el pronunciamiento que, según los casos, corresponda acerca de las costas y de la indemnización de daños y perjuicios que hubiere ocasionado.

**ARTÍCULO 16. Deudor culpable.** Si por culpa del deudor no pudiese tener lugar o se dilatare el reconocimiento de la firma, o del documento en que conste la deuda y de esta diligencia dependiese la presentación de la demanda y ratificación del embargo, no se computarán en el término señalado en el Artículo 13.

**ARTÍCULO 17. Agilización.** Si el dueño de los bienes embargados lo exigiere, deberá el que haya obtenido el embargo presentar su demanda en el término preciso de diez días a menos que concurran las circunstancias del Artículo anterior, si no lo hiciere, se alzarán el embargo, condenándole en las costas, daños y perjuicios.

**ARTÍCULO 18. Indemnización.** Hecho el embargo o secuestro podrá oponerse el deudor pidiendo se deje sin efecto, con indemnización de daños y perjuicios, si no se hallare en ninguno de los casos del Artículo 8.

Podrá deducir esta pretensión dentro de los cinco días siguientes al de la notificación del auto ratificando el embargo, o antes si le conviniere, y se sustanciará en pieza separada por los trámites establecidos para los incidentes.

**ARTÍCULO 19. Daños y perjuicios.** En los casos que tenga lugar la condena de daños y perjuicios, luego que sea firme el auto en que se imponga, se hará efectiva por los trámites que correspondan esta diligencia.

## CAPÍTULO II

### Naves mercantes y demás embarcaciones marítimas

**ARTÍCULO 20. Clasificación.** A efecto de su matriculación, las naves mercantes y cualquier otra embarcación marítima se clasificarán en la forma siguiente:

I. Por el servicio que prestan:

- a) De transporte de pasajeros;
- b) De transporte de carga;
- c) De transporte de carga y pasajeros;
- d) De pesca;
- e) De recreo y deportivas;
- f) De investigación científica y exploración marina;
- g) Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los incisos anteriores;
- h) Artefactos navales.

II. Por su tonelaje



- a) Buque o embarcación mayor: toda embarcación mayor de cincuenta Toneladas de Registro Bruto (TRB);
- b) Buque o embarcación menor: toda embarcación entre una y cincuenta Toneladas de Registro Bruto (TRB).

**ARTÍCULO 21. De las naves mercantes.** Se consideran las siguientes:

- I. Los abanderados y matriculados conforme la presente Ley y la respectiva reglamentación;
- II. Los que sean propiedad del Estado de Guatemala.

**ARTÍCULO 22. Patente de navegación.** Es el documento, expedido por la Autoridad Marítima correspondiente, que autoriza a una nave mercante para navegar bajo bandera nacional.

El reglamento respectivo establecerá la vigencia de la Patente de Navegación, los tipos de naves mercantes o artefactos navales que la requieran, el documento que la sustituya y las causales de suspensión y cancelación.

**ARTÍCULO 23. Naturaleza jurídica de las naves mercantes y demás embarcaciones marítimas.** Las naves mercantes o artefacto naval es un bien mueble, registrable y sujeto al régimen jurídico de las cosas muebles registrables, salvo los casos que de acuerdo con el reglamento respectivo a esta Ley, deban ser sometidos a las pertinentes relaciones jurídicas dispuestas para los bienes inmuebles.

**ARTÍCULO 24. Propiedad e inscripción.** El documento extendido en el extranjero en el que conste la propiedad de una nave mercante, artefacto naval o embarcación menor, deberá cumplir con las formalidades de ley para que surta efecto en Guatemala. El documento extendido en Guatemala en el que consten los cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre éstos, deberá constar en escritura pública.

En ambos casos, deberá indicarse los elementos de individualización de la nave mercante o artefacto naval y estar inscrito en el Registro Administrativo Portuario Marítimo.

**ARTÍCULO 25. Construcciones y reparaciones en el extranjero.** Las naves mercantes, artefactos navales y cualquier otra embarcación marítima construidos o que se construyan en el extranjero y, las naves mercantes o artefactos navales nacionales que se reparen o modifiquen fuera del país, deberán cumplir con las exigencias técnicas establecidas en la reglamentación a la presente Ley, para ser inscritos en el Registro Administrativo Portuario Marítimo.

**ARTÍCULO 26. Seguridad de las naves mercantes.** Las naves mercantes, artefactos navales y cualquier otra embarcación marítima deben reunir las condiciones de seguridad previstas en los convenios, acuerdos y tratados internacionales sobre la materia adoptados por el Estado de Guatemala, en la presente Ley y sus reglamentos.

El Capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave, de la dotación de personal a bordo y de los bienes y efectos transportados, la autoridad portuaria, tiene la facultad y competencia para realizar la vigilancia técnica, reconocimientos, inspecciones y peritajes que para el efecto, establezcan los reglamentos específicos. En todo caso los costos que estas acciones demanden, serán cobrados al propietario o armador de la nave mercante o artefacto naval a través de las tarifas respectivas.

En el caso de buques extranjeros, sin detrimento de lo estipulado en este Artículo, la Capitanía notificará cualquier medida a la autoridad portuaria, quien a su vez lo hará al representante diplomático o consular del Estado de bandera del buque o artefacto naval.

**ARTÍCULO 27. Privilegios marítimos.** Se entiende por privilegio marítimo, el orden en que serán subsanadas las obligaciones contraídas por los propietarios o armadores de las naves mercantes y/o sus mercancías. Los privilegios marítimos se clasificarán y ordenarán de la siguiente forma:

- a) Privilegio sobre las naves mercantes: Éstas establecerán el orden de las obligaciones contraídas con relación a la nave mercante. Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores.
- b) Las mercancías transportadas.



El reglamento de la Ley determinará el orden, los sujetos y las condiciones en que serán solventadas las cuentas.

**ARTÍCULO 28. Requisitos especiales de los buques extranjeros.** Para los buques extranjeros de propulsión nuclear y buques que transporten sustancias nucleares y otras sustancias o mercancías peligrosas o nocivas, deben además tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques y su carga, se hayan establecido en los convenios, acuerdos y tratados internacionales de los que Guatemala sea parte.

**ARTÍCULO 29. Jurisdicción penal y civil a bordo de buques extranjeros.** Sin menoscabo de la aplicación del Artículo 6, el Estado de Guatemala podrá ejercer jurisdicción penal y civil a bordo de cualquier buque extranjero y, detenerle o desviarle en su intento de paso por aguas territoriales, en los casos prescritos por CONVEMAR o cualquier otro convenio y tratado del que Guatemala sea Estado Parte.

### TÍTULO III DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

#### CAPÍTULO I DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Artículo 30. Modificación del Decreto Gubernativo 2946.** En un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días y como consecuencia de la promulgación de esta ley, el Organismo Ejecutivo deberá presentar al Congreso de la República una iniciativa de ley para adecuar el Libro III del Código de Comercio, Decreto 2946 del 15 de Septiembre de 1942, a la presente.

#### CAPÍTULO II DISPOSICIONES FINALES

**ARTÍCULO 31. Firma electrónica.** Todo acto jurídico, administrativo o contractual, que se exija o se derive de esta Ley, reglamento o norma complementaria, puede ser

realizado por medios electrónicos. En ese sentido, los mensajes electrónicos de datos, los documentos electrónicos, así como la firma electrónica gozan de total validez jurídica en el ámbito portuario marítimo. Serán válidas las comunicaciones electrónicas para declarar la libre plática, recepción y despacho de naves. En un plazo no mayor de seis (6) meses el Sistema Portuario Nacional deberá interconectarse digitalmente.

**ARTÍCULO 32. Derogación.** Se derogan las leyes, reglamentos y decretos siguientes:

- a) Reglamento para ejercer el oficio de piloto en aguas de la República, Acuerdo Ejecutivo del 1 de Julio de 1908.
- b) Reglamento para el Abanderamiento, Matrícula e Inspección de Navegación y Embarcaciones. Decreto Gubernativo No. 1329 del 8 de Octubre de 1932.
- c) Modificaciones al Reglamento para el Abanderamiento, Matrícula e Inspección de Naves, Buques y Embarcaciones. 10 de Diciembre de 1932.
- d) Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República. Acuerdo Gubernativo del 10 de Junio de 1934 y sus reformas contenidas en el Acuerdo Gubernativo del 21 de abril de 1939.
- e) Creación del Departamento de Transporte Marítimo y Fluvial. Acuerdo Gubernativo del 14 de diciembre de 1979.
- f) Creación de la Comisión Portuaria Nacional. Acuerdo Gubernativo del 10 de Marzo de 1972.
- g) Reglamento de Sanidad Marítima. Acuerdo Gubernativo del 14 de diciembre de 1932.
- h) Los Artículos 14 y 16 de la Ley Orgánica del INGUAT, Decreto 1701 del Congreso de la República, a su vez reformada por los Decretos 7-90 y 13-97, ambos del Congreso de la República.





Y todas las disposiciones legales y reglamentarias que se opongán a lo dispuesto en esta Ley. En ningún caso será aplicable el Artículo 1520 del Código Civil, Decreto Ley 106, a las relaciones jurídicas contempladas en esta ley.

**ARTÍCULO 33. Reglamentos.** En un plazo de 270 días, contados a partir de la fecha de publicación de esta ley, el Organismo Ejecutivo deberá emitir el reglamento de la misma. Así mismo se faculta a la autoridad portuaria para emitir los reglamentos que a su juicio sean necesarios para la adecuada aplicación de la presente Ley.

**ARTÍCULO 34. Vigencia.** La presente ley entrará en vigencia un mes después de su publicación en el Diario de Centroamérica.

## CONCLUSIONES

1. Tal y como se logró establecer en la investigación el derecho marítimo de Guatemala está conformado por un cuerpo normativo que tiene contemplado convenios internacionales del ambiente de mar ratificados por el Estado de Guatemala y en cuanto a sus instituciones jurídicas preceptuadas en ese mismo cuerpo legal, no se le ha prestado atención debida.
2. Ante la carencia de disposiciones legales que permitan a los sujetos de derecho, garantizar el resultado de sus pretensiones derivados de lo que en la legislación internacional y doctrina extranjera se denomina créditos marítimos, no hay disposiciones jurídicas para que en el Estado de Guatemala se analice la realidad normativa marítima procesal guatemalteca.
3. De conformidad con las disposiciones normativas positivas del Libro III del Código de Comercio, Decreto Gubernativo 2946, Comercio Marítimo, el embargo de naves mercantes y su procedimiento, se encuentra preceptuado pero no concuerda con algunos Convenios y tratados internacionales que no ha ratificado el Estado de Guatemala.
4. En el Estado de Guatemala no existe figura jurídica, ni autoridad competente para desarrollar los procedimientos para el embargo o secuestro del buque, lo que hace necesario introducirse en la vasta información existente, nacional o extranjera y conocer el desarrollo legal de las técnicas marítimas.
5. El escaso desarrollo que se encuentra sobre el embargo o secuestro de naves mercantes en la legislación guatemalteca, produce consecuencias importantes en el tráfico marítimo, derivado del insuficiente conocimiento que se tiene dentro de este ámbito, las personas que se encuentren afectadas por daños ocasionados a su patrimonio o por deudas que se hayan generado por la explotación comercial del buque, desconocen que existe una materia regulada.





## RECOMENDACIONES

1. Es necesario que el Estado de Guatemala a través del Congreso de la República, analice los convenios internacionales relacionados con el embargo o secuestro de naves mercantes reconocidos por el derecho internacional marítimo con el objeto de integrarlos a la legislación nacional, para que se proporcione seguridad jurídica a los sujetos de derecho y a las diferentes instituciones marítimas que se encargan del comercio marítimo en Guatemala.
2. Los sujetos o instituciones autónomas que tengan autoridad para presentar iniciativas de ley, de conformidad con la Constitución Política de la República de Guatemala, deben tomar en cuenta el anteproyecto en el cual se encuentra en este ejercicio académico adjunto, se analice, se estudie y si es posible, se desarrollen los cambios necesarios, con la finalidad de lograr materializar en la legislación guatemalteca, un procedimiento eficaz y adecuado de embargo o secuestro de naves mercantes para que los intervinientes tengan protección jurídica.
3. Que los diputados del Congreso de la República analicen la ratificación del Convenio de Bruselas de 1952, que establece la unificación de ciertas reglas relativas embargo preventivo de buques de navegación marítima, se tendría elementos mayores de juicio dentro del ámbito procesal que estarían colaborando con lo que se establece en el Código Procesal Civil referente al embargo o secuestro, y se tenga una herramienta de resolución de conflictos entre los sujetos procesales.
4. Es necesario que el Congreso de la República de Guatemala ratifique, publique y en el menor tiempo posible se ponga en vigencia, las normas contenidas en los convenios internacionales que la Organización Marítima Internacional ha creado, para que se puedan adoptar en un futuro y se desarrollen cambios profundos dentro del sistema legal guatemalteco dentro del ámbito de derecho marítimo y se obtenga un debatible instrumento marítimo.





5. La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, de la Universidad de San Carlos de Guatemala, debe conformar comisiones estudiantiles para analizar, estudiar este ejercicio académico procediendo a buscar doctrinas, teorías y principios que se basen sobre el embargo o secuestro de naves mercantes dentro del ámbito marítimo, para que posteriormente sea material de consulta y desarrollen nuevos estudios científicos que versen sobre la materia.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACEVEDO, Barroilhet Claudio. **El arraigo de naves**. Sociedad Editora Metropolitana, Santiago de Chile, 1999.
- ARROYO, Ignacio. **Estudios de derecho marítimo**. Editor J.M. Bosch, Barcelona, España, 1995.
- ARTOLA SANTIAGO, Erick Donaldo. **Tesis sobre necesidad de la creación de la jurisdicción privativa en materia marítima**. Universidad San Carlos de Guatemala, Guatemala 2006.
- BELÉN MORA, Capitán. **El embargo preventivo de buques**. Editor J.M. Bosch, Barcelona, España, 2000.
- BOLAÑO RIVADENEIRA, Javier Pinacho. **Tráfico marítimo**. Edición actualizada, fondo Editorial de Ingeniería Naval, España 1978.
- BLAS SIMONE, Osvaldo. **Proyecto de Código Centroamericano de la Navegación**. Edición Novum Forum, Buenos Aires, Argentina, 1995.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual**. Tomo I. Edición actualizada y corregida, Decimonovena Edición, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina, 2008.
- DE LARRUCEA, Jaime Rodrigo. **La seguridad en los puertos: cómo gestionar la protección y la seguridad en instalaciones portuarias según el código PBIP**. Editorial ICG Marge, Barcelona, 2005.
- ENRÍQUEZ ROSAS, David. **Buque, una introducción al estatuto jurídico de las embarcaciones**. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Autónoma de México. Edición 1998.
- FERNÁNDEZ, Manuel Alba. **Poder de Representación y Responsabilidad Civil del Capitán del Buque**. 1ª Edición – Vitoria Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, España, 2000.
- GABALDÓN GARCÍA, José Luis y José María Ruiz Soroa. **Manual de Derecho de la Navegación Marítima**. 2da Edición, Vitoria Gasteiz. Madrid, España, 2002.
- GIRÓN DOMÍNGUEZ, Nelson Anibal. **Tesis necesidad de crear la Superintendencia de Administración marítima y portuaria**. Universidad San Carlos de Guatemala, 2004.
- GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo. **Procedimientos marítimos**. Colex Editorial, Madrid 1996.





GOÑI, José y Carmen Alonso Ledesma. **Revista Derecho Marítimo y del Mar.** agenda Colección Fórum Permanente. 1era. Edición. Junio 1997.

KOURUKLIS SAÉNZ, Alejandro Basilio. **El secuestro de naves en el derecho procesal marítimo.** Editorial Mizrachi & Pujol, 1994.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales.** 27 Edición Actualizada y Corregida, Editorial Heliasta. Buenos Aires, Argentina, 2000.

RIVAS GUTIERREZ, Jorge Alberto. **Tesis falta de regulación del seguro marítimo dentro del derecho guatemalteco.** Universidad San Carlos de Guatemala, 2008.

RUIZ SOROA, José María. **Manual de derecho de transporte marítimo.** Servicio central de publicaciones del Gobierno Vasco, 1997.

SABATINO PIZZOLANTE, José Alfredo. **El Arresto de Buques y sus consecuencias para el administrador portuario.** V Reunión Portuaria Latinoamericana de Autoridades Portuarias. Montevideo-Uruguay, 6 al 10 de agosto de 1998.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando. **El derecho marítimo.** Edición actualizada 7ma. Parte.

SARMIENTO, Guillermo. **Revista de estudios marítimos de la Asociación Argentina de derecho marítimo.** No. 55, pág. 235.

VI Congreso Iberoamericano del Derecho Marítimo. **El Arresto de Buques en la jurisdicción panameña.** Instituto Iberoamericano del Derecho Marítimo Cancún, Quintana Roo. México, Diciembre 1998.

#### Legislación:

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

**Código Civil.** Decreto Ley 106. Enrique Peralta Azurdia, 1964.

**Código de Comercio.** Libro III, parte vigente, Decreto Gubernativo No. 2946, parte no derogada del Decreto No. 2-70.

**Código de Derecho Internacional Privado.** Decreto Número 1575, de 1929;

**Código Procesal Civil y Mercantil.** Decreto Ley 107. Enrique Peralta Azurdia, 1964.

**Código de Trabajo.** Decreto No. 1441. Congreso de la República de Guatemala, 1947.

**Ley del Impuesto y Circulación de Vehículos terrestres, marítimos y aéreos.** Decreto Número 70-94. Congreso de la República de Guatemala, 1994.

**Ley del Organismo Judicial.** Decreto Número 2-89. Congreso de la República de Guatemala, 1989.