

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

**DIFERENCIAS IDEOLÓGICAS Y ESTRUCTURALES ENTRE EL DERECHO DEL
MAR Y DERECHO MARÍTIMO**

FERNANDO ISAIAS CARRERA SANTIAGO

GUATEMALA, NOVIEMBRE 2012

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

**DIFERENCIAS IDEOLÓGICAS Y ESTRUCTURALES ENTRE EL DERECHO DEL
MAR Y DERECHO MARÍTIMO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

FERNANDO ISAIAS CARRERA SANTIAGO

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, noviembre 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: Licda. Edna Mariflor Irungaray López
Vocal: Lic. Héctor David España Pinetta
Secretaria: Licda. Mirza Eugenia Irungaray López

Segunda Fase:

Presidente: Licda. Ileana Noemí Villatoro Fernández
Vocal: Lic. Juan Aju Batz
Secretario: Lic. Rodolfo Giovani Celis López

RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis”. (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).



MAGISTER. BYRON OSWALDO DE LA CRUZ LÓPEZ

10ª calle 9-68 zona 1, Oficina 104 Edificio Rosanca

Tel. 22511794- 54176415 Colegiado 5548

E-mail: licbdelacruz@gmail.com

Guatemala, 14 de Junio de 2012

Licenciado:

Luis Efraín Guzmán Morales

Jefe de la Unidad de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

Universidad de San Carlos de Guatemala.

Su Despacho:



Licenciado Guzmán Morales:

Como asesor de Tesis del Bachiller **FERNANDO ISAIAS CARRERA SANTIAGO**, en la elaboración del trabajo intitulado: **“Diferencias ideológicas y estructurales entre el Derecho del Mar y Derecho Marítimo”**, que a mi criterio cumple con todos los requisitos y formalidades que establece el normativo, me permito manifestarle que dicho trabajo contiene:

- a) La contribución científica del presente trabajo, constituye un estudio profundo en cuanto a establecer con claridad y exactitud las diferencias reales existentes entre el derecho del mar y derecho marítimo, haciendo énfasis en el desconocimiento de la materia, y la errónea aplicación de estas ramas.
- b) El carácter científico técnico del presente trabajo, se concentra en el contenido dogmático del mismo, producto del análisis concreto del bachiller, así también de obras de tratadistas y autores diversos sobre la referente materia, estableciendo también el correcto y adecuado uso de la redacción.
- c) Se realiza una correcta e interesante aplicación sobre la división del derecho de mar y derecho marítimo, aumentando el interés por investigar más a profundidad estas ramas del derecho, estableciendo fehacientemente que para la realización del presente trabajo se utilizaron los métodos analítico, deductivo, inductivo y sintético, respetando fuertemente las técnicas de investigación bibliográfica y documental realizadas.
- d) La bibliografía utilizada es sobresaliente y además se vio enriquecida en la abundante cita de autores nacionales y extranjeros.



- e) Las conclusiones y recomendaciones realizadas por el bachiller, son muy acertadas en cuanto a mi criterio, ya que el profesional del derecho no posee un claro conocimiento sobre el derecho del mar y derecho marítimo, ni mucho menos existe legislación concreta y correcta en cuanto a las mismas, con lo se establece la imperiosa necesidad de crear o reformar cuanto antes, toda ley que no exista o se encuentre desactualizada.
- f) Analicé todo lo referente al presente tema y establecí con certeza, los aspectos fundamentales que el presente bachiller, sustenta para realizar las diferencias ideológicas y estructurales del presente proyecto de tesis, tomando en cuenta que las ramas del derecho del mar y derecho marítimo, poseen una gran impacto en cuanto al aspecto económico, político, social y cultural.
- g) Dada la importancia del presente tema, evidenció el esfuerzo que ha realizado el presente bachiller en la consecución del presente proyecto de tesis referente a la investigación e incorporación de la doctrina y legislación de manera equilibrada, así también comprobando la hipótesis planteada conforme la proyección científica de la investigación.
- h) Y establezco que he guiado personalmente al bachiller **FERNANDO ISAIAS CARRERA SANTIAGO** durante todas las etapas del proceso investigativo, aplicando de forma correcta los métodos y técnicas apropiadas para concretizar el presente proyecto de tesis.

Con lo cual, el trabajo de proyecto de tesis en cuestión, refiere los requisitos legales prescritos y exigidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual me permito emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, en virtud de haber cumplido con el requerimiento científico y a efecto de que el mismo pueda continuar con el trámite correspondiente, para su posterior evaluación por el Tribunal Examinador en el Examen Público de Tesis, previo a optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Me suscribo.

Atentamente.

Lic. Byron Oswaldo de la Cruz López

Asesor

Lic. Byron Oswaldo de la Cruz López
Abogado y Notario

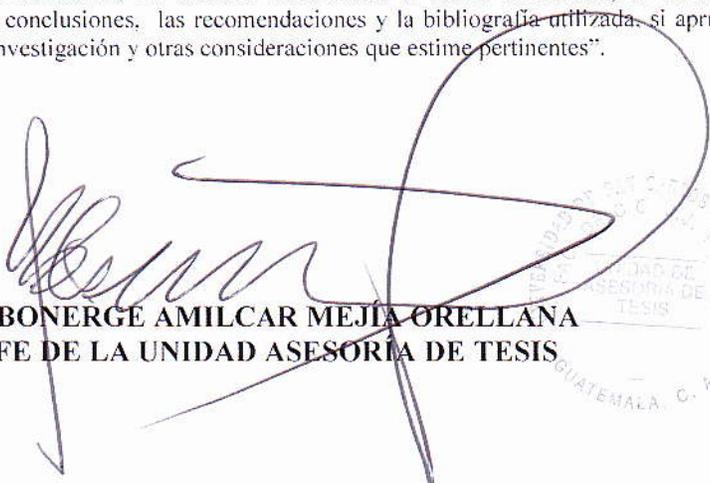
Colegiado 5548



UNIDAD ASESORIA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, seis de julio de dos mil doce.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A): **FRANKLIN ERICK JUÁREZ ELÍAS** para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante: **FERNANDO ISAIAS CARRERA SANTIAGO**, intitulado **“DIFERENCIAS IDEOLÓGICAS Y ESTRUCTURALES ENTRE EL DERECHO DEL MAR Y DERECHO MARÍTIMO”**.

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 dice: “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 desapruueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estime pertinentes”.


DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
JEFE DE LA UNIDAD ASESORIA DE TESIS

cc.Unidad de Tesis
BAMO/iyrc



LIC. FRANKILIN ERICK JÚAREZ ELÍAS
Quinto piso, Oficina 510, Torre Pradera Xela
Tel. 79304441 Colegiado 6524
E-mail: juareselias@hotmail.com

Guatemala, 30 de julio de 2012

Licenciado:

Bonerge Amílcar Mejía Orellana

Jefe de la Unidad de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

Universidad de San Carlos de Guatemala.

Su Despacho:



Licenciado Mejía Orellana:

Como revisor de Tesis del Bachiller **FERNANDO ISAIAS CARRERA SANTIAGO**, en la elaboración del trabajo intitulado: **“Diferencias ideológicas y estructurales entre el Derecho del Mar y Derecho Marítimo”**, me permito manifestarle que dicho trabajo contiene lo siguiente:

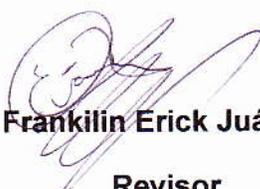
- a) El bachiller **FERNANDO ISAIAS CARRERA SANTIAGO** realizó un análisis exhaustivo de la doctrina y legislación pertinente relacionada con la tipificación relativa a las áreas del derecho del mar y derecho marítimo en la legislación guatemalteca, aportando criterios de importancia tanto para la práctica como la doctrina sobre estas ramas del derecho, puntualizando en cuanto a las mismas antecedentes, características, elementos principales y clasificaciones, las cuales permiten dar razón al proyecto de tesis.
- b) La estructura y contenidos del trabajo de tesis realizado por el sustentante en estrecha colaboración con el Asesor de Tesis, reúnen y satisfacen plenamente todos los requisitos reglamentarios y el contenido científico y técnico, realizando una investigación, hacia lo particular y poco recurrente del tema del derecho del mar y derecho marítimo, el cual aporta elementos e ideas sobre esta temática, con lo cual se construye un referente de consulta suficiente en este ámbito.
- c) En el desarrollo y preparación del trabajo de tesis, el sustentante utilizó métodos de investigación diversos, como lo son los métodos científicos de deducción, inducción, análisis y síntesis, empleando técnicas de investigación documental y bibliográfica, apoyándose en una extensa bibliografía en cuanto a autores



nacionales e internacionales reconocidos, lo que hace de su trabajo una fuente de referencia en la materia, debido al esfuerzo recopilatorio realizado.

- d) La contribución científica del presente trabajo es proponer efectivamente las diferencias ideológicas y estructurales entre el derecho del mar y derecho marítimo, en el sentido de hacer una distinción concreta entre ambas ramas.
- e) Las conclusiones y recomendaciones realizadas por el ponente, son avaladas por mi persona, ya que enfocan claramente el desconocimiento del profesional del derecho en cuanto a establecer las diferenciales puntuales de estas ramas del derecho.
- f) En el desarrollo del trabajo de investigación se obtuvieron el objetivo general y los objetivos específicos, con lo cual se estableció la hipótesis planteada, conforme la proyección científica de la investigación.
- g) Como Revisor del trabajo de tesis del sustentante, **FERNANDO ISAIAS CARRERA SANTIAGO**, tuve el agrado de corroborar la utilización correcta y docta del lenguaje y el léxico técnico jurídico propios de un profesional de las ciencias jurídicas, cumpliendo los requisitos plasmados en el Artículo 32 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura de Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de nuestra facultad; es un trabajo bien cimentado y correctamente dirigido tanto por el ahínco del estudiante, como por la experiencia del señor Asesor de Tesis, como guía y experimentado abogado.
- h) Todo ello, me permita extender **DICTAMEN FAVORABLE** al trabajo bajo análisis, a efectos de dar continuidad con el procedimiento de mérito y al final, la correspondiente evaluación por el Tribunal Examinador en el acto de Examen Público de Tesis, que le permita optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, meritoriamente otorgado por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Me suscribo. Deferentemente


Lic. Frankilín Erick Juárez Elías

Revisor

Colegiado 6524

Licenciado
Frankilín Erick Juárez Elías
ABOGADO Y NOTARIO



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12
GUATEMALA, C.A.

DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 05 de octubre de 2012.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante FERNANDO ISAIAS CARRERA SANTIAGO, titulado DIFERENCIAS IDEOLÓGICAS Y ESTRUCTURALES ENTRE EL DERECHO DEL MAR Y DERECHO MARÍTIMO. 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



Porras





DEDICATORIA

A DIOS:

Por regalarme el don de la vida y acompañarme en todo momento sin dejarme desfallecer.

A LA VÍRGEN MARÍA Y SAN JOSÉ:

Por interceder por mí, en cada momento ante Dios Nuestro Señor.

A MIS PADRES:

Lic. Fernando Carrera y Licda. Maribel de Carrera por cada una de sus valiosas enseñanzas, estar conmigo en cada uno de mis pasos y siempre ser mis ideales de vida. Los amo.

A MI HERMANO:

Estuardo por estar conmigo siempre que te necesito, y apoyarme cada segundo.

A MI FAMILIA:

Por estar en cada momento presente alentándome a conseguir mis metas.

A MI NOVIA:

Andrea Marisol. Gracias por todo tu amor, ser un motor con tu apoyo, tu paciencia y tu comprensión.



A MIS AMIGOS Y AMIGAS:

Por todo su apoyo y aprecio que me han mostrado, gracias por su amistad y los buenos momentos que hemos compartido.

A LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:

Por abrirme sus puertas y ser el guía en la búsqueda de la excelencia académica.

AL COLEGIO SAN JOSÉ DE LOS INFANTES:

Por su valiosas enseñanzas de Fe y Humildad, muy importantes dentro de mi vida personal y profesional.



ÍNDICE

Pág.

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

CAPÍTULO I

1. Desarrollo histórico del derecho del mar y el derecho marítimo	1
1.1 Edad Antigua	1
1.2 Roma	3
1.3 Edad Media	4
1.4 Edad Moderna	8

CAPÍTULO II

2. Derecho marítimo.....	13
2.1 Definición de derecho	13
2.2 Definición de derecho marítimo	14
2.3 Características del derecho marítimo	15
2.4 Naturaleza jurídica del derecho marítimo	20
2.5 Fuentes del derecho marítimo	22
2.6 Codificación del derecho marítimo	24
2.7 Relaciones del derecho marítimo con otras ramas jurídicas.....	26
2.8 Organismos internacionales dentro del campo del derecho marítimo ..	30

CAPÍTULO III

Pág.



3. Derecho del mar.....	33
3.1 Antecedentes del derecho del mar.....	34
3.2 Cronología de las conferencias de las naciones unidas sobre el derecho del mar.....	39
3.3 Características del derecho del mar.....	42
3.4 Fuentes del derecho del mar.....	44
3.5 Espacios marítimos.....	44
3.6 Tribunal Internacional del Derecho del Mar.....	57

CAPÍTULO IV

4. Regulación del derecho del mar y el derecho marítimo en la legislación guatemalteca.....	67
4.1 Desarrollo histórico del derecho del mar y derecho marítimo en Guatemala.....	67
4.2 Guatemala y su posición frente al Océano Pacífico y Océano Atlántico.....	71
4.3 Legislación aplicable del derecho del mar en Guatemala.....	72
4.4 Legislación aplicable al derecho marítimo en Guatemala.....	82
4.5 Aspectos relacionados a ramas afines al derecho del mar y derecho marítimo.....	92
4.6 Contratos del comercio marítimo.....	97

CAPÍTULO V

Pág.



5. Diferencias ideológicas y estructurales entre el derecho del mar y derecho marítimo	107
5.1 Diferencia a nivel de globalización entre el derecho del mar y derecho marítimo.....	107
5.2 El Estado de Guatemala y su posición ante la globalización del derecho del mar y el derecho marítimo	108
5.3 Análisis social y jurídico sobre la diferencia estructural entre legislación del derecho del mar y derecho marítimo en Guatemala...	110
5.4 Posición del profesional del derecho en cuanto al conocimiento de las diferencias del derecho del mar y derecho marítimo	113
5.5 Diferencias ideológicas y estructurales entre el derecho del mar y derecho marítimo	115
CONCLUSIONES.....	121
RECOMENDACIONES	123
BIBLIOGRAFÍA	125



INTRODUCCIÓN

Lo que motivó el presente trabajo es llevar a cabo un estudio acerca del problema objeto de investigación, constituyéndole principalmente la necesidad de establecer las diferencias ideológicas y estructurales entre el derecho del mar y derecho marítimo, con el ánimo de que en estos tiempos de crecimiento se cuenten con estudios sobre esta disciplina y se establezcan, conozcan y separen tales diferencias puesto que la soberanía, la temporalidad y el nacionalismo se han marcado en estas ramas del derecho.

En el caso de la República de Guatemala, los recursos hídricos y el comercio internacional constituyen parte fundamental en la economía del país, e inclusive resulta un factor importante en cuanto a la creación de empleos, así como el tránsito mercantil, tomando en cuenta la importación y exportación de productos por transporte marítimo o multimodal, sino también a nivel social, por el aprovechamiento de sus habitantes de las reservas hídricas que el Estado de Guatemala posee, para la satisfacción de sus necesidades mayormente alimenticias.

Desafortunadamente en las facultades de Ciencias Jurídicas y Sociales de las universidades que se encuentran en la República de Guatemala, no se cuenta con una herramienta actualizada ni sistematizada tanto a nivel jurídico como legal, en cuanto al estudio de las ramas del derecho del mar y el derecho marítimo, así como establecer las diferencias puntuales entre las mismas.

Con lo cual se hace necesario, la actualización en cuanto al conocimiento de la terminología que se utiliza en este campo, con lo cual el presente trabajo, tiene como propósito coadyuvar académicamente, para que tanto el estudiante como el profesional de las Ciencias Jurídicas y Sociales, encuentre información de lo que encierra y distinguen estas ramas del derecho, ya que en el mismo se desarrollan temas que van, desde sus antecedentes históricos, su conceptualización, regulaciones y legislación aplicable a cada derecho tratado para que se obtenga información sobre lo que



compete y distingue al derecho del mar y derecho marítimo cumpliendo con ello el objetivo del presente trabajo.

La presente investigación se ha llevado a cabo en cinco capítulos: El primero establece el desarrollo histórico del derecho del mar y derecho marítimo desde la Época Antigua hasta la Edad Moderna; el segundo abarca el tema referente sobre el derecho marítimo; el tercer capítulo trata sobre lo referente al derecho del mar; el capítulo cuarto sobre lo referente a la regulación en la legislación guatemalteca sobre estas ramas del derecho; y el quinto siendo las diferencias ideológicas y estructurales entre el derecho del mar y derecho marítimo.

Para la comprobación de la hipótesis rectora del presente trabajo, que se basó en establecer que las ramas del derecho del mar y el derecho marítimo, no son homogéneas y poseen diferencias concretas que no son conocidas en muchas ocasiones por el profesional del derecho, se utilizaron los métodos científicos de inducción, deducción, análisis y síntesis.

Las técnicas de investigación histórica y descriptiva, se basaron propiamente en la búsqueda de información sobre los antecedentes propios del derecho del mar y derecho marítimo, así también recopilación bibliográfica, tomando en cuenta la independencia que el derecho del mar y el derecho marítimo poseen entre sí.

Por lo consiguiente esta investigación logró verificar el cumplimiento de los objetivos propuestos, es decir el establecer las diferencias ideológicas y estructurales entre el derecho del mar y derecho marítimo, ya que, aunque estas ramas del derecho han tenido aspectos homogéneos en cuanto a su nacimiento, existen aspectos desarrollados durante el transcurso del presente trabajo, que los diferencian plenamente.



CAPÍTULO I

1. Desarrollo histórico del derecho del mar y el derecho marítimo

Para el desarrollo del presente tema de investigación, se abordará, el desarrollo histórico del derecho de mar y del derecho marítimo.

1.1 Edad Antigua

El desarrollo histórico del derecho del mar y derecho marítimo ha sido observado, desde tiempos remotos, donde ningún estado tenía jurisdicción de los mares, siendo necesario que las naciones alcanzaran acuerdos sobre todo lo relacionado al comercio y la navegación.

En el caso del derecho del mar el antecedente más remoto fue sobre el uso del propio océano y sus recursos por el hombre, desde la época de los fenicios, y también de los egipcios.

En el caso del derecho marítimo, los percursores fueron los egipcios, asirios y los caldeos quienes contribuyeron al incremento del comercio del mar, siendo los egipcios quienes establecieron la primera industria para construir barcos empleando maderas transportadas en balsas desde Líbano y Siria. Estas embarcaciones fueron principalmente utilizadas en el Nilo, pero hicieron también incursiones en el



Mediterráneo.

Posteriormente con el Código de Hammurabi, se constituyó una normativa que regulaba en algunos pasajes lo relativo a las construcciones navales, las medidas de los fletes y las convenciones sobre enrolamiento de la responsabilidad del transportista. Y el mismo se complementa con el Código del Manú, compendio jurídico hindú que hace mucha referencia al transporte marítimo.

Los fenicios y cartagineses pertenecían a los territorios marítimos, basándose estas culturas en la costumbre, intercambiando sus productos tanto entre sí, como con los romanos, barbaros, entre otros.

Sobre los griegos, no se tiene conocimiento que hubiesen aprendido de los fenicios en la construcción de naves, ya que por sus métodos estrictamente nacionales (griegos) fueron los pioneros de la potencia naval, por su dominio y conocimiento del mar, es decir potencializaron el arte náutico.

Dentro de las reglas de los griegos se establecían las leyes de Rodas, siendo conocida también con el nombre de Las Basílicas, que no eran más que leyes marítimas escritas, siendo la primera recopilación escrita concreta del Derecho Marítimo, en donde se legisla sobre una extensa variedad de Instituciones del Derecho Marítimo, sobresaliendo la avería común, el seguro mutuo, la echazón, las obligaciones de los cargadores entre otros.



1.2 Roma

En Roma claramente el derecho marítimo fue escaso, ya que los mismos romanos utilizaron las instituciones marítimas griegas.

Los juristas romanos fueron los primeros que establecieron el régimen de Alta Mar, aunque no fuera en su totalidad, ya que aún no se conocía la idea del Mar Territorial, sino se enfocaba en el mar en general. Pues bien para los romanos el mar era de uso común según lo establecido por los jurisconsultos Ulpiano y Celso, quienes según sus propias interpretaciones, el mar era una cosa común para todos quienes habitaban el suelo romano.

Existió también el Edicto Perpetuo donde se recopilaban leyes sobre los pasajeros, la acción de recepto que se daba contra el capitán o el naviero al reclamar sus cosas en guarda.

“Los romanos no realizaron un código que específicamente estuviere ligado a las normas del mar, sino que dentro de sus compendios jurídicos existían disposiciones dadas hacia la regulación marina, siendo las siguientes:

- “De excercitoria actione: Se daba contra pater familias, o contra el patrón de nave, por el contrato de enrolamiento hecho por un hijo de familia o por una esclavo que se comprometía en un negocio marítimo, la acción tomaba este nombre porque el



padre jugaba el rol de armador, mientras que el hijo era el conductor del buque.

- De lege rhodia de jactu: Contiene una serie de disposiciones referentes a la acción de echazón de mercaderías al mar, en caso de peligro inminente.
- De nautice foenore: Se considera como el primer intento de configuración del seguro marítimo, y estuvo representado por una forma del préstamo a la gruesa aventura, porque la acción para la devolución de lo prestado, dependía de la aventura marítima”.¹

Todas ellas se utilizaron como antiguos reglamentos de navegación marina dentro de la época romana.

Los romanos buscaban proteger celosamente los principios establecidos por jurisconsultos sobre la libertad de navegación y la libertad de comercio, desarrollado a partir de la estricta vigilancia por parte de naves y flotas, para desarrollar el comercio marítimo.

1.3 Edad Media

La edad media es considerada por muchos como una época oscura, donde no existió ninguna evolución científica, hasta ya llegado el siglo XVII donde se inicia y emerge

¹ Rodríguez Recinos, María Lissette. **El nuevo derecho del mar y sus implicaciones político-económicas en la legislación guatemalteca**, pág. 11



una sorprendente recuperación en estas ramas del derecho. “Las pretensiones de varios gobiernos sobre vastas zonas marítimas, tenían como fin limitar la navegación en alta mar. Venecia por ejemplo se consideraba ama y señora del Mar Adriático, y anualmente sus autoridades le recordaban esa situación a las diversas potencias en el acto solemne de arrojar un anillo de oro y pronunciar la siguiente frase en latín: Desposamus te, mare, in signum veri perpetuique dominii, traducido al castellano se lee Te deposamos mar, como señal de dominio verdadero y perpetuo.”² Siendo un férreo defensor de la política veneciana, el autor Bartolo de Sassoferrato, quien es considerado el padre del derecho internacional privado moderno.

➤ **Roles de Olerón**

Como primer hecho se dio origen a los Roles de olerón (Rooles o Jugements d’ oleron) llamado originalmente en su lengua natal, el francés, “que contenía una recopilación de usos y costumbres vigentes en las costas marítimas del norte de Francia, donde especialmente se regulaba el ejercicio del cabotaje, es decir el comercio que se hacía entre puertos marítimos de un mismo estado”.³

➤ **Leyes de Amalfi**

En Italia se dio el resurgimiento de la navegación, por lo cual diversos juristas italianos empezaron a realizar recopilaciones de todas las normas consuetudinarias

² Olivero García, Nelson Rafael., **El nuevo derecho del mar**, pág. 6

³ Rodríguez Recinos, María Lissette. **Ob. Cit**, pág. 12



del derecho marítimo, siendo el segundo hecho el surgimiento de los estatutos italianos, teniendo como estandarte la creación de las leyes de Amalfi en el año de 1274 las que consistían en un código marítimo vigente en el mar Mediterráneo hasta el siglo XVII, donde se ofrece una visión muy interesante de la sociedad.

➤ **Guion de mer o Guía del mar**

Posteriormente el tercer hecho histórico fue la creación de los estatutos franceses con la recopilación de los usos del mar llamado Guion de la Mer o Guía del Mar en español, siendo un antecedente esencial en el desarrollo del contrato de seguro marítimo.

➤ **Las ordenanzas de los magistrados de Barcelona**

El cuarto hecho fueron las Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona, donde las aportaciones de los estatutos españoles al desarrollo jurídico del seguro moderno son fundamentales en su primera época. En 1435 se promulgan las Ordenanzas de Barcelona, creando una regulación clara y definida del contrato de seguro que es la primera de su especie, además de regular la policía de navegación, por lo que se considera que a partir de este punto, nace concretamente este contrato.



➤ **Las leyes de Wisby**

El quinto hecho importante fue la creación de las leyes de Wisby, son posteriores a los Roles de Olerón y es una derivación del llamado Waterrecht que se formó en Flandes, en Holanda y en Inglaterra. La compilación conocida bajo el nombre de leyes de la ciudad de Wisby en Gothlandia (Hogeste Water-Recht tho Wisby), creada en el norte de Europa, alcanzó en sumo grado el valor de derecho común influenciando todo el posterior derecho marítimo nórdico. Su primera edición conocida data del año 1553.

➤ **El consulado del mar**

El último y sexto hecho más importante fue la creación del Consulado del Mar, siendo la misma una fusión de infinidad de normas procedentes de los derechos romanos, rodios, bizantinos, griegos, francés, español. Esta colección fue formada para uso de aquella magistratura designada con el mismo nombre, de origen pisano; la materia fue recogida en muchos ejemplares manuscritos, de los cuales se deduce la existencia en varias ciudades del Mediterráneo, desde comienzos del siglo XII y a fines del siglo XV. “En su contenido están contempladas todas las instituciones de derecho marítimo, estableciendo lineamientos generales y reglas marítimas muy importantes, destacando lo relativo a la organización de expediciones marítimas”.⁴

⁴ Bojórquez Sandoval, Lionel Enrique. **Apuntes de derecho marítimo**, pág. 7.



1.4 Edad Moderna

La Edad Moderna se constituye como una época de gran desarrollo del derecho del mar y el derecho marítimo como necesidad impostergable por el uso del mar y el comercio marítimo, donde alcanza su mayor esplendor, el derecho que atañe a este estudio.

➤ **Mare Liberum**

En pleno siglo XVII, en 1609, aparece el libro *Mare liberum*, escrito por el jurista holandés Hugo Grocio, que se considera como la obra maestra que establece las bases del derecho internacional de mar, ya que en ella establecía que los mares no podían ser sujetos de apropiación, porque no eran susceptibles de desocupación, como las tierras, y por ello debían ser libres para todos (libertad de los mares). "Hoy en día se conoce a Hugo Grocio como el más destacado defensor del principio de libertad de los mares".⁵

➤ **Acta de navegación**

Fue promulgada en el año de 1651 en Inglaterra por Oliver Cromwell. Las mismas consistieron en una serie de leyes que restringía el uso de barcos extranjeros en el comercio de Inglaterra, con lo cual representaba una política de mar cerrado que perjudicaba seriamente los intereses de comerciantes y navegantes holandeses, es

⁵ Olivero García, Nelson Rafael. **Ob. Cit**, pág. 7

decir, consistía en el monopolio de los barcos ingleses. Curiosamente el resentimiento que existía hacia esta ley, motivo las guerras anglo-holandesas, ya que Holanda se erigió en defensora del principio de mar libre con lo cual desembocó en tres guerras sucesivas (1652-1654, 1665-1667 y 1672), la primera de las cuales siguió inmediatamente a la primera acta de navegación, y tuvo repercusión hasta América, con el inicio de la guerra de independencia de los Estados Unidos en contra de la colonización inglesa.

➤ **Ordenanzas marítimas**

En el año de 1681 fue creado el primer Código de Derecho Marítimo cuyo autor fue Jean-Baptiste Colbert, quien además de ser uno de los íntimos colaboradores del rey Luis XIV, en el área financiera, también tuvo autoridad sobre la marina y construcción de obras públicas. La mayor aportación de Colbert fue realizar diferencias entre el Derecho Marítimo y el Derecho Mercantil. En este código se trata lo referente al almirantazgo, la policía marítima y los contratos marítimos, las cuales influyeron de manera decisiva en la modernización de las estructuras administrativas de la monarquía francesa y en el desarrollo de los recursos económicos de Francia.

“Ésta recopilación posee mucho significado para el derecho marítimo, ya que se considero reconocer al derecho marítimo rama del derecho distinta al derecho



mercantil⁶.

➤ **Cornelius van Bynkershoek**

Autor holandés, quien introdujo la idea de mar territorial en defensa de los intereses de su nación y a partir de la publicación de su obra *De Dominio Maris* de 1703. Propone en su obra que el Mar territorial debe ser una franja que va desde la costa hasta una distancia que es la equivalente al alcance de las balas de cañón de la época. Explica esta distancia, diciendo que el Mar Territorial debe corresponder a una franja en la que efectivamente, desde la costa, el Estado pueda defender y sobre la cual pueda ejercer su poder de imperio.

➤ **Ordenanzas de Bilbao**

Datan del año 1737 y constituyen el primer cuerpo de Derecho Mercantil español y encuadra el comercio terrestre y marítimo; donde se propuso evitar, en lo posible, dudas, diferencias y conflictos; están redactadas con claridad y acierto, y algunas de sus disposiciones pueden considerarse como las primeras que de su clase se dictaron en España, dentro de la ramas de contabilidad mercantil y contabilidad comercial. Y las mismas se extendieron a América Latina, especialmente México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Chile, Paraguay y Uruguay, aún siendo las mismas colonias españolas. Estas ordenanzas regulaban lo referente a la jurisdicción mercantil propia entre comerciantes, en

⁶ Bojórquez Sandoval, Lionel Enrique. **Ob. Cit**, pág. 4.

cuanto a la compraventa o a los seguros por empleo, así también a los factores, la gestión gubernativa sobre los puertos, las mismas poseían capacidad legislativa y curiosamente posee uno de los antecedentes de control por parte del poder ejecutivo.

➤ **El Código de Comercio Francés de 1807**

“El Código de Comercio francés de 1807 constituyó el primer cuerpo normativo en consagrar una regulación general de la actividad comercial y prever allí el régimen jurídico de las sociedades comerciales”.⁷ Es decir el derecho marítimo pierde su independencia, ya que esta rama del derecho aparece como una rama del derecho mercantil: toda controversia es sometida a la jurisdicción del comercio, y ya no a un tribunal marítimo especial. El mérito principal que hay que reconocerle a Francia, es el de constituir el primer código en el mundo sobre la materia mercantil. Además, clarificó el ámbito cubierto por esta rama del ordenamiento jurídico, clasificó las distintas formas de las sociedades y organizó la institución de la quiebra.

Más adelante, se analizará con más detalle los antecedentes concretos del derecho del mar, ya que para efecto de la presente investigación, se parte sobre la idea del derecho marítimo como género y el derecho del mar como especie, proponiéndose la unificación del desarrollo histórico, y abordando posteriormente el inicio de la división real de estas dos ramas jurídicas.

⁷ Villegas, Carlos Gilberto. **Derecho de las Sociedades Comerciales**, pág.10.





CAPÍTULO II

2. Derecho marítimo

2.1 Definición de derecho

Para poder abordar el tema de derecho marítimo y posteriormente del derecho del mar se hace necesario recordar la definición de la ciencia del derecho.

Según el autor Santiago López Aguilar, “el derecho es un fenómeno cultural y como todo fenómeno tiene una causa, un origen, que es necesario determinar, por lo menos para explicarnos su razón de ser y analizar cada una de las instituciones del derecho, saber de dónde viene y que persigue. Se acepta que el hombre simplemente es un intermediario para la realización de los deseos de alguien que no vemos ni tocamos a través del derecho y que esos valores que lo inspiran son inmutables no están sujetos a cambio relegaremos nuestra lucha por la mejora del derecho y siempre estaremos tratando de explicarnos fenómenos, pero no causas, lo que equivale a no atacar la raíz del problema”.⁸

Por lo que se define a derecho como el conjunto de normas, resoluciones y reglamentos creadas por un Estado, de carácter impero atributivo y coercible, que regula la conducta del hombre dentro de una sociedad.

⁸ López Aguilar, Santiago. **Introducción al derecho Tomo I**, pág.20



2.2 Definición de derecho marítimo

Al estudiar los orígenes del derecho marítimo, se infiere que es un conjunto de normas que estudia la calificación y regulación jurídica en cuanto a los factores esenciales de la actividad marítima, referidas en la actualidad a todas las operaciones realizadas con ánimo de lucro.

Existen diferentes tratadistas que poseen diversas ideas en cuanto al derecho marítimo, por ejemplo el tratadista Raúl Cervantes Ahumada establece que: “Es el conjunto coordinado de construcciones ideales y además a las instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos”.⁹

Para el autor José Eusebio Salgado y Salgado, citado por Raúl Cervantes Ahumada, el derecho marítimo: “Es el conjunto de normas que regulan todos los acontecimientos en el mar y en los espacios marítimos”.¹⁰

Ampliando un poco más la referida definición, el ilustrado docto, Rodrigo Uría establece que esta rama del derecho: “Es el conjunto de normas e instituciones jurídico privadas dirigidas a posibilitar el transporte de personas y de cosas por mar, aguas interiores y

⁹ Cervantes Ahumada, Raúl. **Derecho marítimo**. pág. 6.

¹⁰ *Ibid.* pág. 6.



por aire, ya se trate de transporte mercantil o de navegación no lucrativa”.¹¹ Y por último, el autor Georges Ripert afirma que derecho marítimo: “Es el Derecho de las relaciones jurídicas cuyo teatro es el mar o cuyo objeto es el comercio marítimo”.¹²

Luego del análisis de las distintas definiciones, cada una válida según el momento histórico-social en que se construyen y de acuerdo a los avances de la ciencia del derecho, en este estudio se llega a la siguiente definición: el derecho marítimo internacional es un conjunto de teorías, principios, instituciones, doctrinas y normas jurídicas que regulan a nivel internacional todo lo concerniente a las actividades mercantiles y comerciales, y las relaciones que se derivan de la navegación, el comercio por medio marítimo, los espacios marinos en el derecho internacional y las relaciones entre los Estados y la explotación y aprovechamiento de los recursos marítimos cuyo escenario y plataforma es el mar.

2.3. Características del derecho marítimo

A juicio del autor Georges Ripert: “El rasgo más sobresaliente del Derecho Marítimo, es que no tiene semejanza con ninguna otra rama de nuestras disciplinas jurídicas”.¹³ Lo cual es difícil de argumentar, ya que el derecho marítimo posee una relación aunque sea mínima con las distintas ramas del derecho.

¹¹ Uría, Rodrigo. **Derecho mercantil**. págs. 943 - 945

¹² Ripert, Georges. **Compendio de derecho marítimo** pág.3

¹³ *Ibíd.* pág.3

A criterio del autor del presente trabajo de investigación, existen cinco características sobresalientes dentro del derecho marítimo internacional que son las siguientes:

- a) **Antigüedad:** El derecho marítimo, como las diversas ramas del derecho mismo, han existido desde tiempos inmemoriales, y ha resistido al paso del tiempo.

- b) **Tradicionalismo:** Como lo dice el autor venezolano Leoncio Landaez Otazo: “Quizás en ninguna otra disciplina jurídica se localice un carácter de tradicionalidad tan afianzado como en el derecho marítimo. Desde tiempos remotos este derecho ha conservado las antiguas usanzas sin que se observe o pueda observarse mucho cambio en las mismas. La mayoría de códigos y legislaciones recogen las antiguas reglas utilizadas por el derecho marítimo”.¹⁴

- c) **El Origen consuetudinario:** Esta rama del derecho, no prevé en muchas ocasiones, nuevas modalidades e instituciones que surgen continuamente. “Es decir del carácter tradicional del derecho marítimo surge necesariamente esta característica. Es sumamente conocido que este derecho surge y tiene su más fuerte sostén en las costumbres y los usos”.¹⁵

- d) **Celeridad:** Dentro de la rama del derecho marítimo, siempre se ha requerido de rapidez sobre todo para el desarrollo del comercio marítimo. En la actualidad el Código de Comercio guatemalteco, no responde como se quisiera a dicha

¹⁴ Landaez Otazo Leoncio. **Derecho marítimo venezolano**, pág. 57

¹⁵ *Ibíd.* pág. 58.

necesidad. Es conveniente hacer importantes cambios al respecto, y además incorporar por razones económicas, normas que agilicen las operaciones relacionadas con el tráfico marítimo.

e) Autonomía: El derecho marítimo ha gozado de plena autonomía, desde sus orígenes, con jurisdicción y legislación separadas de las otras materias del derecho. El derecho marítimo se encuadra dentro de las ramas más importantes del derecho en general, con lo cual justifica la elaboración de un cuerpo de normativas propio, bajo los aspectos del derecho ecléctico, es decir siguiendo una mezcla de derecho privado y de derecho público.

Y se clasifican en cuatro diversas autonomías:

- **Autonomía científica:** Ésta se manifiesta en el hecho de que las diversas materias e instituciones del derecho marítimo, son susceptibles de una sistematización orgánica que da como resultado un orden de estudio homogéneo y extenso.
- **Autonomía jurisdiccional:** La jurisdicción según el autor Mario Gordillo Galindo: “Es la potestad de administrar justicia por parte del Estado a través de sus tribunales unipersonales y colegiados con la potestad de juzgar y promover la ejecución de lo juzgado”.¹⁶ “Existen los órganos jurisdiccionales marítimos, en

¹⁶ Gordillo Galindo, Mario. **Derecho procesal civil guatemalteco**, pág. 29

el ámbito internacional se cuenta con el Tribunal de Hamburgo, el que tiene competencia para conocer asuntos relacionados con controversias surgidas en relación con lo dispuesto en la Convención del Mar. Este tribunal es el más claro ejemplo de este tipo de autonomía”.¹⁷

- **Autonomía legislativa:** Como lo dice el autor Héctor Schuldreich Talleda: Felizmente se ha llegado a una época en que el derecho marítimo se independiza, pues es lógico que teniendo un carácter propio tenga también independencia. Ese es el pensamiento moderno, es decir, carácter autónomo y tiende, en su evolución a universalizarse. Así lo demuestran los congresos internacionales y la nueva legislación que aplica las resoluciones de estos.”¹⁸
Pero tal y como se establece en la actualidad, a nivel del derecho mercantil guatemalteco, aún subsiste en el Código de Comercio, el libro III referente al Comercio Marítimo del Decreto Gubernativo 2946, del anterior Código de Comercio al vigente. Con lo cual, conlleva a que debe efectuarse un análisis con el ánimo de fundamentar y realizar, una reforma expresa y concreta en materia del Código de Comercio, incluyendo un nuevo libro sobre Las Disposiciones Relativas al Derecho Marítimo, haciendo énfasis en el derecho del mar y el derecho marítimo por ser el comercio un acto que reviste de celeridad y apegado a la legalidad en virtud de la existencia de la globalización, ya que el mismo se encuentran en constante cambio, por su dinamismo, que las normas guatemaltecas referentes a este tema, deben de actualizarse para no quedarse

¹⁷ Larios Ochaita, Carlos. **Derecho internacional público**, pág. 126

¹⁸ Schuldreich Talleda, Héctor. **Derecho de la navegación, marítimo y fluvial**, pág. 3



rezagadas en un tema de vital importancia tanto para la plataforma marítima como para el comercio.

- **Autonomía pedagógica:** No es otra cosa que la actualización del profesional del Derecho en cuanto al conocimiento e inclusión de la enseñanza del derecho del mar y derecho marítimo, dentro de cursos específicos, diplomados, maestrías para la superación del mismo.

f) Internacionalidad: Es uno de los caracteres más sobresalientes del derecho marítimo. La internacionalización del derecho marítimo le ha conferido a éste un rasgo típico que impediría encuadrarlo en el derecho mercantil o privado en general, porque las normas que se han dictado, guiadas por el fin de conseguir la uniformidad tan ansiada, no se limitan al derecho privado sino se extiende al público. “El derecho marítimo es el más internacional de todas las ramas y disciplinas jurídicas; las mismas causas productoras de las normas que regulan y tratan de resolver los denominados conflictos de leyes (derecho internacional privado) demuestran tal afirmación”.¹⁹ Como lo indica Hugo Groccio, La mar no es de nadie y es de todos.

g) Universalidad: El derecho marítimo es común de todos los estados y a todos los seres humanos, involucrados dentro de las variaciones que ha producido el desarrollo por parte del tiempo, a pesar de las distintas revueltas, revoluciones o divisiones dentro de las rivalidades nacionales, ha conservado durante más de tres

¹⁹ Landaez Otazo, Leoncio. **Ob. Cit.** pág. 59.



mil años, su naturaleza, tal como se realizaba desde los primeros días de navegación.

2.4 Naturaleza jurídica del derecho marítimo

Al hacer el estudio de la naturaleza jurídica del derecho marítimo existen en dos posiciones, la primera es establecer si es posible encuadrar esta rama del derecho dentro de las esferas del derecho público y la segunda si se encuadra dentro del derecho privado.

Cabe recordar que el derecho público es la parte del ordenamiento jurídico, que regula las relaciones entre las personas y entidades privadas con los órganos que ostentan el poder público cuando estos últimos actúan en ejercicio de sus últimas potestades públicas. Y se encuentra dentro de esta clasificación las siguientes ramas del derecho: el derecho constitucional, derecho laboral, derecho penal, derecho administrativo, derecho procesal constitucional, derecho procesal laboral, derecho procesal administrativo, y para efectos de este trabajo el derecho internacional público.

En cuanto al derecho privado es una división del ordenamiento jurídico se ocupa preferentemente de las relaciones entre particulares, pero también, de forma excepcional, rige las relaciones entre particulares y el Estado cuando este último, actúa como un particular. Y se encuentra dentro de esta clasificación las siguientes ramas del derecho: el derecho civil, el derecho notarial, el derecho mercantil, el derecho procesal civil, y para efectos de esta tesis el derecho internacional privado.



Luego de lo esbozado en cuanto al derecho marítimo en su naturaleza jurídica, puede ser considerada dentro de una posición ecléctica, en virtud de poseer características propias del derecho público como del derecho privado, el tratadista Raúl Cervantes Ahumada indica que: “Se observa que en algunas ramas, se puede aunque con indeterminación de fronteras, mantener la distinción entre derecho público y derecho privado; pero tratándose del derecho marítimo, que alcanza a todas las fases de la actividad humana, no podríamos establecer tal distinción; no podríamos afirmar que el derecho marítimo es derecho público o derecho privado, porque los problemas marítimos requieren para su solución de elementos de todas las ramas del derecho. No podríamos, por tanto, colocar el derecho marítimo, no en el casillero del llamado derecho privado, ni en el casillero del derecho público entendido a la manera occidental”.²⁰

Por lo cual se puede inferir que el derecho marítimo, como se había enunciado anteriormente es una rama ecléctica del derecho toda vez que sus actividades no se encuentran normadas solamente en un área pueden encuadrarse tanto en el derecho público por la actividad entre Estados dentro del comercio y navegación internacional, como lo es por ejemplo el comercio internacional y la navegación, aún así también dentro del derecho privado dentro la actividad ejercida entre particulares, un ejemplo de ello es la compraventa de bienes muebles (vehículos) y la utilización de INCOTERMS para poder realizar el comercio (tema que se ampliara más adelante).

²⁰ Cervantes Ahumada, Raúl. **Ob Cit.** pág. 6.



2.5 Fuentes del derecho marítimo

La fuente del derecho designa todo lo que contribuye o ha contribuido a crear el conjunto de reglas jurídicas aplicables dentro de un Estado en un momento dado, es decir las situaciones que generan el derecho. Según el autor Santiago López Aguilar existe tres clases de fuentes: primarias o reales, secundarias y formales. Las fuentes formales son de entera aplicación dentro del derecho marítimo, y estas se dividen en:

- **Ley:** Fuente primordial del derecho marítimo, según la jerarquía de Hans Kelsen existe una división de normas jurídicas, en las que se encuentran en primer lugar, la Constitución, en segundo lugar, las leyes ordinarias, en tercer lugar, las leyes individualizadas y en cuarto lugar las leyes reglamentarias.
- **Jurisprudencia:** La jurisprudencia como fuente formal del derecho, es la repetición constante y uniforme de una norma de conducta, con el convencimiento de que ello obedece a una necesidad jurídica. En los sistemas de derecho escrito como el nuestro, la legislación es la fuente formal por excelencia. Pero las leyes, por muy casuistas que sean, no logran prever todos los problemas que diariamente se presentan en la vida jurídica y por ello se hace necesaria la intervención de los tribunales de justicia para dar soluciones concretas a los conflictos que dentro del derecho mercantil van surgiendo. Es por ello que mientras existan lagunas en la ley, la jurisprudencia tendrá que ser siempre una fuente constante del derecho en general, incluyendo al derecho marítimo.

- **Uso o costumbre:** “La más antigua de las fuentes formales, y la primera en el orden histórico, es aquel derecho escrito que va formándose insensiblemente mediante la repartición de ciertas formas de comportamiento que poco a poco van adquiriendo carácter de obligatoriedad, convirtiéndose en exigencias colectivas mediante el convencimiento tácito del grupo social”.²¹ Se caracteriza al derecho marítimo por la conservación de antiguas costumbres y usanzas que por el transcurso del tiempo, siendo en consecuencia, una fuente primordial del derecho marítimo.

- **Doctrina:** “Se da el nombre de doctrina a los estudios de carácter científico que los juristas realizan acerca del derecho, ya sea con el propósito puramente teórico de sistematización de sus preceptos, ya con la finalidad de interpretar sus normas y señalar las reglas de su aplicación”.²² Para la aplicación del derecho marítimo los estudios de los jurisconsultos son tomadas en cuenta, ya que con el desarrollo del transcurso del tiempo, son quienes se han dedicado al estudio acucioso para poder establecer la diferencia que existe el derecho marítimo y el derecho del mar.

- **Tratados:** En derecho internacional, por tratado se entiende, en sentido amplio, todo acuerdo entre varios Estados, concerniente a asuntos políticos o económicos, sea cualquiera la forma y la importancia. Pero estrictamente se entiende por tratado el acuerdo solemne sobre un conjunto de problemas o asuntos de importancia considerable.

²¹ Gutiérrez de Colmenares, Carmen María, y Josefina Chacón de Machado, **Introducción al derecho**, pág. 46

²² García Máynez, Eduardo, **Introducción al estudio del derecho**, pág. 77



Los tratados internacionales ocupan un lugar importantísimo dentro del derecho marítimo, debido a las resoluciones emanadas de organismos internacionales especializados en esta rama, que dan lugar a la creación de leyes y reglamentos para su aplicación en los Estados suscritos a los distintos tratados.

- **Principios generales del derecho:** Se da nombre de los principios generales del Derecho a aquellos postulados del Derecho Natural que son los pilares fundamentales sobre los que se erige la legislación positiva o a los ideales jurídicos de la comunidad.

2.6 Codificación del derecho marítimo

Dentro de las ramas del derecho, el término codificación significa ordenar y sistematizar las normas jurídicas para lograr una mejor armonía entre ellas, y facilitar la función de jueces y estudiosos del derecho, que de lo contrario se hallarían con una multiplicidad normativa, a veces contradictoria, que los colocaría en situaciones dudosas al resolver los casos concretos, es decir la estructura de leyes y reglamentos del derecho marítimo tuvo su evolución a partir de mediados del siglo XIX, con lo cual se logró concebir un cuerpo unificado de normas para regular en este caso el derecho marítimo. Sus etapas fueron:



➤ **Declaración de París de 1856**

El primer intento de codificar el derecho marítimo se dio en Congreso de París en 1856, siendo la misma una declaración sobre el derecho marítimo europeo en tiempos de guerra realizada en París, Francia ,el objetivo principal de dicha declaración fue el tratar el tema de los corsarios.

Los puntos que abordó esta declaración fueron:

- La abolición del corso.
- El pabellón neutral cubre la mercancía enemiga, a excepción del contrabando de guerra.
- La mercancía neutral, no podía ser apresada bajo pabellón enemigo, a excepción del contrabando de guerra.
- Los bloqueos debían ser certeros y efectivos.

➤ **Conferencias de la Haya de 1899 y 1907**

Estas dos conferencias se inspiran en la Conferencia de Bruselas de 1874 sobre la limitación de armamentos. Primeramente en la conferencia de Paz de La Haya de 1899 se dio importancia a la apertura del arreglo pacífico de disputas internacionales, y en la conferencia de la Haya de 1907, quizá el de mayor relevancia para el derecho marítimo fue en cuanto las condiciones en virtud de



las cuales los navíos mercantes podían pasar a ser barcos de guerra.

➤ **Conferencia de la Haya de 1930**

En el año de 1930, en la Haya, Holanda se consiguió preparar un proyecto denominado: Régimen Jurídico del Mar Territorial, y es aquí donde inicia a estudiarse la separación en cuanto a sus diferencias en las ramas del derecho del mar y el derecho marítimo, circunstancia que abordaré en el siguiente capítulo.

Esta conferencia se basó en tres puntos:

- Nacionalidad.
- Aguas Territoriales.
- Responsabilidad de los Estados por daños ocasionados en su territorio a persona o bienes extranjeros.

2.7 Relaciones del derecho marítimo con otras ramas jurídicas

Existen disposiciones y reglamentaciones y supuestos dentro del derecho marítimo, que obligan a relacionarse con otras ramas jurídicas del derecho con el ánimo de apoyarse entre sí, siendo éstas:



- **Con el derecho administrativo:** El derecho administrativo dentro del aspecto netamente marítimo, se da en cuanto a la utilización y protección del dominio público marítimo terrestre, el régimen de distribución de competencias en materia de puertos, en lo referente a su organización, ubicación y regulación, entre otras.
- **Con el derecho ambiental:** Claramente existe una vinculación muy estrecha entre el derecho ambiental y el derecho marítimo, en lo referente a evitar con la celebración y aprobación de tratados a nivel internacional, la contaminación de los mares a nivel global, y así también regular toda transportación de hidrocarburos o sustancias químicas para evitar cualquier desastre a nivel oceánico.
- **Con el derecho constitucional:** El derecho constitucional es el conjunto de normas, doctrinas y normas jurídicas que regulan los derechos, garantías y libertades de las persona humana, así como la estructura y organización del Estado y el desarrollo de las garantías constitucionales para alcanzar el fin teleológico del Estado que es el bien común, por lo tanto se establece que en cada ratificación de tratado en derecho marítimo a nivel internacional, así como la soberanía que ejerce el Estado sobre buques marítimo a nivel internacional, por ejemplo tienen rango constitucional.
- **Con el derecho civil:** Después del derecho constitucional es una de las ramas con mayor importancia, ya que se relaciona íntimamente en el caso de Guatemala, con el código civil, dentro de sus cinco libros respectivamente, citando ejemplos como la



ausencia, la muerte presunta acaecida en un naufragio la propiedad y el dominio marítimo-terrestre, el testamento marítimo, los registros de embarcaciones y buques, y lo referente al derecho de obligaciones, unido con el derecho notarial.

- **Con el derecho internacional público:** El derecho internacional público es el conjunto de tratados, convenios, pactos y cartas de entendimiento que regulan las situaciones jurídicas internacionales, es decir dentro de la aplicación del derecho marítimo, brinda la protección al comercio marítimo internacional de un Estado, para evitar arbitrariedades y vicisitudes que atenten contra la circulación de bienes, productos, mercancías y servicios a nivel marítimo.

- **Con el derecho internacional privado:** El objeto de estudio del derecho internacional privado son las normas internas de los estados en materia civil, los tratados internacionales, los convenios y acuerdos entre las naciones, así como el papel que desempeñan los organismos internacionales en materia de regulación del derecho de las personas. Dentro del derecho marítimo ayuda a establecer regulación de leyes en el tiempo y el espacio, en cuanto a la extraterritorialidad de algún conflicto que deba dirimirse.

- **Con el derecho laboral:** El derecho laboral regula todo lo concerniente a la protección de los derechos de los trabajadores, en este caso todo personal que labore dentro de cada uno de las embarcaciones o buques que se encuentran en circulación, respetando sus jornadas de trabajo, sus horas de descanso, su salario y



la debida protección de los derechos individuales entre otros.

- **Con el derecho mercantil:** El derecho mercantil es el conjunto de normas jurídicas, que regulan todo lo referente a la actividad profesional del comerciante y sus auxiliares, los negocios jurídicos mercantiles y las cosas mercantiles. En el Código de Comercio dentro de sus cuatro libros del Decreto 2-70, se da una relación muy estrecha con el derecho marítimo, y al relacionarlo con el derecho marítimo, se establece que toda actividad destinada al comercio internacional, que utilice transporte marítimo, se encuadra dentro del derecho marítimo, así también dentro del referido código, se ubica en el Artículo 4, en lo referente a las cosas mercantiles, y dentro de su clasificación se encuentra los títulos de crédito, estando presente uno de los mismos el conocimiento de embarque, que corresponde al derecho marítimo.

El libro III del Decreto Gubernativo 2946 que fue derogado, quedando únicamente vigente el libro ya mencionado.

- **Con el derecho penal:** El derecho penal es una rama esencial de la legislación, para el buen funcionamiento del derecho marítimo, ya que todo delito o falta que se suscite dentro de una embarcación o buque en navegación sea representativo de un estado, en este caso de Guatemala, se aplicara la extraterritorialidad de la ley, y se juzgara el mismo, debido a su comisión en nave, aeronave, o cualquier medio de transporte guatemalteco, cuando no hubiere sido juzgado en el país en el que se cometió el delito. Cabe resaltar que si el delito es cometido en alta mar, como ejemplo el secuestro de un buque guatemalteco por un barco pirata somalí, se



empleara los convenios internacionales ratificados por Guatemala, para la lucha ante el crimen organizado de alta mar.

- **Con el derecho procesal:** Con el derecho procesal en su rama general, siendo este el conjunto de normas relativas al proceso, que regula la competencia del órgano jurisdiccional, la capacidad de las partes, los requisitos y eficacia de los actos procesales y las sentencias, dentro del derecho marítimo colaboran regulando el proceso, cuando en un determinado caso los sujetos materiales y procesales deben someter su conflicto a un órgano jurisdiccional o bien llevándolo ante un árbitro, para que se pueda resolver el mismo.

2.8 Organismos internacionales que legislan y administran en el campo del derecho y del comercio marítimo

Un organismo internacional, es una asociación voluntaria de Estados establecida por tratados internacionales, con personalidad jurídica propia, distinta a la de los Estados miembros, dotada de órganos permanentes, propios e independientes encargados de gestionar intereses colectivos, y capaz y expresar voluntad jurídica distinta de las de sus miembros y regida por el Derecho Internacional. Los organismos internacionales pueden ser clasificadas de acuerdo con tres criterios que son: dependiendo de la calidad de miembro, las funciones y los poderes. Para efectos del presente trabajo, dentro de lo referente a la materia del derecho marítimo, los organismos internacionales más importantes que lo rigen son los siguientes, según la clasificación de su calidad de miembro, que se subdividen de la siguiente forma:



➤ **A nivel universal:**

- Autoridad internacional de los fondos marinos, (supletoriamente se encuentra aplicado al derecho del mar).
- Comisión de naciones unidas para el derecho mercantil internacional (CNUDMI).
- Organización de naciones unidas (ONU).
- Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Organización Marítima Internacional (OMI).
- Organización Mundial del Comercio (OMC).
- Tribunal Internacional del Derecho del Mar.
- Comisión de Límites de la Plataforma Continental.

➤ **A nivel regional:**

- Mercado Común Centroamericano (MCCA).
- Mercado Común del Cono Sur (MERCOSUR).
- Organización de Aviación Internacional (OACI).
- Organización de Estados Americanos (OEA).





CAPÍTULO III

3. Derecho del mar

Antes de profundizar en una definición de derecho del mar, se hace necesario establecer que desde tiempos remotos el mar ha sido objeto de aplicación y explotación por parte de las grandes potencias marítimas, ya sea a nivel económico, social, cultural, militar e inclusive jurídico, con el aprovechamiento de sus riquezas y la utilización de sus vías marítimas para el desarrollo del comercio y la navegación, como ya se ha dicho en los capítulos precedentes. Se ha tratado sobre las divergencias políticas a nivel mundial de los Estados con respecto a su posición hacia el mar, existiendo un ejemplo claro siendo este, lo que acontece sobre la controversia a nivel internacional con respecto el Estrecho de Ormuz, entre Irán y Estados Unidos de América con apoyo de la Unión Europea.

El mar es llamado razón de la vida, debido a que la humanidad en su totalidad ve en el mismo una esperanza (o salida, si se le quiere llamar de esa manera), a diversos problemas socio-económicos que se dan en la actualidad, y estas esperanzas se reflejan en la satisfacción de necesidades personales referentes a alimentación, energía o espacio, siendo el derecho de mar una de las ramas más importantes dentro del estudio del derecho internacional, no sólo ha sido utilizado durante las épocas de guerra, por los bloqueos y por las flotas de guerra, sino que es de gran provecho en tiempos de paz, para resolver los intereses de las flotas mercantes y principalmente de



la industria pesquera.

Existen diversas definiciones de tratadistas extranjeros en cuanto a cómo conceptualizar el derecho del mar, pero el concepto que llena todos los elementos para definir esta rama es la del licenciado Erick Rolando Huitz Enriquez, que establece que el derecho de mar: “es una rama del Derecho Internacional, que consiste en el conjunto de normas, usos y costumbres surgidas del tráfico y usanzas del mar, las cuales rigen las actividades y relaciones jurídicas relativas a los sujetos del Derecho Internacional en las actividades que realicen en los espacios marítimos que regula el comercio y la navegación en alta mar y en general todas las aguas navegables”.²³

3.1 Antecedentes del derecho del mar

Aunque el derecho de mar con el derecho marítimo deviene del mismo desarrollo histórico, al cual se ha mencionado en el capítulo I de la presente obra, es imperante realizar un análisis explicativo sobre el nacimiento del derecho del mar como rama independiente del derecho marítimo.

➤ Mare Libertum

El conflicto de los Países Bajos y de Portugal de ejercer soberanía en el Océano Índico, punto geoestratégico para comerciar con occidente, centró la atención de Hugo Grocio, quien el año de 1609; publicó De mare libertum, siendo una obra

²³ Huitz Enriquez, Erick Rolando. **Introducción al estudio de derecho internacional público I**, pág. 45

netamente nacionalista, y en la misma realizaba una férrea defensa de la libertad de navegación para cualquier ser humano en cualesquiera de los mares existentes.

➤ **Mare Clausum**

El alcance de la obra de Groccio llegó hasta las Islas Británicas, donde tuvo una recepción muy grande por diferentes literatos, entre ellos John Selden, quien publicó la obra Mare Clausum, donde bajo los postulados del poder, conquista y de la ambición, defendió la idea de la libre navegación de los mares.

➤ **Cornelius van Bynkershoek y su pensamiento hacia el derecho del mar**

Autor holandés, donde establece ya los primeros postulados sobre el derecho del mar, y propone en su obra que el Mar Territorial debe ser una franja que va desde la costa hasta una distancia que es la equivalente al alcance de las balas de cañón de la época, donde el Estado pueda defender y sobre la cual pueda ejercer su poder de imperio. Aquí empieza a darse las primeras divisiones del derecho del mar y el derecho marítimo.

➤ **Conferencia de Codificación del derecho internacional**

Como lo había abordado en el capítulo II del presente trabajo, el derecho del mar empezó a separarse del derecho marítimo, según se ha podido establecer a partir



de la conferencia para la Codificación del Derecho Internacional en La Haya, Holanda en el año de 1930, ya que se dio un énfasis concreto hacia tres aspectos esenciales:

- a) La soberanía
- b) La territorialidad
- c) Los recursos naturales propios de los países.

En dicha conferencia de la Haya no se logró regular algún consenso con respecto al derecho del mar, aunque se establecieron aspectos importantes para poder darle seguimiento en el futuro.

➤ **Declaración de Panamá**

El 5 de septiembre de 1939, iniciada la Segunda Guerra Mundial, el presidente de los Estados Unidos, Theodore Roosevelt dictó un decreto por el cual ordenó el patrullaje de las costas de Estados Unidos y América Latina, hasta una distancia de 200 millas. Fue con este motivo que se mencionó la distancia de 200 millas como límite para establecer una determinada jurisdicción marítima.

“Este acto unilateral de los Estados Unidos fue legitimado en la I Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores, efectuada en Panamá de



septiembre a octubre de 1939, con la concurrencia de 21 Repúblicas Americanas que luego formaron la Organización de Estados Americanos”.²⁴

Entre las cuales estaban Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela.

En la reunión se aprobó la Declaración de Panamá, cuyo objeto fue establecer una zona de protección alrededor del continente americano, para no entorpecer las comunicaciones interamericanas, y el mismo fue planteado también con el fin de establecer soluciones por los latentes peligros que la segunda guerra mundial podía generar hacia la población del continente americano a excepción de Canadá. La zona de defensa alrededor del hemisferio era de una extensión entre las trescientas y las dos mil millas marítimas.

“La declaración de Panamá es de vital importancia dentro de los antecedentes del Derecho del mar, porque estableció una jurisdicción sobre el mar a favor de los Estados Americanos dentro de límites muchos más amplios que aquellos reclamados hasta esa fecha por las grandes potencias marítimas”.²⁵

²⁴ Faidutti, Juan Carlos. **Derecho internacional del mar**. pág. 14.

²⁵ **Ibid.** Pág. 15.

➤ Proclama Truman

“Las necesidades de combustible durante la Segunda Guerra Mundial impulsaron el desarrollo de tecnología para la explotación de los hidrocarburos submarinos. Lo anterior sembró en los Estados la urgencia de reclamar las plataformas continentales e insulares adyacentes a sus costas”.²⁶ “En el año de 1945 el presidente de los Estados Unidos, Harry S. Truman, emitió una proclamación unilateral, denominada Proclama Truman, la cual fue creada para proteger los yacimientos petrolíferos localizados en la plataforma continental de los Estados Unidos, y para lograrlo extendía la jurisdicción y derecho exclusivo a explorar y explotar esos recursos hasta una distancia más allá de los límites de las 3 millas del mar territorial”.²⁷ Dando como consecuencia el inicio a lo que se ha llamado la gran carrera del mar.

Con la Proclama Truman emitida en 1945, se siguieron desarrollando una serie de eventos que empezaron con la Conferencia de Codificación del Derecho Internacional de la Haya de 1930, sobre que la concepción jurídica tradicional del mar ya no era la misma que se venía siguiendo con anterioridad, y abrió el camino para el nuevo derecho del mar, a pesar que su intención era completamente distinta.

²⁶ Szekely Alberto. **Derecho del mar**, pág. 15

²⁷ Villagran Kramer, Francisco. **Casos y documentos de derecho internacional**, pág. 176

Posteriormente a esta Proclama, se unieron países como Chile, Ecuador y Perú que en 1952, reclamaron también unilateralmente jurisdicción sobre una extensión de doscientas millas contadas de sus costas.

Desafortunadamente la adopción de esta medida dio lugar, a conflictos generados por el secuestro de buques extranjeros generalmente norteamericanos.

3.2 Cronología de las Conferencias de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar

a) Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

De los meses comprendidos de febrero a abril de 1958, se llevó a cabo esta conferencia en la ciudad de Ginebra, Suiza, con la participación de 86 naciones.

Según el Doctor Juan Carlos Faidutti, “dentro de sus logros fue elaborar cuatro convenciones referidas al derecho del mar, y fueron las siguientes:

- **Convención sobre el mar territorial y la zona contigua:** Se establece dentro del mar territorial que la soberanía de un Estado se extiende a una franja de mar *adyacente a sus costas, e inclusive indica cómo debe medirse el Mar Territorial y la zona contigua* siendo esta el área la cual no debe extenderse más allá de 12



millas desde la línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial, esta zona se extiende a lo largo y a continuación del mar territorial, con lo cual sumando el mar territorial y la zona contigua dan una distancia de 24 millas náuticas.

- **Convención sobre la alta mar:** Define a la alta mar como todas aquellas partes del mar que no queden incluidas en el mar territorial o en las aguas internas de un estado, y estipula además la libertad de navegación, de pesca, de colocación de tuberías de conducción, de cables y el derecho de sobrevolar en ellas.

- **Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de alta mar.** Estipula que todos los Estados tienen derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar, pero los Estados tienen también el derecho de tomar medidas para la conservación de los recursos vivos de alta mar.

- **Convención sobre la plataforma continental:** La convención establece que el Estado costero ejerce sobre la plataforma continental, derechos soberanos, a fin de explotarla y de explotar sus recursos naturales. Establece también que los derechos de los Estados costeros sobre la plataforma continental no afecta la condición jurídica de las aguas supra yacentes y que tengan el carácter de alta mar o al espacio aéreo sobre estas aguas”.²⁸

²⁸ Faidutti, Juan Carlos. **Ob. Cit**, pág. 16

Además se logró un Protocolo de Firma Facultativo sobre la jurisdicción obligatoria en la solución de controversias. Aunque en su momento se consideró un éxito rotundo, su aplicación no fue la esperada, por la falta de un conceso internacional de la anchura del mar territorial.

b) Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar

En el año de 1960, se celebró la segunda Conferencia de las Naciones Unidas, en donde participaron mayor cantidad de Estados con un total de 88, pero desafortunadamente al igual que la primera conferencia, se fracasó sobre la discusión de la anchura del mar territorial y de los derechos para las pesquerías.

c) Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar

En el año de 1973 la Organización de Naciones Unidas convocó a la tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar donde se ocuparía de establecer un régimen internacional equitativo para la zona, en cual se incluyeron aspectos sobre los recursos de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, la extensión de los mares territoriales y de las zonas exclusivas y de los problemas ambientales del mar.

Durante casi una década, las sesiones fueron desarrolladas en diversas ciudades de América Latina, donde para beneplácito de las 117 naciones que asistieron a



esta conferencia, las mismas llegaron a su fin el 10 de Diciembre de 1982 en la ciudad de Montego Bay, Jamaica, dando nacimiento a la Convención del Mar de 1982, cuya normativa está vigente a nivel mundial, y fue ratificada por el Estado de Guatemala, el 4 de octubre del 1996, conforme Decreto legislativo 56-96 del Congreso de la República de Guatemala.

3.3 Características del derecho del mar

Como se mencionó en el capítulo I sobre la existencia de similitud entre el derecho del mar y el derecho marítimo tomando en cuenta sus características, se puede conceptualizar concretamente sus diferencias las cuales consisten en:

- **Territorialidad:** Cada estado para su subsistencia necesita de un territorio y cada territorio, necesita de agua para subsistir, en este caso de los recursos hídricos a nivel interno (ríos, lagos, riachuelos, arroyos, entre otros) y a nivel externo, pero existe la excepción debido a que muchos países no gozan de una salida al océano.
- **Soberanía:** Cada estado según la Convención del Mar de 1982, posee 12 millas de mar territorial, propio, exclusivo e inherente, y ningún Estado a nivel mundial puede violentar esa soberanía total que se tiene sobre esa distancia. Aunque se podría mencionar la zona contigua y zona económica exclusiva, no es correcto mencionar que existe una soberanía completa, debido a que en estas áreas se cede una parte

de la misma, un ejemplo del mismo es el patrullaje que efectuaron recientemente miembros de la guardia costera de los Estados Unidos dentro de la zona contigua guatemalteca.

- **Preeminencia del derecho internacional:** Esta característica es de suma importancia, ya que no puede existir alguna rama del derecho, que no posea regulación propia e inherente, así mismo en materia de derecho internacional, de los tratados y convenciones existe el más importante que es la Convención del Mar de Montego Bay de 1982.

- **Internacionalidad:** Cada estado, posee para su existencia territorio, población, poder público, ordenamiento jurídico y un fin para el cual es constituido, así mismo adaptabilidad de las mismas por el transcurso del tiempo, la internacionalidad radica en la fuente del derecho nacional, es decir todo derecho de los Estados está limitado y orientado por las convenciones internacionales sobre el mar, con lo cual para el derecho del mar, a nivel internacional se reconoce la soberanía de los Estados sobre determinados derechos del mar (pesca, acuicultura, mantos hídricos) para goce y disfrute de la población nacional, es decir que radica.

3.4 Fuentes del derecho del mar

El desarrollo histórico del derecho del mar, fue llevado de la mano con el derecho marítimo, con lo que la aplicación de las fuentes del derecho marítimo, que se abordó en el capítulo segundo de la presente obra, son aplicados supletoriamente al derecho del mar, recordando los siguientes:

- Ley
- Jurisprudencia
- Uso o Costumbre
- Tratados
- Doctrinas
- Principios Generales de Derecho

3.5 Espacios marítimos

La evolución de esta rama del derecho, ha mostrado la posibilidad de crear normas internacionales por métodos novedosos, ya que jurídicamente el mar se divide en las siguientes ramas: La Alta Mar, el Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva, la Zona Contigua, la Plataforma Continental y los Fondos Marinos y Oceánicos y como se ha sostenido en el desarrollo de esta investigación.



Según lo establecido en La Convención de las Naciones Unidas, los espacios marítimos lo constituyen:

- "Las aguas interiores que conforman el espacio que medie entre el territorio terrestre y el mar territorial, incluyendo en este espacio: los estrechos, puertos, canales, golfos y bahías. Jurídicamente se consideran como la tierra firme sobre los cuales el Estado ejerce su dominio sin restricciones ni limitaciones. La extensión del mar territorial es determinada a partir de la línea de la base".²⁹

a) Alta Mar

La definición del Alta Mar ha tenido diversas definiciones a lo largo de la historia, concretamente se encuentra establecida en la Convención de Alta Mar de Ginebra en 1958 en el Artículo 1º: "Se entenderá por Alta Mar la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado".

La Convención del Derecho del Mar de 1982 (o llamada también la Convención de Montego Bay, Jamaica, establece sobre lo relativo al alta mar en el Artículo 86 que las disposiciones de esta Parte se aplican a 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 de un Estado archipelágico. Este artículo no implica limitación alguna de las libertades de que gozan todos los Estados en la zona económica exclusiva.

²⁹ Huitz Enriquez, Erick Rolando. **Ob. Cit**, pág. 52

Tomando en cuenta lo establecido en el artículo anterior, se puede inferir en redactar la definición de la alta mar consiste en: “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 de un Estado archipelagico. Siendo una superficie de agua ubicada más allá de las 200 millas de la zona económica exclusiva. Lo que hace una superficie marítima no sujeta a la soberanía de un Estado, no pudiendo ejercer legítimamente derechos sobre la alta mar, la cual se encuentra abierta a los Estados o no”.³⁰

Se deduce de la misma que en la alta mar ningún estado ejerce soberanía. Antiguamente se consideraba Res Communis (Cosa Común), posteriormente Res Nullius (cosa de nadie) para finalmente aceptar que el mismo es Res Nullius Communis Usus (de nadie pero en uso común a todos).

El principio fundamental de la libertad de la alta mar es: “La alta mar es libre, lo cual significa que no es propiedad de ningún Estado y que escapa a toda competencia territorial”.³¹

Y estas libertades se dividen en:

- **Libertad de navegación:** Según el Artículo 91 de la Convención del Mar de 1982 establece que cada Estado, legislara los requisitos necesarios para

³⁰ **Ibíd.** pág. 59

³¹ Rosseau Charles, José María Trias de Bes. **Derecho internacional público**, pág. 419

conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción, contando con un registro en el territorio, respetando el derecho de enarbolar su pabellón y así también de los buques que posean la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Sin embargo, existen obligaciones como por ejemplo, lo es referente a prestar auxilio en casos urgentes y ayudar, orientar, colaborar y cooperar con las autoridades en caso de falta o delito cometidas en alta mar, como podría ser la piratería, el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, según lo establecido en el artículo 108 de la mencionada Convención. La excepción únicamente sería lo establecido en el Artículo 107 que: “solo buques de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería”, es decir gozan del derecho de visita.

- **Libertad de sobrevuelo:** Toda aeronave de cualquier Estado tiene derecho a sobrevolar la alta mar sin restricción alguna.

- **Libertad de tender cables y tuberías submarinas:** Todo Estado tendrá derecho a tender cables y tuberías submarinos en el lecho de la alta mar más allá de la plataforma continental, sin dañar las ya existentes que pertenezcan a otros Estados.

- **Libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional:** Todo Estado es libre de construir en alta mar, islas artificiales o cualquier otro tipo de instalación permitida por el derecho internacional.
- **Libertad de pesca:** El principio de la libertad de la pesca marina es reconocido hoy en día por toda la comunidad internacional. Este régimen de libertad se basa en la definición de la alta mar como res communis, lo que significa que las zonas de pesca no pueden reclamarse como propiedad privada.

Para los países europeos del litoral del Mediterráneo, el régimen que rige las zonas marítimas puede expresarse en el principio siguiente: “la mar pertenece a todos y la utilizan todos”. En este contexto, el derecho a la pesca es un asunto público, ya que está adscrito al derecho de las personas a las zonas marítimas.

- **Libertad de investigación científica:** Este principio establece que existe libertad para todos los estados de realizar investigaciones científicas en alta mar, debiendo las mismas ser en beneficio de la humanidad, para lo cual se prohíben acciones de tipo militar e investigaciones o instalaciones que no se realicen con los fines ya comentados.

b) **Mar Territorial**

El Mar territorial es un ámbito restringido, de acceso exclusivo del Estado ribereño, parte integrante del territorio de dicho Estado y sobre el cual ostenta poder soberano. Postula la existencia y respeto de este espacio, como un baluarte de seguridad para los Estados costeros, proveyendo a la defensa de todo el territorio.

Para el Licenciado Carlos Larios Ochaita la definición de mar territorial consiste en: “una franja de mar que corre paralela a la costa del Estado ribereño y asimismo, como aquel espacio marítimo intermedio entre el alta mar y el territorio, o bien como la franja de agua comprendida entre la costa de un Estado a contar”.³²

Según el Artículo 2 de la Convención del Mar de 1982: “El mar territorial es la franja de mar adyacente a las costas continentales e insulares de un Estado, situado más allá de su territorio y de sus aguas marinas interiores, sobre cuyas aguas, suelo, subsuelo y espacio aéreo supra yacente ejerce soberanía”.

c) **Zona económica exclusiva**

Este tema nació de las sesiones del Consejo de Ministros de la Organización de la Unidad Africana (OUA), en sus congresos llevados a cabo en la década de los 70,

³² Larios Ochaita, Carlos. **Ob. Cit.**, pág. 65

la cual quiso proporcionar una tesis intermedia, sobre la posibilidad de contar con mar territorial angosto y una Zona Económica Exclusiva.

Como lo establece el autor Jorge Vargas: “La ampliación del derecho marítimo hasta las 200 millas no es una idea fruto del azar, sino una consecuencia de la liberación económica de los países en desarrollo y dilapidación de la riqueza ictiológica de los mares y permitan la defensa de la biosfera común.”³³

Por lo cual la zona económica exclusiva surge como un nuevo espacio marítimo de marcado carácter económico, y se cristaliza en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Su concepto, régimen y naturaleza jurídica están definidos en la Parte V de la Convención del Derecho del Mar de 1982, que comprende los Artículos 55 a 75, ambos inclusive.

Esta convención define a la zona económica exclusiva en el Artículo 55 y 57 “Como un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste sujeto al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención, siendo su anchura máxima de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial”.

³³ Vargas, Jorge, et. al. **Derecho del mar**. pág. 139

Dentro de la zona económica exclusiva existen diversos derechos del que el Estado Ribereño goza, aunque no con una completa soberanía, solamente dentro del ramo económico entre los cuales están:

- Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales vivos y no vivos.
- Las aguas supra yacentes al lecho, y del lecho y el subsuelo del mar con respecto a otras actividades de explotación económica.
- Jurisdicción con el establecimiento de Islas Artificiales.
- Protección y Preservación del Medio Marítimo.

Es de resaltar que dentro de la zona económica exclusiva, según el Artículo 58 del referido Convenio, establece que todo Estado ribereño o sin litoral, gozan de las mismas libertades establecidos en el alta mar. Entre las más importantes están:

- Libertad de navegación.
- Libertad de pesca.
- Libertad de sobrevuelo.
- Libertad de investigación científica.

Ya que cada una de estas libertades va conectada, sino hay libertad de sobrevuelo ni de navegación, no existiría libertad de pesca o de investigación científica.

d) Zona Contigua

Según el Artículo 33 de la Convención del Mar de 1982, en una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

- Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que pudieren cometerse en su territorio o en su mar territorial.
- Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

La Zona Contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

A partir de estos elementos se realiza la siguiente definición, la zona contigua: Es el espacio marino que corre en forma paralela al mar territorial, el cual se extiende por 24 millas náuticas a partir de la línea de base, extendiéndose más allá del mar territorial en dirección a la alta mar.

e) Plataforma continental

Este tema surgió debido al Tratado suscrito en 1942 entre Venezuela y Gran Bretaña, siendo los objetos del mismo el delimitar entre los países de Venezuela y Trinidad y Tobago el sector de las aguas submarinas en el Golfo de Paria y derechos de soberanía respecto a los efectos de explotación de yacimientos petroleros.

Posteriormente el 28 de Septiembre de 1945, el presidente de los Estados Unidos Harry S. Truman firmó la proclama número 2667, que vino a sentar las bases de lo que posteriormente se constituyó en el régimen jurídico-mundial de la Plataforma Continental, según esta proclama: “Los Estados Unidos considera de su propiedad y sometidos a su jurisdicción y control los recursos naturales del subsuelo y el fondo del mar, para efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales”.

Según el jurisconsulto Modesto Seara Vásquez, indica que: “Al internarnos en el mar, partiendo de un continente o de una isla, generalmente el suelo marítimo inicia un suave declive hasta llegar a un punto donde la inclinación se acentúa en forma brusca y aumenta rápidamente la profundidad. La parte de fondo marino comprendido entre la costa y el punto donde la moderada pendiente tiene solución de continuidad ha sido designada por los geógrafos con el nombre de Plataforma Continental.”³⁴

³⁴ Seara Vásquez, Modesto. **Derecho internacional público**, pág. 264



Posteriormente con la Conferencia de Ginebra sobre la plataforma continental realizado en el año de 1958, en los Artículos 1º y 2º, se realiza la primera definición sobre este tema: “El lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas pero situadas fuera de zona de mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros, o más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas y el lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogas, adyacentes a las costas de islas”.

Y finalmente concluye con la definición de la Convención del Mar de 1982 en la que establece lo que es la plataforma continental indicando que: La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos que en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

Si en dado caso la plataforma continental sea demasiado extensa superando las 200 millas marinas a partir de las líneas de base, se otorga al Estado ribereño la soberanía hasta donde se extienda la plataforma continental pero sin sobrepasar las 350 millas marinas según lo establecido en el Artículo 8 de la Convención del Mar de 1982.



f) Fondos marinos y oceánicos

El 17 de agosto de 1967, el embajador Arvid Pardo, en nombre de la Misión Permanente de Malta, solicitó, a través de una nota verbal que se inscribió en el orden del día de la vigésima segunda sesión de la Asamblea General de Naciones Unidas, y de conformidad con el Artículo 14 del reglamento interno, la siguiente cuestión: “Declaración y tratado relativos a la utilización exclusiva con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos más allá de los límites de jurisdicción nacional actuales, y a la explotación de sus recursos en beneficio de la humanidad”.

La idea del embajador Arvid Pardo fue concretizada en el año de 1982, en la parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, dedicada al régimen jurídico de la Zona.

Según los Artículos 1 y 137 de la CONVEMAR, se entiende por zona, los fondos marinos y oceánicos y sus subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, la misma puede considerarse un espacio común para los Estados, por lo cual ningún Estado o persona natural o jurídica puede reivindicar, apropiarse o ejercer soberanía, sobre parte alguna de la Zona o sobre sus recursos ni sobre el espacio aéreo que se encuentra por encima de ellas.

El principio que rige la Zona establece que, la misma y sus recursos son patrimonio común de la humanidad, es decir no puede ningún Estado



apropiarse del mismo por medio ajeno, pero se podrá utilizar la misma, exclusivamente con fines pacíficos por todos los Estados, ya sean ribereños o sin litoral, sin discriminación alguna.

Para organizar y controlar las actividades de los Estados en la Zona y especialmente para cuidar sus recursos, se estableció la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos cuya sede se encuentra en Jamaica. Como órganos principales de la Autoridad se ha establecido una Asamblea, un Consejo y una Secretaría, así como la Empresa, que es el órgano mediante el cual la autoridad ejercerá las funciones asignadas por la Convención en materia de explotación.

Para la solución de controversias que pueden surgir entre los sujetos de derecho internacional público, la CONVEMAR constituye una Sala de Controversias de los Fondos Marinos, que ejercerá su competencia con arreglo a las disposiciones de la Sección 5 de la Parte XI, de la Parte XV y del Anexo VI según el Artículo 186 de la ya mencionada convención, que constituye el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, que se abordará en el siguiente punto.

En el momento de la entrada en vigor de la Convención, el 16 de noviembre de 1994, la Parte XI había quedado prácticamente inaplicable debido a la importante modificación introducida por el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, hecho en Nueva York el 28 de julio de 1994, en la cual

establece nuevas disposiciones que constituyen el nuevo régimen de exploración de la Zona y explotación de sus recursos, y que modifican el sistema operativo de los distintos órganos institucionales de las Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.

3.6 Tribunal Internacional del Derecho del Mar

- Tribunal internacional

Un tribunal internacional es toda aquella institución jurisdiccional, creado por tratados, convenios, o cartas de entendimientos realizados de forma multilateral entre Estados, o acuerdos o resoluciones de organizaciones internacionales ya sea de forma universal o regional que tenga competencia suficiente para resolver las controversias o conflictos llevados a cabo entre diversos estados. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) fue abierto para firma en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982 y entró en vigor el 16 de noviembre de 1994). Actualmente son 161 Estados, partes del Convenio. Para la resolución de conflictos que podría ordenar su aplicación, el convenio previó cuatro vías diferentes. En el caso del derecho del mar, se estableció el tribunal internacional del derecho del mar.



- **Tribunal Internacional del Derecho del Mar**

El tribunal internacional del Derecho del Mar, es un órgano judicial independiente establecido en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar celebrado en Montego Bay, Jamaica en el año de 1982. Posee competencia de toda controversia relativa a la interpretación o la aplicación de la ya mencionada convención y expresamente establecidas en cualquier otro acuerdo, pudiendo tener acceso:

- Todos los Estados partes en la Convención (Estados y Organizaciones internacionales partes de la Convención).
- Entidades distintas de los Estados Partes (Estados u Organizaciones intergubernamentales que no sean partes en la Convención).
- Y las empresas estatales y entidades privadas.

Regulados en los Artículos 20 y 21 del Estatuto del Tribunal Internacional del Derecho del Mar. El Tribunal funciona desde 1996, de conformidad con lo establecido en su Estatuto, que figura en el Anexo XV de la CONVEMAR y con arreglo a las disposiciones pertinentes de la Parte XV y de la Sección 5 de la Parte XI. La primera elección de Magistrados del Tribunal se llevó a cabo el 1 de agosto, y el 18 de octubre del mismo año se celebró una ceremonia para conmemorar la inauguración oficial del Tribunal en el Ayuntamiento de Hamburgo.



Un año después en 1997, el Tribunal completó su organización judicial con la aprobación de tres instrumentos los cuales son:

- El Reglamento del Tribunal.
- Las Directrices sobre preparación y presentación de causas ante el Tribunal.
- La Resolución sobre la práctica judicial interna del Tribunal.

- **Estructura del Tribunal Internacional del Derecho del Mar**

“El Tribunal se compone de 21 miembros independientes, elegidos por votación secreta por los Estados Partes en la Convención, por mandatos renovables de nueve años, entre personas que gocen de la más alta reputación por su imparcialidad e integridad y sean de reconocida competencia en materia de derecho del mar. Para asegurar la continuidad, se celebran elecciones de un tercio de los magistrados cada tres años.

En la composición del Tribunal en su conjunto, se deben garantizar la representación de los principales sistemas jurídicos del mundo y una distribución geográfica equitativa de los miembros entre los siguientes cinco grupos geográficos establecidos por la Asamblea General de las Naciones Unidas, es decir África, Asia, Europa oriental, América Latina y el Caribe y Europa occidental y otros Estados.



El Tribunal no podrá tener dos magistrados que sean nacionales del mismo Estado dentro de sus legislaturas. Si el Tribunal o una de sus Salas no incluyen un magistrado de la nacionalidad de una parte en una controversia, dicha parte puede designar una persona de su elección para que participe en calidad de magistrado (magistrado ad hoc).

Si varias partes tuvieren un mismo interés, se considerarán una sola parte a ese efecto. Su sede está en Hamburgo, Alemania.

➤ **Presidente y Vicepresidente**

El Presidente y el Vicepresidente son elegidos en votación secreta por los magistrados del Tribunal. Se desempeñan en el cargo por tres años y pueden ser reelegidos.

El Presidente dirige la labor judicial del Tribunal, supervisa su administración y lo representa en sus relaciones con los Estados y otras entidades, preside todas las sesiones del Tribunal.

En caso de empate en la votación, decidirá el voto del Presidente. El Vicepresidente ejerce las funciones de la presidencia en caso de quedar ésta vacante o de incapacidad del Presidente para ejercer sus funciones.



El mismo Tribunal se compone jerárquicamente de la siguiente manera:

- Presidente: Shunji Yanai (Japón).
- Vicepresidente: Albert J. Hoffmann (Sudafrica).

➤ **Secretaría**

La Secretaría es una secretaría internacional que asiste al Tribunal en cuestiones jurídicas, administrativas y financieras, servicios de bibliotecarios, conferencias e información. El Secretario es el jefe de la Secretaría.

Es elegido por los magistrados del Tribunal por un mandato renovable de cinco años.

El Secretario cuenta con el concurso del Secretario Adjunto, quien también es elegido por un mandato renovable de cinco años.

El Secretario está encargado de todos los trabajos jurídicos y administrativos, incluida la administración de las cuentas y finanzas del Tribunal".³⁵

³⁵http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/brochure/ITLOS_Brochure_spanish.pdf.
Tribunal internacional del mar, consultado el día 25 de julio de 2012



La secretaría se conforma de los siguientes miembros:

- Vicente Marotta Rangel (Brasil).
- L. Dolliver M. Nelson (Granada).
- P. Chandrasekhara Rao (India).
- Joseph Akl (Libano).
- Rudier Wolfrum (Alemania).
- Tafsir Malick Ndiaye (Senegal).
- José Luis Jesús (Cabo Verde).
- Jean-Pierre Cot (Francia).
- Anthony Amos Lucky (Trinidad y Tobago).
- Stanislaw Pawlak (Polonia).
- Helmut Turk (Austria).
- James L. Katenka (Republica de Tanzania).
- Zhiguo Gao (China).
- Boualem Bouquetaia (Algeria).
- Vladimir Vladimirovich Golitsyn (Rusia).
- Jin- Hyun Paik (Republic of Korea).
- Elsa Kelly (Argentina).
- David Joseph Attard (Malta).
- Markiyan Z. Kulyk (Ucrania).



➤ Salas y comisiones

El Tribunal ha constituido cuatro salas, siendo la más importante el de Controversia de los Fondos Marinos, cuyo atributo esencial es su competencia exclusiva, incluso en relación con el resto del Tribunal, para conocer de todas la controversias, relativas a la Zona. Las siguientes tres salas permanentes son las siguientes:

- Sala de Procedimiento Sumario.
- Salas de Controversias de Pesquerías.
- Sala de Controversias del Medio Marino.

De igual forma, en el Tribunal existen varias Comisiones, que tiene como objetivo llevar adelante una serie de tareas:

- Comisión de Presupuesto y Finanzas.
- Comisión sobre el Reglamento y la Practica Judicial.
- Comisión sobre el Personal y la Administración.
- Comisión sobre Biblioteca y Publicación.

➤ **Casos vistos en la actualidad por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar**

1. Caso SAIGA (San Vicente y las Granadinas contra Guinea).
2. Caso SAIGA 2 (San Vicente y las Granadinas contra Guinea).
3. Caso sobre Atún de Aleta Azul (Nueva Zelanda contra Japón).
4. Caso sobre Atún de Aleta Azul (Australia contra Japón).
5. Caso Comouco (Panamá contra Francia).
6. Caso Monte Confurco (Seychelles contra Francia).
7. Caso Relativo a la Conservación y Explotación Sostenible de las poblaciones en el Océano Pacífico Sudeste (Chile contra la Unión Europea).
8. Caso Gran Prince (Belice contra Francia).
9. Caso Chaisiri Reefer 2 (Panamá contra Yemen).
10. Caso Planta MOX (Irlanda contra Reino Unido).
11. Caso Volga (Rusia contra Australia).
12. Caso concerniente al reclamo de tierra de Singapur en y alrededor de los estrechos de Johor (Malasia contra Singapur).
13. Caso Juno Trader (San Vicente y las Granadinas contra Guinea Bissau).
14. Caso Hoshinmaru (Japón contra Rusia).
15. Caso Tomimaru (Japón contra Rusia).
16. Disputa concerniente a la delimitación de la frontera marítima entre Bangladesh y Myanmar en la Bahía de Bengala (Bangladesh y Myanmar).



17. Responsabilidades y obligaciones de los Estados sobre el patrocinio a entidades y personas con respecto a actividades en la zona (Solicitud de Opinión Consultiva presentada a la Sala de Controversias de los Fondos Marítimos).
18. Caso M/V Luisa (San Vicente y las Granadinas contra España).
19. Caso Virginia G (Panamá contra Guinea-Bissau).





CAPÍTULO IV

4. Regulación del derecho del mar y el derecho marítimo en la legislación guatemalteca

4.1 Desarrollo histórico del derecho del mar y derecho marítimo en Guatemala

En Guatemala la historia sobre el derecho del mar y derecho marítimo inicia en la Edad Media. Al efectuar un estudio, se considera que la razón más importante es debido a que supuestamente Guatemala, no tenía motivación para que estuviere involucrado en forma dinámica en el comercio marítimo o navegación.

Con el descubrimiento del continente americano por parte de Cristóbal Colón en el año de 1492, se da inicio al ya conocido saqueo de las reservas naturales de este nuevo continente (no siendo únicamente las guatemaltecas), con el ánimo de su aprovechamiento y enviarlas al continente europeo, para su posterior distribución y consumo por parte sus habitantes.

La migración constante de miles de personas hacia el continente americano, que veían como escape, al huir del hambre y del desamparo que ejercía las monarquías europeas predominantes en esa época, se da el movimiento mercante.

Posteriormente el 20 de febrero de 1534, en plena época de la conquista, el Emperador Carlos V emite una Real Cédula, en el cual se da órdenes a don Pedro de Alvarado para fundar un puerto en la costa del Mar del Norte, para seguir fomentado lo que 52 años antes había comenzado.

“Con nueva orden, del mencionado emperador, la Real Cédula de fecha 6 de marzo de 1535 crea la figura del empresario naviero en Guatemala, otorgando a los vecinos de la Provincia de Guatemala, el derecho de construir y navegar en sus navíos en el mar del Sur, lo que hoy es conocido como Puerto de Iztapa”.³⁶

Durante mediados del siglo XVII, Guatemala mantenía negocios por medio del comercio marítimo con las provincias del Mar del Sur. en su orden Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile.

Desafortunadamente por la intromisión de los filibusteros, que se según por su definición, proviene del francés filibuster, son piratas que por el siglo XVII formó parte de los grupos que infestaron el mar de las Antillas; Provocarón que Guatemala se estancara dentro del desarrollo del comercio marítimo, y fue tanto el daño, que se prohibió la navegación hacia el mar del Sur e inclusive Nueva España, hasta el año de 1774 cuando por medio del Rey Carlos IV derogó dicha prohibición.

En el año de 1778, se crearon nuevas disposiciones para el comercio marítimo entre los reinos del Mar del Sur y Guatemala.

³⁶ Martínez del Rosal, Gabriel. **La marina mercante en Guatemala, su historia y sus leyes**, pág. 3.

A finales del siglo XVIII e inicios del el siglo XIX aparecieron instituciones como el Real Consulado de Comercio, y el Consejo Superior de Almirantazgo, quienes codificaron todo lo relativo a la legislación del comercio marítimo y la navegación. Hasta que el movimiento independentista, decreto la libertad total de comercio en el año de 1822.

Llegando al siglo XX, existieron eventos generales que dieron más soporte a la división del derecho del mar y del derecho marítimo, teniendo efectos dentro del derecho guatemalteco:

1. La Convención de la Haya de 1930, como se mencionó en el capítulo anterior, dio inicio con la separación de las ramas del derecho del mar y el derecho marítimo a nivel mundial.
2. Con la Declaración de Panamá, a nivel latinoamericano, se estableció la base del derecho del mar.
3. La Proclama Truman, que consiste en una declaración unilateral de la plataforma continental, la cual copiaron varios países latinoamericanos, a excepción de Guatemala.
4. A partir de las convenciones del mar de 1958, el cual fue celebrado en Ginebra, Suiza. Guatemala optó por suscribirse a las convenciones de Mar Territorial y la Zona Contigua, pero los ratificó.



Por otra parte, el Congreso de la República de Guatemala si suscribió y ratificó las convenciones de:

1. Plataforma Continental, por medio del Decreto 1493 del Congreso de la República el 17 de Octubre de 1961.
2. Alta Mar, por medio del Decreto 1494 del Congreso de la República el 17 de Octubre de 1961.

Posteriormente con la tercera Convención del Mar de 1982, Guatemala ratificó la misma, por parte del Organismo Ejecutivo, bajo el gobierno del Presidente Álvaro Arzú, el 11 de febrero de 1997, al momento de la ratificación, el Estado de Guatemala formuló la declaración siguiente:

El Gobierno de Guatemala declara en esa fecha que:

- La aprobación de la Convención por el Congreso de la República de Guatemala, no afectan de ninguna forma a los derechos que Guatemala tiene sobre el territorio de Belice, incluidos las islas, cayos e islotes, no sus derechos históricos sobre la Bahía de Amatique.
- Por lo tanto, no podrá delimitarse el mar territorial y zonas marítimas hasta que el diferendo existente sea resuelto.



4.2 Guatemala y su posición frente al Océano Pacífico y Océano Atlántico

“La hidrografía es la ciencia que realiza el estudio de todas las masas de agua de la Tierra y, en sentido más estricto, a la medida, recopilación y representación de los datos relativos al fondo del océano, las costas, las mareas y las corrientes, de manera que se puedan plasmar sobre una carta hidrográfica. No obstante esta diferencia, los términos se utilizarán casi como sinónimos, ya que la parte de la hidrografía que interesa aquí es aquella que crea relieve, por lo tanto, la que está en contacto con la superficie terrestre, y por eso mismo la que es objeto de un análisis hidrológico”.³⁷

Guatemala por su naturaleza hídrica posee ríos que suelen ser cortos, rápidos, irregulares y de poca profundidad en la vertiente del Pacífico. Son muy numerosos, y tienen un trazado rectilíneo, y paralelos entre sí, con muy pocos afluentes. En la vertiente del Atlántico, por el contrario, son más largos y profundos, lo que les hace hasta navegables. Los ríos atlánticos toman dos direcciones una hacia el mar Caribe y otra hacia el golfo de México.

El río Motagua, con su 400 kilómetros de longitud, es el más largo. Es el río central de Guatemala, y desemboca en el golfo de Honduras (mar Caribe). El río Polochic tiene una longitud de 240 kilómetros y desemboca en el lago Izabal. El río Dulce se encuentra entre el Lago de Izabal y la Bahía de Amatique. Es una de las primeras áreas protegidas de Guatemala.

³⁷ <http://hidrologia-ujcv.blogspot.com/2010/01/definicion-de-hidrografia.html>, Hidrografía de Guatemala, consultado el día 16 de junio del 2012.

El río Usumacinta nace en la región del Petén, y desemboca en el Golfo de México, tiene una longitud de 800 kilómetros, pero sólo unos pocos lo hacen en Guatemala, sirve de frontera con México, en donde se interna para dirigirse hacia el estado de Tabasco. En Guatemala son afluentes del Usumacinta los ríos Negro-Chixo-Salinas, Pasión y San Pedro, los mismos desembocan en el Océano Atlántico.

Otros ríos importantes son el río Sartún que es frontera natural con Belice; el río Hondo, que nace en Guatemala y hace frontera entre México y Belice; y el río Lempa que nace en las sierras del departamento de Chiquimula en Guatemala para adentrarse en El Salvador y desembocar en el Pacífico.

En Guatemala abundan las zonas húmedas, casi todas en la región de Petén. Esta es una región plagada de pantanos, lagos, ciénagas y selvas. La red fluvial en esta región es, en gran medida subterránea.

Los lagos más importantes de Guatemala son: Izabal, Atitlán, Amatitlán y Guija, este último compartido con El Salvador.

4.3 Legislación aplicable del derecho del mar en Guatemala

Sobre lo referente a la legislación que norma el derecho del mar en Guatemala están divididas de la siguiente manera:



a) Leyes Constitucionales

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar de 1982

Como se ha mencionado a lo largo de la presente investigación, la importancia de esta convención dentro de su aplicación en territorio guatemalteco posee rango constitucional, ya que todo tratado y pacto internacional en materia de derechos humanos tendrá preeminencia sobre el derecho interno mas no sobre la Constitución.

- Constitución Política de la República de Guatemala

Según la Constitución Política de la República de Guatemala en los Artículos 121 incisos b) d) e), 122, y 141 establece sobre lo referente a el derecho del mar que tiene el Estado de Guatemala sobre las aguas de la zona marítima que ciñe las costas de su territorio, los lagos, ríos navegables y sus riberas, los ríos, vertientes y arroyos que sirven de límite internacional de la República, las caídas y nacimientos de agua de aprovechamiento hidroeléctrico, las aguas subterráneas y otras que sean susceptibles de regulación por la ley y las aguas no aprovechadas por particulares en la extensión y término que fije la ley, la zona marítimo terrestre, la plataforma continental y el espacio aéreo, en la extensión y forma que determinen las leyes o los tratados internacionales ratificados por Guatemala.

Estableciéndose también que el Estado de Guatemala se reserva el dominio de una faja terrestre de tres kilómetros a lo largo de los océanos, contados a partir de la línea superior de las mareas; de 200 metros alrededor de las orillas de los lagos; de 100 metros a cada lado de las riberas de los ríos navegables; de cincuenta metros alrededor de las fuentes y manantiales donde nazcan las aguas que surtan a las poblaciones.

Con lo que ya anteriormente mencionado, se establece que la soberanía radica en el pueblo quien la delega para su ejercicio a los tres Organismos del Estado, concentrando cada uno sus esfuerzos de forma concreta, sobre cada area determinada para hacer cumplir todo precepto para el cumplimiento del derecho del mar teniendo también el mismo rango de nivel constitucional.

b) Leyes Ordinarias

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

Según lo que establece la ley del organismo judicial es que el imperio de la ley se extiende a toda persona, nacional o extranjera, residente o en tránsito, salvo las disposiciones del derecho internacional aceptadas por Guatemala, así como a todo el territorio de la República, el cual comprende el suelo, el subsuelo, la zona



marítima terrestre, la plataforma continental, la zona de influencia económica y el espacio aéreo, tales como los definen las leyes y el derecho internacional.

Con lo cual la Ley del Organismo Judicial viene a fortalecer lo ya mencionado en la Constitución en cuanto a la protección hacia toda zona marítima existente.

- **Código Civil, Decreto Ley 106**

En el código civil se establece que los puertos, muelles, embarcaderos, pontones y demás obras de aprovechamiento general, construidos o adquiridos por el Estado o las municipalidades, las aguas de la zona marítima territorial en la extensión y términos que fije la ley respectiva y la zona marítimo-terrestre de la República en conjunto con la plataforma continental, el espacio aéreo y la estratósfera en la extensión y forma que determina la ley, son bienes nacionales de uso público común, es decir todo habitante del Estado de Guatemala tiene derecho a disfrutar sobre el uso de esta zonas marítimas.

- **El Decreto 20-76 del Congreso de la República de Guatemala**

Guatemala reitera la soberanía sobre su mar territorial (12 millas náuticas) y en la Zona Económica Exclusiva las (200 millas náuticas).



Establece que los recursos del mar frente a las costas de la Nación guatemalteca constituyen un patrimonio de sus habitantes, que es imperante resguardar en beneficio de las generaciones presentes y futuras, para evitar el aprovechamiento de flotas pesqueras no nacionales, la necesidad de explotar el Estado ribereño, y la pendiente aplicación del Acuerdo Internacional sobre la exploración y explotación de la plataforma continental y de los fondos marinos en beneficio del Estado Ribereño cuando aún eran principios de acuerdo, con lo cual el Estado de Guatemala reitera su soberanía más allá de su territorio y de sus aguas interiores, a una franja de mar adyacente a sus costas designada con el nombre de mar territorial, el cual tiene una extensión de 12 millas marinas, medidas a partir de las líneas de base respectivas.

Dicha soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial así como al lecho y el subsuelo de ese mar, y constituye una zona económica exclusiva que se extiende a doscientas millas náuticas medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial, dentro de las cuales se incluyen:

- a. El derecho de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto renovables como no renovables de la plataforma continental (lecho y subsuelo), de los fondos marinos y su subsuelo y de las aguas suprayacentes.

- b. Derechos exclusivos y jurisdicción con respecto al establecimiento y la utilización al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras análogas, incluidas las correspondientes regulaciones aduaneras, fiscales, sanitarias y de inmigración.
- c. Jurisdicción exclusiva con respecto a investigación científica y exploración económica de la zona.
- d. Jurisdicción con respecto a la preservación de medio marino, incluidos el control y la eliminación de la contaminación.
- e. Otros derechos y obligaciones, que pudieran derivarse de la jurisdicción sobre la Zona.

Cabe resaltar que se confiere poder suficiente al Organismo Ejecutivo para que un plazo prudencial celebrará convenios con los Estados ribereños limítrofes, así como extenderá las licencias de pesca o para cualquier otra actividad de exploración y explotación del mar territorial y de la Zona Económica Exclusiva, y que el ejército de Guatemala, estará encargado de velar por el respeto de los Derechos de la República sobre su Mar Territorial y sobre la Zona Económica Exclusiva.

- **Ley de Áreas de Reserva Territoriales del Estado, Decreto 126-97 del Congreso de la República de Guatemala**

“De acuerdo con este Decreto, el Estado se reserva el derecho de propiedad de una franja de terreno de tres km en las zonas adyacentes a los océanos, 200 metros en las riberas de lagos y 100 metros en las riberas de ríos navegables. Los terrenos dentro de estas áreas se deben de obtener a través de un contrato de arrendamiento, hasta por un plazo de 30 años, mediante un pago anual por hectárea que depende del objetivo a que se destina el inmueble. La propiedad privada se reconoce en éstas áreas, únicamente a aquellos propietarios con títulos inscritos antes de 1956. La entidad administradora de las concesiones es la Oficina Reguladora de las Áreas de Reserva Territoriales del Estado, OCRET”.³⁸

En el caso del lago de Amatitlán, la deforestación en las cabeceras de cuenca y en las riberas de ríos, la explotación descontrolada de materiales para la construcción, la ausencia de planificación del crecimiento urbano y el ordenamiento territorial, han provocado un desequilibrio efectuándose el deterioro de los ríos de la cuenca y del mismo lago, de igual forma en el caso del lago de Atitlán, con el crecimiento de la cianobacteria.

Haciendo una similitud de los casos, aunque los mencionados lagos, son catalogados como reservas del estado, en sus riveras existen construcciones

³⁸ Arrivillaga Alejandro. **Diagnostico del estado actual de los recursos marinos y costeros de Guatemala**, pág. 8



particulares e industriales que son de dominio particular, lo cual hace a veces infructuoso, el esfuerzo del Estado de Guatemala, por recuperar estos bellos ecosistemas. Según lo establecido en la presente ley son áreas de reserva territoriales del Estado de Guatemala, las áreas contenidas en la faja terrestre de tres kilómetros a lo largo de los océanos, contadas a partir de la línea superior de las mareas; de doscientos metros alrededor de las orillas de los lagos; de 100 metros a cada lado de las riberas de los ríos navegables; de 50 metros alrededor de las fuentes y manantiales donde las aguas surtan a las poblaciones, extendiéndose esta protección de igual forma a todas las áreas territoriales establecidas en el Artículo 122 de la Constitución Política de la República de Guatemala. Las áreas territoriales del Estado no se consideran tierras incultas u ociosas, cualquiera que sea su condición.

- **Decreto Legislativo 1235**

Ley que Reglamenta la Piscicultura y la Pesca, contiene los aspectos legales para la regulación de las medidas legales, normativa y reglamentación de la pesca y acuicultura.

- **Decreto Legislativo 1470**

Establece modificaciones al Decreto 1235 e incorpora reglamentación para la explotación racional de los recursos pesqueros del país.

- **Ley de Pesca y Acuicultura, Decreto 80-2002 del Congreso de la República de Guatemala**

“Sustituye a los Decretos legislativos 1235 y 1470, establece la cuota por derecho de acceso a la pesca que antes se basaba en los volúmenes de captura y los precios de muelle para cada grupo de especies, ahora se basa en el tonelaje de registro neto (TRN) de cada embarcación, esto permitirá que el gobierno de la República de Guatemala modifique el sistema de recolección y procesamiento de datos y estadísticas pesqueras para que permitan generar la información necesaria para la correcta administración de los recursos. Y por otro lado, la nueva ley define UNIPESCA como la autoridad competente para la administración de los recursos pesqueros”.³⁹

- **Decreto Legislativo 2535**

Aprobando el Decreto gubernativo 2393 referente al Mar Territorial el 23 de abril de 1941.

- **Decreto 1493 del Congreso de la República de Guatemala**

Aprobando el Convenio de Ginebra referente a la Plataforma Continental el 17 de octubre de 1962 y ratificándola el 3 de noviembre de 1962.

³⁹ **Ibid**, pág. 8.

c) Acuerdos Gubernativos

- Decreto Gubernativo 2393

Referente al Mar Territorial del 17 de junio de 1940.

- Acuerdo Gubernativo 784-94

Reglamento Para el Aprovechamiento de los Túnidos que se desplazan por el Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva de la República de Guatemala.

- Acuerdo Gubernativo 151-2003

En este acuerdo el Ministerio de Defensa Nacional, fue designado como la institución responsable de la Administración y Ejecución del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, titulación y Guardia para la Gente del Mar de 1978.

- Acuerdo Gubernativo 120-2004

En este acuerdo se establece que el Departamento Marítimo del Ministerio de la Defensa Nacional; es la dependencia de carácter especializada que tiene a su cargo la administración del ejercicio de las funciones de Estado de Bandera, Estado Rector de Puerto y Estado Ribereño; y el registro de las certificaciones expendidas



a la gente de mar, de acuerdo con el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar.

d) Acuerdos Ministeriales

- Acuerdo Ministerial 17-2010 del Ministerio de la Defensa Nacional

Normativa Especial de Procedimientos para la Titulación, Competencia, Registro y Control de la Gente de Mar de la República de Guatemala.

4.4 Legislación aplicable al derecho marítimo en Guatemala

a) Leyes Constitucionales

- Constitución Política de la República de Guatemala

Cabe destacar que dentro la misma Constitución Política de la República de Guatemala, además de regular la protección del derecho del mar, también regula y protege la industria y el comercio a nivel marítimo, con lo cual se garantiza que el comercio internacional llevado a cabo en aguas jurisdiccionales de Guatemala es de pleno derecho, y no existe una tergiversación establecida.



b) Leyes Ordinarias

- **Código de Comercio, Decreto 2-70 Congreso de la República de Guatemala**

El derecho marítimo en Guatemala, si bien es cierto que existe una regulación del mismo que se encuentra vigente en el Código de Comercio actual, siendo el libro III del Comercio Marítimo cuya ficha técnica establece que se divide en ocho títulos y comprende del Artículo 827 al 1319, dado según el inciso 1° del Artículo 1 de las Disposiciones derogatorias y modificatorias del Decreto 2-70, del Congreso de la República, donde establece que este libro quedó vigente del anterior Código de Comercio (Decreto Gubernativo 2948).

- **Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente, Decreto 68-86 del Congreso de la República de Guatemala**

Emitida en 1986, la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente, es una de las primeras leyes ambientales vigentes en Guatemala. El enfoque de esta ley se desarrolla a partir de la creación de una autoridad nacional ambiental, la Comisión Nacional del Medio Ambiente, CONAMA. Con el derecho del mar se relaciona en el aspecto de velar por la correcta aplicación de las leyes ambientales para evitar la contaminación en todas las reservas de mar territorial del Estado.

- **Ley de Áreas Protegidas Decreto 110-96 del Congreso de la República de Guatemala**

Dentro de la ley de las áreas protegidas, se establece como parte fundamental el evitar toda depredación de todo recurso terrestre o marítimo, haciendo la relación en este caso a toda embarcación que provenga al territorio nacional y contenga todas las medidas de precaución necesarias para evitar un desastre dentro del entorno marítimo. Citando por ejemplo, un derrame de petróleo accidental, tal y como lo establece el Artículo 7 el cual evoca que son áreas protegidas, incluidas sus respectivas zonas de amortiguamiento, las que tienen por objeto la conservación, el manejo racional y la restauración de la flora y fauna silvestre, recursos conexos y sus interacciones naturales y culturales, que tengan alta significación por su función o sus valores genéticos, históricos, escénicos, recreativos, arqueológicos y protectores, de tal manera de preservar el estado natural de las comunidades bióticas de los fenómenos geomorfológicos únicos, de las fuentes y suministros de agua, de las cuencas críticas de los ríos de las zonas protectoras de los suelos agrícolas, de tal modo de mantener opciones de desarrollo sostenible.



- **Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla.
Decreto 4-93 del Congreso de la República de Guatemala.**

Se deroga el Decreto Ley 177, para crear este ordenamiento jurídico, cuyo objetivo esencial es administrar y proporcionar servicios de embarque y desembarque de pasajeros, carga, descarga y transferencia de mercancías y servicios conexos, cuyo domicilio estará en el departamento de Izabal, específicamente en el municipio de Puerto Barrios, pero se podrá establecer oficinas en donde se considere necesario, según lo establecido en el Artículo 6.

- **Decreto 70-2008 del Congreso de la República de Guatemala**

Reforma a la Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Santo Tomas de Castilla.

- **Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal Decreto Ley No. 100-85**

Según lo establecido en los Artículos 1 y 3, la Empresa Portuaria Quetzal, se define como una entidad estatal, descentralizada y autónoma, con personalidad jurídica propia y capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones, la que se denominará Puerto Quetzal.

Su comunicación con el Organismo Ejecutivo, será por medio del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas, (que actualmente es el Ministerio



de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda), y sus objetivos más importantes son satisfacer la demanda de tráfico portuario, tanto para carga y descarga de mercaderías, como para el embarque y desembarque de persona, así también proporcionar servicios marítimo-portuarios conforme a la tecnología moderna, de igual forma elaborar y ejecutar los proyectos de desarrollo portuario conforme a los lineamientos y políticas que se definan para ese sector, y establecer relaciones comerciales con otras entidades nacionales e internacionales; de aquí deviene su relación con el derecho marítimo ya que regula normas que se aplican dentro del comercio internacional y supletoriamente supervisar toda entrada y salida de buques o cruceros turísticos o con mercadería.

- **Decreto 6-2002 del Congreso de la República de Guatemala**

Reforma a la Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal, en cuanto a la distribución de utilidades que recibe la Empresa Portuaria Quetzal.

- **Ley de Pesca y Acuicultura, Decreto 80-2002 del Congreso de la República de Guatemala**

Su relación con el derecho marítimo, se establece en todo lo referente a regular la pesca por buques extranjeros de forma indiscriminada en territorio soberano guatemalteco.



- **Código Penal, Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala**

En cuanto al Código Penal, en el Artículo 5 numeral 2, éste se aplicará al delito cometido en nave, aeronave o cualquier medio de transporte guatemalteco, cuando no hubiere sido juzgado en el país en el que se cometió el delito. Éste es una protección dada a buques, naves y aeronaves guatemaltecas, en cuanto a la aplicación del derecho penal guatemalteco.

- **Código de Trabajo, Decreto 1441 del Congreso de la República de Guatemala**

En cuanto al Código de Trabajo, se regula lo referente a los regímenes especiales de trabajo, entre el cual está el régimen especial de trabajo para que quienes laboran en el mar dentro de buques.

- **Código Aduanero Uniforme Centroamericano, Decreto Ley 169**

Regula todo lo referente al comercio internacional a nivel centroamericano, regulando la importación y exportación de productos, su liberación de aduanas, y la reducción de aranceles.

- **Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico, Decreto Ley Número 334**

Se regula la creación de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico, como una entidad estatal, autónoma y descentralizada; cuenta con personalidad jurídica propia que le faculta para adquirir derechos y contraer obligaciones.

Su Ley Orgánica norma las funciones y atribuciones técnico-administrativas que le corresponde desarrollar para la consecución de sus objetivos y coadyuvar al desarrollo económico-social del país. Su gestión institucional es realizada en coherencia con lineamientos emanados del Gobierno Central, normas internas, leyes, acuerdos, reglamentos nacionales y convenios internacionales ratificados por Guatemala.

- **Decreto 519 del Presidente de la República de Guatemala**

Reforma al Decreto Ley Numero 334 Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico.

- **Decreto 26-77 del Congreso de la República de Guatemala**

Se regula todo lo referente a creación de un fondo para el fomento al Desarrollo de la Marina Mercante Internacional, que administraría la Corporación Nacional



Financiera (CORFINA). El ánimo de la creación del mismo decreto, era fomentar el andamiaje de lo referente a la marina y buques nacionales, pero el Artículo 5 fue derogado por el Decreto 140-96 del Congreso de la República de Guatemala.

- **Decreto 1-82 del Congreso de la República de Guatemala**

Reformas al Decreto 26-77 del Congreso de la República de Guatemala, referente a la a la modificación sobre los ingresos a CORFINA por los fletes marítimos de importación.

- **Decreto Ley 117-84**

Reformas al Decreto 26-77 del Congreso de la República de Guatemala, nueva modificación a la redistribución sobre los ingresos a CORFINA.

- **Decreto 70-94 del Congreso de la República de Guatemala**

Este Decreto es referente a la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, posee íntima relación hacia el derecho marítimo.



- **Decreto 140-96 del Congreso de la República de Guatemala**

Se deroga el Artículo 5 del Decreto 26-77 referente al fondo para el fomento de la marina mercante internacional, y todo saldo remanente que quedare del fondo, tenía que ser liquidado.

- **Decreto 3-2010 del Congreso de la República de Guatemala**

Reformas a la Ley de Circulación de Vehículos, Marítimos y Aéreos, en cuanto al derecho marítimo regula las condiciones de entrada a buques extranjeros a la República de Guatemala.

c) **Acuerdos Gubernativos**

- **Acuerdo Gubernativo 328-2009**

Aprobar la Política para el Manejo Integral de las Zonas Marino Costeras de Guatemala, formulada por el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales.

- **Acuerdo Gubernativo 383-2010**

Reforma al Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de la Defensa en cuanto a la defensa del derecho del mar.



d) Acuerdos Ministeriales

- **Acuerdo Ministerial 50 (Ministerio de Economía)**

Se da la creación del Departamento de Transporte Marítimo Y Fluvial.

- **Acuerdo Ministerial 1687-2007**

Acuerda que Puertos Marítimos deberán cumplir obligaciones del CODIGO PBIP, según su Artículo 1, establece que los Puertos Marítimos del país, deberán implementar las acciones necesarias para dar cumplimiento a los compromisos de observancia obligatoria para Guatemala, contenidos en el Código Internacional para la Protección a Buques y de las Instalaciones Portuarias.

Así también se deben cumplir acciones necesarias para que Guatemala, pueda actualizar sus puertos marítimos, no solamente enfocado al comercio, sino también hacia el turismo, con lo cual aún no posee la actualización ni capacitación legislativa suficiente para abordar el los compromisos de este Código.



e) **Disposiciones Reglamentarias**

- **Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República de Guatemala**

Emitido el 21 de abril de 1939 por el Presidente de la República y publicado el 22 de mayo de 1939, establece según el Artículo 1, establece que el reglamento para el gobierno y policía de los Puertos de la República, comprende los puertos marítimos, aéreos, lacustres, fluviales, terrestres e hidropuertos; y a su vez, asegura y facilita la aplicación de disposiciones legales preexistentes, con relación al movimiento migratorio en el país en lo que corresponde a los expresados puertos.

4.5 **Aspectos relacionados a ramas afines al derecho del mar y derecho marítimo**

➤ **El derecho de navegación**

Se hace necesario recurrir a la definición de nave, que proviene del latín **navis**, siendo una construcción capaz de flotar. El término se utiliza, por lo tanto, como sinónimo de embarcación o barco. Para el derecho marítimo, el derecho de navegación se le denomina cualquiera embarcación destinada al transporte de pasajeros o mercaderías, Actualmente, el vocablo nave es muy usual en virtud que



resulta cómodo y elegante sinónimo de buque y tomando en cuenta que de él derivan voces insustituibles, como navegación, entendida esta como ciencia o arte de navegar; la traslación de un punto a otro utilizando una embarcación, o movimiento de la misma sobre las aguas o bajo la superficie de ellas, con retorno al punto de partida.

En Guatemala se regula el derecho de navegación en el Decreto 20-76 del Congreso de la República de Guatemala.

➤ **El seguro marítimo**

- **Antecedentes del seguro marítimo**

Los antecedentes del seguro marítimo, datan desde la época del derecho romano donde existan dos circunstancias en las cuales se utilizaba la pérdida de mercancías echadas al mar para aligerar la nave donde se prestaba un servicio de transporte para repartirse proporcionalmente entre todos los propietarios de los bienes transportados, de acuerdo con la costumbre helenística del comercio mediterráneo, y también se encontraba el préstamo a la avería gruesa y finalmente la declaración expresa de seguro, este último contiene una posición muy particular, ya que podría extender su responsabilidad por custodia a las cosas que acompaña a lo que es el verdadero objeto del contrato, curiosamente aquí se encuentra inmiscuida la figura del comodatario, y este mismo personaje



dispone en caso de hurto de las acciones penales en contra de quien lo hubiera cometido.

“En la Edad Media, las pólizas de seguro presentaron a la institución como un tipo de venta, en donde el traspaso del bien asegurado, se hacía definitivo cuando se hubiera perdido o hubiera sido dañado, caso en el cual el asegurador entregaba la suma total que era asegurada, o la parte correspondiente a la pérdida”.⁴⁰

En Italia entran a funcionar los seguros de riesgos marítimos en la ciudad de Florencia según los Estatutos del Arte de Calimala del año 1301, hasta que en 1347 aparece el primer contrato de seguro marítimo en la región italiana, por lo que posteriormente en España se crearon los primeros instrumentos legales referentes al seguro marítimo, como por ejemplo el de Mallorca entre los años 1357 a 1358, y específicamente el 2 de junio de 1377 en la ciudad de Barcelona, conocida como las Ordenanzas de Barcelona.

Posteriormente a mediados del siglo XV, su efecto llegó a ciudades costeras que regulaban el comercio marítimo, como Venecia, Florencia, Génova, Bilbao entre otras.

⁴⁰ Tenenti, Alberto. **El seguro marítimo en la Europa en los siglos XV y XVI**, pág. 426

- **Definición de contrato del seguro marítimo**

El contrato de seguro marítimo, es un contrato mediante el cual una parte llamada asegurador se compromete o se obliga a indemnizar a otra parte llamada asegurado, mediante una prima, por la pérdida que pudiere ocurrirle a un buque, cuando sufra pérdidas, averías o daños causados por peligros inherentes debido a la carga de un puerto a otro en un tiempo determinado.

➤ **De los riesgos y daños en la navegación marítima**

Según el ilustre experto mercantil René Villegas Lara: “las averías, el abordaje y la arribada forzosa, son temas que se estudian dentro de los diversos riesgos que se corren en la navegación marítima”.⁴¹

- **Avería común o gruesa y avería particular**

La avería es todo gasto en que se incurre para conservar el buque o lo que se transporta, o ambas cosas a la vez, o para cubrir los daños, que se sufren en el proceso de navegación. En el Código de Comercio de Guatemala, dentro del libro III del Decreto Gubernativo 2946, específicamente el Artículo 1083 establece la definición legal de avería, donde establece que son averías en la acepción legal de esta palabra.

⁴¹ Villegas Lara, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco Tomo III**, pág. 348

Todos los daños que sufre el buque, cargado o en laste, antes de hacerse a la mar, durante el viaje o después de fondeado en el puerto de su destino, y los que reciben las mercaderías desde su desembarque en lanchas y otros buques menores, en el lugar de la expedición hasta su desembarque en el de la consignación.

Todos los gastos extraordinarios e imprevistos causados durante el viaje para la conservación del buque, de la carga o ambos a la vez.

La avería común o gruesa consiste en que todos los interesados en el buque y en lo que se transporta, van a soportar las consecuencias de las medidas tomadas con motivo del salvamento, como costo de la avería. Se regula en el Artículo 1088 y 1089 del Decreto Gubernativo 2946 del Código de Comercio anterior al vigente.

“La avería particular o simple son los gastos y perjuicios causados en el buque o en su cargamento que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga”.⁴² Se regula en el Artículo 1123 del Decreto Gubernativo 2946 del Código de Comercio anterior al vigente.

- **Abordaje**

“El abordaje es toda colisión fortuita de buques que causa un daño. Como en principio el daño se presume fortuito, el buque que lo sufre tiene que soportar la

⁴² Broseta Pont, Manuel. **Manual de derecho mercantil**, pág. 430



perdida. Pero si fue ocasionado por dolo, negligencia o impericia del capitán o de la tripulación de los buques que choquen el daño lo indemniza el culpable”.⁴³ En el Código de Comercio de Guatemala, se encuentra regulado en el libro III del Decreto Gubernativo 2946, de los Artículos 1128 al 1134.

- **Arribada forzosa**

“La arribada forzosa ocurre cuando un barco tiene que entrar necesariamente a un puerto que no era su destino. Tanto en la doctrina como en nuestra ley está establecido que la arribada forzosa puede ser legítima e ilegítima. Es legítima cuando el barco entra a puerto distinto por un caso fortuito inevitable e ilegítimo, cuando se hace o con dolo, negligencia o impericia del capitán. En el Código de Comercio de Guatemala, la arribada forzosa se encuentra regulada en el libro III del Decreto Gubernativo 2946, de los artículos 1135 al 1148”.⁴⁴

4.6 **Contratos del comercio marítimo**

Los contratos que se realizan a nivel marítimo poseen la misma fuerza jurídica de cumplimiento, de igual manera fueran realizados en tierra firme. Tomando en cuenta la incidencia en cuanto al derecho marítimo se hace necesaria e indispensable, abordar los siguientes contratos, por su íntima relación con el derecho marítimo:

⁴³ Villegas Lara, René Arturo. **Ob Cit**, pág. 349

⁴⁴ **Ibíd.** pág. 349



- **Contrato de utilización de buque**

“Por buque se entiende toda construcción flotante destinada a navegar por agua, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua, no incluyendo los vehículos que se desplazan sobre un colchón de aire”.⁴⁵

- **Contrato de construcción de buque**

Es el modo originario habitual de adquisición de la propiedad de un buque. La construcción puede adoptar dos formas distintas, que se conocen habitualmente como construcción por economía y por empresa o precio alzado.

En la primera, el constructor la realiza por su cuenta, poniendo los materiales y encargando el trabajo manual o técnico necesario. En la segunda, que es la habitual merced hacia al desarrollo de las empresas de construcción naval, el constructor efectúa la obra por encargo de otra persona, poniendo aquél lógicamente los materiales y el trabajo indispensables para construir y entregar el buque.

- **Contrato de arrendamiento del buque**

Al igual que se da en arrendamiento un bien inmueble, el buque también puede ser objeto de este contrato, y el mismo se realiza entre el propietario que cede al

⁴⁵ Goldstein. Mabel. **Diccionario jurídico consultor magno**, pág. 85



arrendatario, el uso o goce de aquél por un periodo de tiempo determinado en contraprestación al precio.

Las obligaciones de las partes son, para el propietario, la entrega del buque en el lugar y tiempo convenido, con los accesorios y documentación, manteniéndolo en estado de navegabilidad hasta dicha entrega y garantizando el uso o goce pacífico del mismo al arrendatario. Éste, por su parte, debe recibir el buque en el lugar y tiempo previstos, destinarlo al uso convenido o al que por su naturaleza deba prestar, pagar el precio en la forma y plazo estipulados y, finalmente, devolver el buque al término del contrato en el lugar pactado, en el mismo estado en que lo recibió, con excepción de las averías producidas por fuerza mayor y de los supuestos de depreciación por su normal uso.

El concepto de arrendamiento que establece que el Código Civil Guatemalteco, es aplicable al arrendamiento de buque, ya que convergen los mismos elementos personales, formales y reales.

- **Contrato de fletamento y transporte**

El transporte ha contribuido de forma muy activa al desarrollo y avance de la civilización entre todos los pueblos del mundo, siendo el transporte marítimo uno de los medios que mayor aporte ha dado entre otras razones, por estar casi dentro del 70% del globo terráqueo.

Sin pretender desconocer la importancia del transporte aéreo, la valoración del transporte marítimo es imprescindible en toda transacción mercantil de carácter internacional.

El contrato de fletamento tiene una gran importancia en cuanto al transporte por mar en virtud de considerarse a que es la base jurídica de los demás contratos de transporte marítimo, toda vez que dentro de sus características, ésta que es eminentemente consensual, no obstante a ello se requiere formalidades como su formalización escrita, para que se perfeccione el contrato. El fletador es la persona que contrata con el naviero (fletante) la utilización del buque para el transporte de sus mercancías.

“El Contrato de fletamento se rescindirá y se extinguirán todas las acciones que de él se originen si antes de la salida del buque ocurriese la declaración de guerra o sterdicción del comercio con la potencia a cuyos puertos debía el buque hacer su viaje”.⁴⁶

El término fletamento sirve para designar un contrato que, tal como se dice en el anteproyecto de Código Marítimo Centroamericano, permite que el naviero se obligue a realizar un servicio de navegación, conservando la posesión dirección y responsabilidad del viaje.

⁴⁶ Delgado Knight, Marla, **El contrato de fletamiento, su tratamiento en el Código de Comercio vigente en Cuba, en contribuciones a las ciencias sociales**, tomado de <http://www.eumed.net/rev/cccss/11/midk.htm>, consultado el día 15 de abril de 2012.



Este fletamento se da por medio del negocio del transporte, ya sea de cosas o de personas. El contrato por transporte se puede realizar por tierra, aire y mar, según lo establecido en el artículo 795 del Código de Comercio.

En el caso de transporte por agua, que podría ser utilizando ríos, canales, lagos o el mar mismo, el contrato es siempre de transporte, solo que, si se da en el mar se le denomina transporte marítimo.

El transporte marítimo tiene diversas modalidades y en ellas influye también lo que se transporta. Por ejemplo, un buque petrolero está sujeto a regulaciones distintas a las de un buque que transporta bananas.

Este contrato, que para algunos debe llamársele contrato de fletamento, es un negocio por el cual se presta un servicio: el servicio de transporte. “La doctrina distingue el fletamento según: que el buque se negoció para utilizar su espacio total o por entero, cuando se da por compartimiento, personas, situación última que configura el llamado fletamento-pasaje”.⁴⁷

- **Términos de Comercio Internacional (INCOTERMS) (Versión 2011)**

Los INCOTERMS son los términos comerciales internacionales que definen y reparten claramente las obligaciones, gastos y riesgos del transporte internacional y del seguro tanto entre el importador y el exportador.

⁴⁷ Villegas Lara, René Arturo. **Ob Cit**, págs. 346 al 347.



Estos términos son reconocidos como estándares internacionales por las autoridades aduaneras y las cortes en todos los países.

Cuando los comerciantes entran en un contrato para la compra y la venta de mercancía está libre de negociar términos específicos en su contrato. Estos términos incluyen el precio, la cantidad y las características de las mercancías.

Los INCOTERMS nacieron a inicios del siglo XX, como producto de exhaustivos estudios de la Cámara de Comercio Internacional y grandes exportadores, realizados a causa de los conflictos provocados entre dos países al momento de contratar mercantilmente, por la diferencia que cada uno pudiese poseer en su legislación.

En el año de 1936 fueron publicados y aceptados. Desde ese entonces periódicamente se revisan para adaptarlos a la realidad comercial mundial.

Se han publicado revisiones en 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 recaudando fondos para la autofinanciación de la Cámara de Comercio Internacional, entidad autónoma que se dedica a esta actividad.

Se les ha catalogado como normalización vertical o especializada por ser aplicada a una específica rama del derecho y del comercio dando una uniforme

reglamentación de derechos y obligaciones a las partes en un contrato de compraventa mercantil.

Los INCOTERMS buscan facilitar las relaciones comerciales internacionales, aceptados por gobiernos, autoridades, profesionales y comerciantes. Surgen para disminuir las discrepancias en la interpretación de los términos en países distintos. No tienen fuerza normativa, sino que su aplicación se realiza en base a la costumbre, por eso se consideran como usos mercantiles y para poder ser válidos dentro de un contrato deben establecerse dentro del mismo como producto de la voluntad de las partes. Los Incoterms son supervisados y administrados por la Cámara de Comercio Internacional en París y son incluidos por las principales naciones comerciales del mundo.

Actualmente hay 11 INCOTERMS en uso, según la última actualización por parte de la Cámara de Comercio Internacional y se clasifican de la siguiente manera:

- **El transporte multimodal:** Es el transporte de mercancías utilizando, mínimo, dos medios de transporte diferentes bajo un único contrato de transporte, desde un punto en un país, donde el operador de transporte multimodal se encarga de la mercancía, hasta el punto designado para la entrega situada en un país diferente.



El hecho de cargar la mercancía en camiones que la llevarán hasta el tren para después entregarla en un puerto y embarcarla por vía marítima implica un uso adecuado del sistema de transporte multimodal.

Dentro el transporte multimodal se encuentra los siguientes incoterms entre los cuales están:

- EXW: Ex Works (EN FÁBRICA).
- FCA: Free Carrier (FRANCO TRANSPORTISTA).
- CPT: Carriage paid to (TRANSPORTE PAGADO HASTA).
- CIP: Carriage and insurance paid (TRANSPORTE Y SEGUROS PAGADOS HASTA).
- DAP: Delivered at place (ENTREGADO EN PUNTO ESTABLECIDO).
- DDP: Delivered at place: (ENTREGADO EN UN PUNTO).

- **El transporte marítimo:** Es el transporte encargado de llevar personas (pasajeros) o cosas (cargas sólidas o líquidas) por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque con un fin lucrativo.

El transporte marítimo, en el ámbito mundial, es el modo más utilizado para el comercio internacional. Es el que soporta mayor movimiento de mercancías, tanto en contenedor, como gráneles secos o líquidos.



Dentro el transporte marítimo se encuentra los siguientes incoterms entre los cuales están:

- FAS: Free alongside ship: (FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE).
- FOB: Free On Board: (FRANCO A BORDO).
- CFR: Cost and freight (COSTE Y FLETE).
- CIF: Carriage and insurance paid (TRANSPORTE Y SEGUROS PAGADOS HASTA).
- DAT: Delivered at Terminal: (ENTREGADO EN TERMINAL).

Expresando con claridad que las ventas con contenedores deberían de hacerse aplicando siempre incoterms multimodales. De hecho en la redacción detallada de cada incoterm se tratarían primero los multimodales y a continuación los sólo marítimos.





CAPÍTULO V

5. Diferencias ideológicas y estructurales entre el derecho del mar y derecho marítimo

5.1 Diferencia a nivel de globalización entre el derecho del mar y derecho marítimo

El desarrollo económico es una condición indispensable para el desarrollo de un país, sin embargo, el crecimiento no sólo depende de las políticas económicas nacionales adecuadas, sino de políticas internacionales en virtud de ser un indicador que guarda relación con el contexto económico internacional.

El escenario de la globalización obliga a crear un índice mayor de desarrollo potencial para competir, procurando con ello oportunidades de inversión, con el ánimo de obtener un auge en el crecimiento y aprovechamiento de los mares, y el comercio marítimo.

En el derecho marítimo el flujo del comercio abre mercados internacionales con el aprovechamiento de los recursos del mar convirtiéndolo en un derecho marítimo práctico, efectivo y comercialmente beneficioso para un Estado, ya que el comercio mundial favorece a todos los que participan en él.

Dentro del derecho del mar, la globalización atenta categóricamente contra la soberanía de un Estado, ya que obliga a ceder parte de esta soberanía, en virtud de la necesidad que posee este derecho, de ajustarse a las políticas económicas mundiales que cada vez se dinamizan bajo el argumento de hacerlas más ágiles y flexibles lo que en determinado momento puede vulnerar esta soberanía.

Sin embargo en lo que respecta a la diferencia a nivel de globalización sobre el derecho del mar y derecho marítimo, se da una controversia fuerte, ya que mientras el primero, se basa concretamente en la protección de la soberanía de un Estado, hacia la jurisdicción de su mar territorial, el segundo trata en forma indirecta de quebrantar esa protección, generando la idea de agilizar el tráfico de mercancías y bienes de un lugar a otro, con lo cual se vende la idea de generar bienestar a las familias con el argumento de satisfacer las necesidades de las mismas.

5.2 El Estado de Guatemala y su posición ante la globalización del derecho del mar y derecho marítimo

En materia de competitividad, el Estado de Guatemala, aún presenta deficiencias estructurales en relación con los países desarrollados y en vías de desarrollo en virtud de la poca importancia que se obtiene por parte de los legisladores al momento de crear leyes con el fin de obtener el mejoramiento, aprovechamiento y protección de toda reserva hídrica a nivel estatal, tratando con ello de incentivar a que el comercio internacional se interese en invertir para producir más riqueza en el territorio.



Guatemala se inclina a ceder parte de su soberanía, para ingresar totalmente en el proceso de globalización ya existente, con lo cual ha pasado a ser parte del Tratado de Libre Comercio, tratando con ello de alguna manera de estimular la expansión y diversificación del comercio de bienes y servicios entre el país guatemalteco y los Estados suscriptores del Tratado, tratado que también facilita el promover condiciones de libre competencia dentro de la zona de libre comercio.

Eliminando recíprocamente las barreras al comercio de bienes y servicios originarios, promover y proteger las inversiones orientadas a fortalecer la capacidad competitiva de los países signatarios en las corrientes de intercambio mundial y crear procedimientos eficaces en cuanto a la aplicación y cumplimiento de este tratado, para su administración conjunta y la solución de controversias.

A pesar que el derecho del mar, es de naturaleza hermeneuta, se ha desviado mucho de su significado original, ya que en algunos casos, se dice que es un aliado importante frente a la globalización, y va regulando y resguardando la intromisión y el aprovechamiento ilícito de recursos que por derecho le pertenecen únicamente al Estado y sus habitantes, con lo cual no pierde su sentido proteccionista, pero si su fuente de creación, que es el de regular la comisión de arbitrariedades por otros Estados, en sus reservas hídricas.

De lo anteriormente descrito, se puede establecer se puede establecer que el derecho marítimo cumple un doble rol ya que no solamente regula el comercio internacional,



imponiendo normas y sanciones, aprobadas y ratificadas por los Estados, sino que también ayuda al desarrollo de un Estado, a través de la captación de tributos, para ejecutar servicios públicos y satisfacer necesidad de la población, pero en algunos casos desafortunados, sin importar que las actividades mismas, sean de naturaleza peligrosa para la soberanía de un Estado, e impliquen un peligro latente en la pérdida de un ecosistema marítimo.

Guatemala necesita de criterios definidos para no estancar la posibilidad de un desarrollo tan prometedor en cuanto a materia económica y social, al hacer frente a la constante competitividad creciente a raíz de la globalización.

Se entiende que para tener un prestigio a nivel internacional, debe existir un conocimiento científico concreto, con preparación activa de políticas económicas, culturales, sociales solidas, para poder explotar en una forma productiva de eficiencia y efectividad todo recurso hídrico que en este caso Guatemala posee, evitando vulnerar y comprometer la soberanía sobre los recursos que le pertenecen.

5.3 Análisis social y jurídico sobre la diferencia estructural entre legislación del derecho del mar y derecho marítimo en Guatemala

Guatemala destaca a nivel mundial por estar situada geográficamente en medio de los Océanos Pacífico y Atlántico, también por sus recursos y bellezas naturales que

abarcen todo su territorio, pero principalmente por ser un estado con una posición geoestratégica a nivel latinoamericano.

Desafortunadamente con el paso de los años, en el territorio nacional se han intensificado los movimientos del crimen organizado, citando principalmente a dos delitos muy recurrentes, el contrabando y el narcotráfico, aprovechándose ilegalmente al utilizar el territorio marítimo guatemalteco, para trasladar su mercancía hacia países del norte de América, siendo sus destinos principalmente México y los Estados Unidos.

Referente al derecho marítimo, es un tanto deplorable, ya que a pesar de poseer normativas que regulan actividades concernientes al comercio internacional y estar debidamente legislado, aun existiendo instituciones que velan por el correcto desempeño del mismo, como lo son la Portuaria de Santo Tomas de Castilla localizado en el municipio de Puerto Barrios, departamento de Izabal y de Puerto Quetzal ubicado en el municipio de Puerto de San José, departamento de Escuintla, en cuanto a la regulación de la entrada y salida de buques (granaleros, portacontenedores, tanque, frigorífico, costero, transbordador) o cruceros por citar algunos ejemplos, desafortunadamente no se cuentan con los recursos necesarios para la resolución de conflictos.

Es decir, no se cumple con esta función de regulación de actividades, lo que hace no dar seguimiento al correcto desempeño de las entidades de velar que las normas que



regulan este tipo de comercio se cumplan, por lo que al existir vulneración de las mismas se deja en estado de indefensión al derecho marítimo.

En cuanto al derecho del mar, a pesar de ser una rama que ha estado siempre presente debido a la incidencia que tiene el país por encontrarse en un zona estratégica, no se le da la importancia debida, ya que existe una decodificación alarmante de este derecho, encontrándose en muchas normas a nivel nacional, algunas normas positivas pero no vigentes, ya que datan mas de hace 30 años, y no se le da una actualización necesaria, con lo cual muchos de los recursos hídricos estatales han sido tomados de forma indiscriminada por carecer de una estrategia política económica y legal efectiva a beneficio del país en su caso por mineras y empresas transnacionales, que han dejado de valorar normas de viabilidad humana, dando como consecuencia efectos dañinos en la población, que lejos de otorgar un beneficio equitativo común, únicamente representa un valor económico para unos pocos, dejando en total vulneración los derechos de la mayoría, especialmente de aquellas comunidades que se encuentran con una afectación más inmediata.

Va importando a las autoridades correspondientes, la forma de utilización de los recursos hídricos, y menciono que estos recursos ya que no son solamente a nivel interno, sino también lo es a nivel externo.

Guatemala posee legislación vigente como lo es la Ley de Pesca y La Ley de Protección al Medio Ambiente no se ejecuta en muchas ocasiones las disposiciones

establecidas en estos cuerpos legales. Siendo el objeto común de las mismas la protección a los recursos de flora y fauna a nivel de este Estado.

A pesar de la ratificación de la Convención de las Naciones Unidas para el derecho del mar en el año de 1997 por Guatemala, aun se observa apatía en la inoperancia de las instituciones del Estado encargadas de llevar a cabo el compromiso férreo en cuanto al resguardo de las aguas territoriales, comprendiendo el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental e inclusive la zona económica exclusiva.

En cuanto a la lucha al crimen organizado como ya se mencionó con anterioridad, y por esta misma situación, se tiene que pedir ayuda extranjera para el control del delito a países como México y Estados Unidos, e indirectamente aquí se cede una parte de la soberanía del territorio nacional, para que estos comandos navales (llamados Guardia Costera), realicen su labor de inspeccionar y detener a sujetos que se encuentran efectuando acciones delictivas o bien que laboren al margen de la ley, utilizando los recursos hídricos y externos del mismo Estado para su aprovechamiento personal.

5.4 Posición del profesional del derecho en cuanto al conocimiento de las diferencias del derecho del mar y derecho marítimo

En cuanto a la posición con respecto del conocimiento del derecho del mar y el derecho marítimo por parte del profesional del derecho, es de establecer por una parte, que aunque la rama del derecho marítimo, existe desde la antigüedad y fue parte



fundamental en cuanto a la consecución de metas a lo largo de la historia, no se le da la importancia debida, incorporándolo como área de estudio, actualización e investigación, en las facultades donde se manejan estos temas en virtud de ser parte del globo terráqueo, toda vez que se tiene de mares o aguas el 70%, y Guatemala posee una localización geográfica estratégica, precisamente recostada en dos mares, que si bien es cierto genera la posibilidad de riqueza, si no se le da el valor legal adecuado, provoca el aprovechamiento ilegal de quienes utilizar su mar para actividades delictivas en contra del Estado.

Aun hoy en día ciertos profesionales, aún utilizan la unión de estas dos ramas del derecho para la explicación y consecución de sus obras, confundiendo al estudiante de la rama de Ciencias Jurídicas y Sociales, en cuanto a la comprensión, entendimiento y diferenciación de estas dos ramas, que son distintas no en cuanto su origen, pero si en cuanto a su aplicación.

En cuanto al derecho del mar, existe doctrina e investigaciones referentes a la misma, pero no se le ha dado un análisis concreto y tomar en cuenta el factor esencial que inmiscuye a la soberanía del Estado, e inclusive no se hace referencia tampoco a la territorialidad o a los recursos naturales, y al derecho marítimo se aplica que referente a las normas de derecho internacional y establecer la importancia de las reglas de comercio internacional para el correcto desempeño de buques, navieros o cruceros que sirven en algunos casos como transporte de personas o transporte de cosas a nivel internacional.



Por lo que la tarea del profesional de derecho, es de actualizarse con la modernización de la legislación del derecho marítimo y del derecho del mar, no únicamente para correcto desempeño de su trabajo diario, sino también para fortalecer y robustecer los postulados del Código de Ética Profesional, y con ello colaborar con dar un gran aporte al mejoramiento del Estado guatemalteco.

Y ello, no solamente en materia tributaria o fiscal, o en lo mercantil, sino brindar con información certera una mejor calidad de enseñanza en las aulas universitarias en cada una de sus facultades.

5.5 Diferencias ideológicas y estructurales entre el derecho del mar y derecho marítimo

En cuanto a las diferencias estructurales e ideológicas del derecho del mar y el derecho marítimo resalto el presente cuadro, donde se especifica concretamente, como éstas ramas del derecho, aunque poseyendo elementos en común, son muy distintas dentro de su aplicación, al momento de un conflicto jurídico establecido.

TEMAS	DERECHO DEL MAR	DERECHO MARÍTIMO
1. Antecedentes	Con el uso del océano y sus recursos, el hombre pudo subsistir, es decir desde tiempos de la prehistoria, el	Los egipcios realizaron los primeros acercamientos con pueblos vecinos para la

	<p>ser humano se servía del mismo para su satisfacción de intereses, con el cual el mar era indispensable para el desarrollo social y económico.</p>	<p>construcción de barcos.</p>
2. Origen	<p>Se dio su escisión de la rama del derecho marítimo en la conferencia de codificación del Derecho Internacional en La Haya, Holanda en el año de 1930.</p>	<p>Su origen como rama del derecho se dio en Grecia ya que se dieron las primeras recopilaciones de leyes marítimas.</p>
3. Finalidad	<p>La protección de la soberanía, la territorialidad y los recursos naturales propios de los países.</p>	<p>La regulación en lo concerniente al comercio internacional, transporta multimodal, marítimo y fluvial.</p>
4. Características	<p>Las características que engloba al derecho del mar son la territorialidad, la soberanía, la preeminencia</p>	<p>Las características que engloba al derecho marítimo son la antigüedad, el</p>

	internacional y la internacionalidad.	tradicionalismo, el origen consuetudinario, la celeridad, autonomía, internacionalidad, y universalidad.
5. Codificación	El derecho de mar como rama propia del derecho inicio su relación con la legislación a partir de la Codificación del Derecho Internacional en La Haya, Holanda en el año de 1930.	El derecho marítimo como tal, tuvo su primer contacto con el derecho a partir de las Leyes Rodías, pero su codificación se inicio en a partir de mediados del siglo XIX, con lo cual se logro concebir un cuerpo unificado de normas a partir de la Declaración de Paris en el año de 1868.
6. Fuentes	Las fuentes del derecho de mar son la ley, la jurisprudencia, el uso o	Las fuentes del derecho marítimo son ley, la jurisprudencia, el uso o



	costumbre, los tratados, las doctrinas y los principios generales de derecho.	costumbre, los tratados, las doctrinas y los principios generales de derecho, haciendo la diferencia que el derecho marítimo en países nórdicos, se da más importancia a la costumbre que a los países latinoamericanos.
7. Globalización	El derecho del mar protege la soberanía de un Estado, con lo cual sus finalidades no son compatibles con la globalización.	El derecho marítimo promueve el desarrollo del comercio internacional y es uno de los estandartes baluartes de la globalización.
8. Legislación nacional	El derecho del mar posee una similitud fuerte con el derecho administrativo, ya que es un derecho eminentemente joven en cuanto a su	El derecho marítimo posee su mejor ejemplo de codificación a nivel nacional en el Decreto Gubernativo 2946, ya



	aplicación y no posee codificación de normas a nivel nacional, ya que contiene diversos apuntes en algunas normas ordinarias y en la Constitución.	que el mismo no se encuentra vigente, si lo está el libro V que quedo incluido en el Código de Comercio actual.
--	--	---





CONCLUSIONES

1. Los antecedentes históricos del derecho del mar y derecho marítimo, convergen en un mismo supuesto, lo que ha provocado dar un tratamiento equivocado al confundir estas ramas del derecho bajo el supuesto de que las mismas estudian el mismo objetivo y son de aplicación homogénea e inclusive son tomadas como similares o idénticas.
2. Tomando en cuenta que el derecho del mar es el conjunto de principios, instituciones, doctrinas y normas jurídicas que dota de protección a la soberanía estatal, no se le da el tratamiento, importancia y seguridad a los elementos que conlleva este derecho como lo son: La zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva y los fondos marinos y oceánicos.
3. El derecho marítimo regula todo lo referente a la protección de transporte marítimo e incide a cuanto a normas de comercio internacional, el cual ha quedado en un estado de indefensión frente a la poca protección que recibe de las instituciones encargadas de velar por crear normativas específicas que colabore a la efectividad del mismo.



4. En cuanto al conjunto de normas legales nacionales referentes al derecho marítimo, ya se encuentra en un desfase total por ser de la década de los años sesenta, pasando ya medio siglo desde su creación, las cuales son inoperantes con los cambios que la nueva era de la globalización necesita, siendo obligatorios, para ser competitivos como Nación a nivel internacional.

5. En la carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales no existe tratamiento específico sobre estas ramas del derecho, lo que provoca un conocimiento de forma retrógrada, y desafortunadamente impera en el profesional del derecho por no poseer estudios actualizados en el tema del derecho del mar y derecho marítimo.



RECOMENDACIONES

1. Se hace necesario efectuar una revisión a las normas jurídicas y legales vigentes, por parte de las facultades de Ciencias Jurídicas y Sociales del país, para esquematizar y diferenciar las ramas del derecho del mar y derecho marítimo, en virtud que no existe un estudio directo del mismo, proponiéndose la realización de todo tipo de actividades académicas, incluidos foros y seminarios que fortalezcan las diferencias entre estas ramas.
2. Se propone a cualquier entidad facultada, presentar una iniciativa de ley hacia el Congreso de la República de Guatemala, para impulsar el desarrollo del derecho del mar en Guatemala, no únicamente enfocado hacia la rama económica, sino también a nivel ambiental, en cuanto a la conservación de recursos acuáticos, y la protección de su soberanía marítimo-terrestre.
3. Fortalecer a las instituciones del Estado, a través de un decreto legislativo emanado por el Congreso de la República de Guatemala, encargadas de la protección estatal y regulación del comercio marítimo, en cuanto a su adaptación a los tiempos modernos y de tecnificación que se viven, para que Guatemala se encuentre a la vanguardia de competir con el comercio marítimo, dotándolas de los suficientes recursos económicos, logísticos, técnicos y personales para su correcto desempeño.



4. Que el Congreso de la República de Guatemala, realice las reformas urgentes, pertinentes y necesarias al libro III del Decreto Gubernativo 2946 que se encuentra vigente en Código de Comercio actual, enfocados a respetar el principio mercantil de libertad de forma, y de acuerdo a los avances que requiere la modernización del comercio a nivel internacional.

5. Presentar un proyecto de reforma pedagógica por parte de la Universidad de San Carlos de Guatemala, a las diferentes juntas directivas de las diferentes facultades de Ciencias Jurídicas y Sociales, que existan en la República de Guatemala, donde no hayan incorporado al pensum universitario de licenciatura las cátedras de derecho del mar y derecho marítimo, siendo realmente necesario que se realice en el menor tiempo posible.



BIBLIOGRAFÍA

- ARRIVILLAGA, Alejandro. **Diagnóstico del estado actual de los recursos marinos y costeros de Guatemala**. Instituto de Incidencia Ambiental, Universidad Rafael Landivar, Facultad de de Ciencias Ambientales y agrícolas, Instituto de agricultura, Recursos naturales y Agrícolas. Guatemala C.A. Abril 2003.
- BOJÓRQUEZ SANDOVAL, Lionel Enrique. **Apuntes de derecho marítimo**. Tesis de grado académico de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Impresos en Encuadernación MAZA, Guatemala C.A, 1985.
- BROSETA PONT, Manuel. **Manual de derecho mercantil**. Editorial Tecnos S.A. Madrid, España, 1971.
- CERVANTES AHUMADA, Raúl. **Derecho marítimo**. Editorial Herrero S.A., México 1984.
- DELGADO KNIGHT, Marla. **El contrato de fletamiento en su tratamiento en el Código de Comercio vigente en Cuba, en contribuciones a las ciencias sociales**. Publicaciones Universidad de Málaga, España, tomado de <http://www.eumed.net/rev/cccscs/11/midk.htm>
- FAIDUTTI, Juan Carlos. **Derecho internacional del mar**. Editorial U Publicaciones. Quito, Ecuador 2004.
- GARCIA MAYNEZ, Eduardo. **Introducción al estudio del derecho**. Editorial Porrúa, S.A. México D.F 1970.
- GOLDSTEIN, Mabel. **Diccionario jurídico consultor magno**. Editorial Circulo Latino Austral S.A. Buenos Aires, Argentina pág. 85
- GORDILLO GALINDO, Mario. **Derecho procesal civil guatemalteco**. Editorial Praxis. Guatemala, 2010.
- GUTIERREZ DE COLMENARES, Carmen María, y Josefina Chacón de Machado. **Introducción al derecho**. 3era Edición, Instituto de investigaciones jurídicas de la Universidad Rafael Landivar. Guatemala 2007.
- HUITZ ENRIQUEZ, Erick Rolando. **Introducción al estudio del derecho internacional público I**. 1era Edición, Editorial Enríquez. Guatemala, C.A. 2011.
- http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/brochure/ITLOS_Brochure_spanish.pdf.
Tribunal internacional del mar.



<http://hidrologia-ujcv.blogspot.com/2010/01/definicion-de-hidrografia.html>. **Hidrografía de Guatemala**

LANDAZ OTAZO, Leoncio. **Derecho marítimo venezolano**. Ediciones Lima. Venezuela 1986.

LARIOS OCHAITA, Carlos. **Derecho internacional público**. 7ma Edición, Editorial Nawal Wuj. Guatemala 2004.

LOPEZ AGUILAR, Santiago, **Introducción al estudio del derecho, tomo I**. Editorial Estudiantil Fénix. Guatemala 2006.

MARTINEZ DEL ROSAL, Gabriel. **La marina mercante en Guatemala, su historia y sus leyes**. Talleres de papelera, Guatemala, 1974.

OLIVERO GARCIA, Nelson Rafael, **El nuevo derecho del mar**. Tesis de grado de Abogado y Notario de la Universidad Francisco Marroquín, Impresiones Mario, Guatemala C.A., 1986

RIPERT, Georges. **Compendio de derecho marítimo**. Tipografía Editora, Buenos Aires, Argentina, 1954.

RODRÍGUEZ RECINOS, María Lisette. **El nuevo derecho del mar y sus implicaciones político-económicas en la legislación guatemalteca**. Tesis de grado académico de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala C.A, 1988.

ROSSEAU, Charles. José María Trias de Bes. **Derecho internacional público**. Editorial Ariel, Barcelona, España, 1966.

SCHULDERICH TALLEDA, Héctor. **Derecho de la navegación, marítimo y fluvial**. Editorial LUMEN. Buenos Aires, Argentina, 1954.

SEARA VASQUEZ, Modesto. **Derecho internacional público**. Editorial Porrúa, S.A., México. 1984.

SZEKELY, Alberto. **Derecho del mar**. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Autónoma de México. 1era Edición México D.F 1991

URIA, Rodrigo. **Derecho mercantil**. Marcial Pons Editor, 16ª. Edición. Madrid, España, 1989.

VARGAS, Jorge. Et Al. **Derecho del mar**. Centro de estudios económicos y sociales del tercer mundo. Ciudad de México, México. 1978.



VILLAGRAN KRAMER, Francisco. **Casos y documentos de derecho internacional.** Ministerio de educación. Guatemala C.A. 1960.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco, tomo III.** Editorial UNIVERSITARIA, Guatemala C.A. 2006.

VILLEGAS, Carlos Gilberto. **Derecho de las sociedades mercantiles.** 2da Edición, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, Argentina 1986.

TENENTI, Alberto. **El seguro marítimo en la Europa en los siglos XV y XII.** Edición Electrónica, Biblioteca Virtual, Universidad Autónoma de México.

Legislación:

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

Código de Comercio. Decreto Gubernativo 2946.

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

Código de Notariado. Decreto 314 del Congreso de la República de Guatemala.

Código Civil. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 106.

Código Procesal Civil y Mercantil. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 107.

Código Penal. Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala.

Código de Trabajo. Decreto 1441 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley del Organismo Ejecutivo. Decreto 114-97 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley del Organismo Judicial. Decreto 2-89 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley Orgánica de Empresa Portuaria Quetzal. Decreto 1-85 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla. Decreto 4-93 del Congreso de la República.

Ley de Pesca y Acuicultura. Decreto 80-2002 del Congreso de la República de Guatemala.



Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente. Decreto 68-86 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley de Áreas de Reserva Territoriales del Estado. Decreto 126-97 del Congreso de la República.