

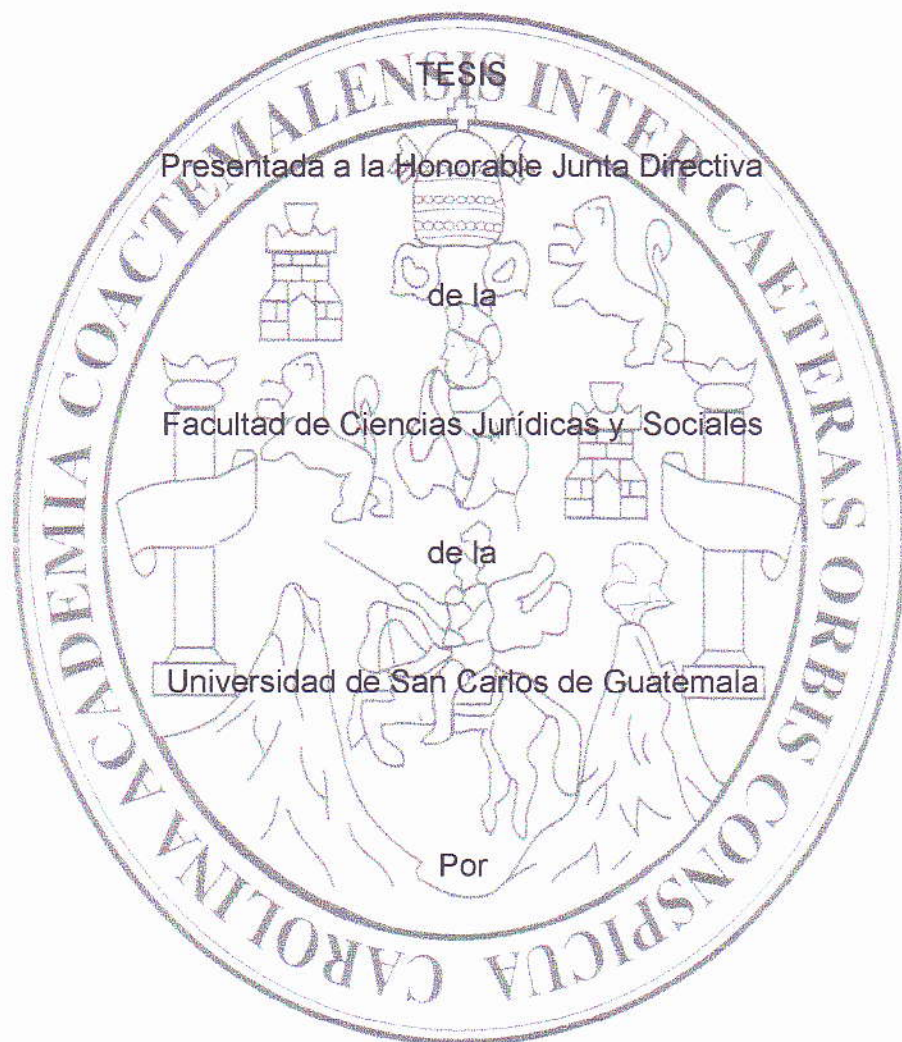
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES



GUATEMALA, JUNIO DE 2013

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

SITUACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO EN GUATEMALA



EDISON MOISÉS BARRIOS FORTUNY

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, junio de 2013

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 I: Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi

VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz

VOCAL IV: Br. Víctor Andrés Marroquín Mijangos

VOCAL V: Br. Rocael López González

SECRETARIA: Licda. Rosario Gil Pérez

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).



Anibal González Dubón
ABOGADO Y NOTARIO COLEGIADO 6,602
ADMINISTRADOR DE EMPRESAS COLEGIADO 5,001
MAGISTER ARTIUM EN DERECHO MERCANTIL
DOCTOR EN DERECHO

Guatemala, 22 de octubre del año 2012

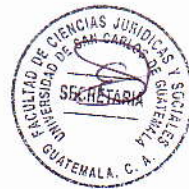
Doctor
Bonerge Amilcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su despacho



Estimado Dr. Mejía:

Tengo el honor de dirigirme a usted con el objeto de manifestarle que por resolución emanada de esa unidad, de fecha trece de enero del dos mil doce, se me nombró asesor de tesis del bachiller **Edison Moisés Barrios Fortuny**, la que se titula: "**Situación del Derecho Marítimo en Guatemala**"; y para lo cual emito el siguiente dictamen:

La tesis en relación, a mi consideración, presenta un aporte al contenido científico técnico en el tema del Derecho Marítimo Guatemalteco. El tema abordado por el bachiller Barrios Fortuny recopila los antecedentes históricos del Derecho Marítimo, para conocer los orígenes del mismo, tratando seguidamente, en forma específica, la temática dentro del Derecho Mercantil Guatemalteco, para conocer como se regula en el mismo; en el capítulo III el bachiller aborda el tema desde la perspectiva de los tratados y convenios internacionales ratificados por Guatemala, para finalmente concluir con el tema de la codificación del Derecho Marítimo en Guatemala, retrayendo la



Anibal González Dubón

ABOGADO Y NOTARIO COLEGIADO 6,602
ADMINISTRADOR DE EMPRESAS COLEGIADO 5,001
MAGISTER ARTIUM EN DERECHO MERCANTIL
DOCTOR EN DERECHO

normativa contenida en el antiguo Código de Comercio y actualizándola con normativa nacional e internacional vigente.

El bachiller Barrios Fortuny realizó investigación bibliográfica, documental y cibernética, utilizando los métodos analítico, sintético e inductivo-deductivo, lo que permitió entrelazar la historia y la legislación. Fueron aplicadas las reglas de redacción y ortografía correctamente, siguiendo las normas estipuladas de la Real Academia de la Lengua Española; las conclusiones y recomendaciones son congruentes y enuncian un aporte científico a esta facultad, contribuyendo doctrinaria y jurídicamente en materia de derecho mercantil.

En consecuencia, y en virtud de lo antes expuesto, se emite **DICTAMEN FAVORABLE**, aprobando el trabajo de tesis del bachiller Edison Moisés Barrios Fortuny, pues a mi criterio el mismo cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Atentamente,

Dr. Anibal González Dubón

Abogado y Notario

Col. 6,602.



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 18 de enero de 2013.

Atentamente, pase al LICENCIADO HEBER FEDERICO CASTILLO FLORES, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del estudiante EDISON MOISÉS BARRIOS FORTUNY, intitulado: "SITUACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO EN GUATEMALA".

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


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



cc.Unidad de Tesis
BAMO/iyf.



LIC. HEBER FEDERICO CASTILLO FLORES

ABOGADO Y NOTARIO

Barrio La Parroquia Cuilapa, Santa Rosa

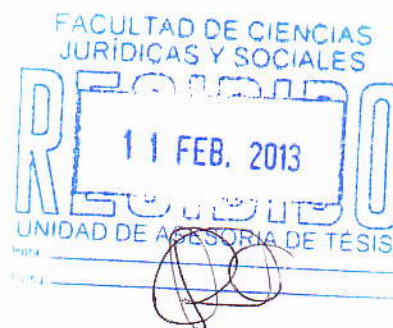
1ª. Calle 1-13 zona 1

TEL.78865100

Guatemala, 25 de enero de 2013.

Doctor

Bonerge Amilcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Ciudad Universitaria



Doctor Mejía:

De conformidad con el nombramiento que me fuera emitido por esa Jefatura en el que se dispone nombrar al suscrito como revisor del trabajo de tesis del bachiller **Edison Moisés Barrios Fortuny**, me permito informar:

El postulante presento el tema de investigación **“Situación del Derecho Marítimo en Guatemala”**.

De la revisión practicada al trabajo de tesis relacionado, se puede extraer que el mismo cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, relativos al contenido científico y técnico de la tesis, así como la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la bibliografía nacional y extranjera consultada, siendo las conclusiones y recomendaciones del trabajo presentado, una contribución científica para la Facultad.

Esencialmente, es de hacer notar que el trabajo presentado, aborda un tema de especial importancia, como lo es, lo relativo al Derecho Marítimo en Guatemala, y la legislación vigente nacional e internacional que regula su adecuado desenvolvimiento.

En ese sentido, se considera que, no obstante la legislación nacional que contempla el Derecho Marítimo se encuentra en el Código de Comercio de 1946, el que ya fue derogado por el Código de Comercio actual, a excepción del libro III que trata sobre el tema que se aborda, existen



LIC. HEBER FEDERICO CASTILLO FLORES

ABOGADO Y NOTARIO

Barrio La Parroquia Cuilapa, Santa Rosa

1ª. Calle 1-13 zona 1

TEL.78865100

diversos cuerpos normativos internacionales que viabilizan el desarrollo actual del Comercio Marítimo en Guatemala, sin desestimar la necesidad que existe de modernizar específicamente la normativa guatemalteca aún vigente conforme a los requerimientos globalizados actuales.

En virtud de lo anterior, acertadamente en el trabajo relacionado se recomienda darle énfasis al estudio del Derecho Marítimo dentro de las aulas universitarias debido a la importancia que este representa para los intereses del Estado y como objeto de estudio de los estudiantes de la carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales, Abogacía y Notariado de las diferentes universidades del país.

En conclusión, y en virtud de haberse satisfecho las exigencias del suscrito revisor derivadas del examen del trabajo, y por las razones anteriormente expresadas, apruebo el trabajo de tesis relacionado y considero que el mismo debe continuar su trámite a efecto de que se ordene la impresión del mismo y se señale día y hora para su discusión en el correspondiente examen público, con mi **DICTÁMEN FAVORABLE**.



Lic. Heber Federico Castillo Flores
ABOGADO Y NOTARIO
Col. 5265.



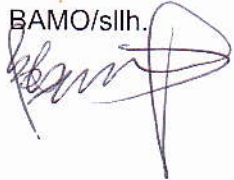
FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES


Ciudad Universitaria, zona 12
GUATEMALA, C.A.



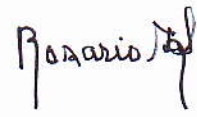
DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 17 de mayo de 2013.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante EDISON MOISÉS BARRIOS FORTUNY, titulado SITUACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO EN GUATEMALA. 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/silh.



Lic. Avidán Ortiz Orellana
DECANO







DEDICATORIA

A DIOS:

El más grande y digno de alabar. A Él, sea la gloria.

A MIS PADRES:

Manfredo Ángel Barrios Fuentes y Margarita Isabel Fortuny López de Barrios, quienes ni por un segundo dudaron de mí y me guiaron con su ejemplo. ¡Gracias!

A MIS HERMANOS:

Omar, Luis y Luz de María, quienes me infundieron fuerzas para seguir siempre adelante.

A MI ESPOSA:

Diana Liceth Morales Juárez de Barrios, que con amor y paciencia me acompañó siempre en mis noches de desvelo.

A MIS HIJOS:

Juan Fernando y Angie Luz María, es por ellos que los sueños de crecer, se mantienen firmes.

A DOS PERSONAS ESPECIALES:

María Isabel y Manolito, quienes son como mis hijos y siempre están conmigo.

A MI FAMILIA EN GENERAL:

Sé que siempre cuento con ustedes.



A MIS COMPAÑEROS:

Con quienes compartimos grandes momentos. En especial a Oscar Orlando Aquino, quien con su humildad me dio grandes lecciones de vida.

A MIS AMIGOS Y AMIGAS:

Gracias por su apoyo.

A MI ASESOR Y REVISOR DE TESIS:

Dr. Aníbal González Dubón y Lic. Heber Federico Castillo Flores. Por su paciencia, apoyo y profesionalismo brindado en el desarrollo del trabajo de tesis efectuado.

A LOS PROFESIONALES:

MA. Avidán Ortiz Orellana y Dr. Bonerge Amílcar Mejía Orellana. Quienes como autoridades de mi Facultad, me brindaron todo el apoyo para que hoy pueda obtener el éxito de ser un profesional de las Ciencias Jurídicas y Sociales.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, que permitió que culminara mis estudios de educación superior.

A:

La gloriosa y tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, que me permite el orgullo de ser San Carlista.



ÍNDICE

Pág.

Introducción	i
--------------------	---

CAPÍTULO I

1. Antecedentes históricos del derecho marítimo	1
1.1. Edad Antigua	1
1.2. Edad Media	3
1.3. Edad Moderna	3
1.4. Distintos períodos de la navegación	8

CAPÍTULO II

2. El derecho marítimo en el derecho mercantil guatemalteco	13
2.1. Definición del derecho mercantil marítimo	13
2.2. Contenido del derecho comercial marítimo	15
2.3. Instituciones jurídicas del derecho comercial marítimo	18
2.4. De los riesgos y daños de la navegación marítima	23

CAPÍTULO III

3. El derecho marítimo desde la perspectiva de los tratados y convenios internacionales ratificados por Guatemala	27
3.1. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CDM, o también CONVEMAR O CNUDM)	27
3.1. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en Guatemala	40
3.3. C-108 Convenio Sobre los Documentos de Identidad de la Gente de Mar, 1958, ratificado por Guatemala el 28/11/1960	65

CAPÍTULO IV

4. Codificación del derecho marítimo en Guatemala	73
4.1. Codificación en Guatemala	73
4.2. Leyes de derecho marítimo en Guatemala	74
4.3. Propuesta de Ley general portuaria y marítima	75
4.4. Libro III vigente del Código de Comercio de 1946 derogado	91
4.5. Creación de la Comisión Portuaria Nacional	94
CONCLUSIONES	101
RECOMENDACIONES	103
BIBLIOGRAFÍA	105



INTRODUCCIÓN

El Estado de Guatemala se rige por normas de carácter interno e internacional, este último integrado por tratados y convenios debidamente ratificados. La Constitución Política de la República de Guatemala es la ley suprema, y establece lineamientos de Derecho Privado y Público que son desarrollados en los diferentes cuerpos legales vigentes.

Constitucionalmente se reconoce de utilidad pública y de necesaria protección, a todos los servicios de transporte comercial y turístico, entre los cuales se incluyen los marítimos. Asimismo, determina que todas las terminales, incluyendo las marítimas, se consideran bienes de uso público común.

El Derecho Marítimo se rige, además de la referida Constitución, por el Código de Comercio vigente, supletoriamente por el Código Civil y por los Tratados y Convenios Internacionales que regulan los temas específicos a esta materia. Es de hacer notar que el Código de Comercio vigente no contempla dentro de su normativa el tema del Derecho Marítimo, y la temática se retrotrae del libro III del Código de Comercio anterior, provocando un desfase en el trato del tema, por encontrarse vigente su regulación en un Código derogado.

La presente investigación se realizó en base a dos interrogantes: ¿Cuál es la situación del Derecho Marítimo en Guatemala, con relación al libro III del Código de Comercio derogado?; y, ¿Se resuelven los problemas del Comercio con lo normado en los Convenios y/o Tratados Internacionales en materia de Derecho Marítimo?, proponiéndose como objetivo conformar un documento de contenido doctrinal y legal respecto al tema del Derecho Marítimo en Guatemala, de fácil utilización y grande provecho para quienes lo consulten, el cual se considera fue alcanzado.

En el desarrollo de la investigación, se pudo comprobar que el tema del Derecho Marítimo en Guatemala, conforme lo desarrolla el libro III del Código de Comercio, no

se adapta a las demandas y exigencias del comercio actual, toda vez que la modernización del mismo deja en desuso lo normado en dicho cuerpo legal; no obstante lo anterior, los Convenios y/o Tratados Internacionales en materia de Derecho Marítimo, ante la ausencia de una normativa interna moderna, resuelven en parte, la problemática que el Comercio presenta, en vista que los mismos regulan aspectos de importancia general para todos los países afectos a los mismos, y no específicamente en lo que respecta a Guatemala.

En la realización del presente trabajo se utilizaron los métodos histórico y jurídico. Se utilizaron las técnicas de investigación documental y bibliográfica, a través del abordaje de diferentes textos y documentos, escritos por autores nacionales e internacionales, así como consultas cibernéticas. A través de la aplicación de los métodos y técnicas referidos, se obtuvo un tejido teórico entre la historia y la ley, propiciando con ello que en la estructuración del bosquejo preliminar de temas, se partiera de los aspectos históricos del Derecho Marítimo a la realidad actual respecto al tema.

Esta tesis se desarrolló y dividió en cuatro capítulos, así: el primero desarrolla los antecedentes históricos del Derecho Marítimo; el segundo trata sobre el Derecho Marítimo en el Derecho Mercantil Guatemalteco; el tercero desarrolla al Derecho Marítimo desde la perspectiva de los tratados y convenios internacionales ratificados por Guatemala; y, en el cuarto y último se recopila la Codificación del Derecho Marítimo en Guatemala, aporte principal para el estudio del Derecho Marítimo guatemalteco en la actualidad.

Sirva el presente trabajo de tesis a los estudiosos del derecho, como fuente de información, a quienes promueven reformas legislativas como marco conceptual y a quienes tienen a su cargo la formación académica para su incorporación en los diferentes pensum de estudios universitarios.

CAPÍTULO I

1. Antecedentes históricos del derecho marítimo

Tomando como punto de partida los escritos del maestro venezolano Leoncio Landaez Otazo¹ respecto al tema, se afirma que el agua ha sido uno de los medios más importantes para el transporte de personas y mercancías; respecto a la navegación marítima, cuando se presentaron conflictos, éstos fueron resueltos tomando en cuenta el derecho consuetudinario. Del derecho marítimo se tiene muy poca información respecto a la época inicial, estimándose que el origen de éste se remonta al siglo XV, cuando se realizaron las primeras recopilaciones de los usos y costumbres respecto a su explotación.

El Derecho Marítimo ha tenido su trayectoria durante las diferentes etapas sociales, de la siguiente manera:

1.1. Edad Antigua

En esta etapa tienen particular importancia una serie de códigos, leyes recopilaciones y compilaciones que rigieron la actividad en el mar, entre ellos:

- a. El Código del Manú (La ley más antigua conocida, data del siglo II antes de Cristo).

¹ Landaez Otazo, Leoncio. **Derecho marítimo venezolano**. Pág. 13 y ss.



- b. Las leyes Rodias. El pueblo de Rodas es considerado el primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas escritas, prestigiosas en toda la cuenca del Mediterráneo; algunas de sus disposiciones fueron recogidas por el Derecho Romano, y transmitidas a los pueblos modernos.

- c. Las leyes atenienses. Además de las leyes de Rodias que utilizaban, en su literatura hacen referencia a leyes marítimas relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval de los banqueros y a la piratería.

- d. Las leyes romanas. Los romanos utilizaron las instituciones griegas y las leyes rodias. Establecieron el Edicto perpetuo, los códigos Teodosiano y Justiniano, que contienen disposiciones sobre tráfico marítimo, marina de guerra, policía, usura, naufragios, etc., y el Digesto, que perdura en las modernas instituciones sobre averías, sobre préstamo a la gruesa, baratería, acción ejercitoria, naufragios, etc.

- e. Las leyes de la época Bizantina. Incluye un derecho de transición, que recoge principios fundamentales del Derecho Romano, contenidos en las compilaciones justinianas, completándose con los usos imperantes en la parte oriental del Mediterráneo. Las Basílicas, instrumento importante del Derecho Bizantino, dan origen a la primera codificación de Derecho Marítimo.

1.2. Edad Media

En esta etapa, con la caída del Imperio Romano de Occidente y el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del Mediterráneo, el Corpus Juris Romano pierde su vigencia y es sustituido por un derecho local consuetudinario. Entre los productos escritos que tenían por fin regular la actividad en el mar se encuentran:

- a. Los Assises de Jerusalén;
- b. Las Tablas de Amalfi;
- c. Los Roles de Olerón;
- d. Las Leyes de Wisby;
- e. El Código Hanseático;
- f. El Libro Negro del Almirantazgo;
- g. El consulado del Mar;
- h. El Gallardete del mar; y,
- i. La legislación española.

1.3. Edad Moderna

A esta época corresponden:

- a. La Ordenanza sobre la Marina de Luis XIV (que sirvió de antecedente al Código de Napoleón, que influyera en el Código Civil de Guatemala),

- b. Las Ordenanzas de Bilbao (que rigieron incluso después de la independencia de Guatemala, como antecedente del derecho mercantil guatemalteco), y;
- c. La Ordenanza inglesa de Cromwell (que influyó en gran manera en el desarrollo de la marina de Inglaterra).

Se estima que la navegación, como medio de transporte comercial, data desde antes de la era cristiana. En los anales de la historia, se cuenta la leyenda de un hombre primitivo que arrastrado por el agua logró asirse a un tronco y recorrer una considerable distancia, lo que no solo le permitió salvar su vida, sino también descubrir que se podía transportar de un lugar a otro si aparejaba o unía varios troncos, utilizando los remansos de ríos, lagos o la misma inmensidad del mar².

A los cretenses y a los fenicios se les atribuye haber utilizado la navegación como medio para realizar transacciones comerciales en las costas del Mar Mediterráneo. Indudablemente la utilización del mar como vía de transporte era una consecuencia de las dificultades que se presentaban con el comercio terrestre, con lo que se evitaba remontar montañas, barrancas u otros obstáculos existentes. Con el paso del tiempo los barcos o naves se fueron perfeccionando y se descubren procedimientos que permitían utilizar el curso del viento para adquirir la velocidad necesaria que ayudara a llegar al destino propuesto³.

² Villegas Lara, René Arturo. **Derecho Mercantil Guatemalteco**, tomo III. Pág. 331.

³ **Ibid.** Pág. 331.

La cantidad de velas que un barco tuviera permitía desplazarse con mas impulso, y la capacidad de maniobrarlas, junto al descubrimiento de la brújula, imprimieron seguridad y éxito a esas empresas⁴.

Los antecedentes del Derecho marítimo fueron plasmados en instrumentos legales que los usos y la práctica fueron introduciendo con carácter nacional e internacional, para resolver conflictos de intereses que surgían como consecuencia de la navegación comercial. Entre esos instrumentos legales se menciona:

- a. El Consulado del Mar (que era una colección de normas jurídicas originadas en la Edad Media como especie de Derecho general para el comercio que utilizaba el mar Mediterráneo),
- b. Los Roles de Olerón (que regían el comercio por la costa atlántica francesa),
- c. Las Leyes de Wisby o Derecho marítimo flamenco (que regía en Holanda e Inglaterra), y,
- d. Las Ordenanzas de la Casa de Contratación de Sevilla (que se aplicaban al comercio marítimo entre la metrópoli y sus colonias en América)⁵

⁴ Ibid. Pág. 331.

⁵ Ibid. Pág. 332.

A partir del Siglo XIX, dice Broseta Pont, “que en la evolución del transporte marítimo y de su régimen jurídico, se consolida una segunda etapa, vigente en la actualidad, que se caracteriza por un acercamiento entre las circunstancias que caracterizan a los transportes marítimos y a los terrestres, y por la reducción (no la desaparición) de la importancia de sus notas diferenciales.

En esta etapa se manifiestan tres factores:

- a. La aparición en el siglo XVII de los armadores profesionales (actualmente grandes sociedades anónimas) cuya profesión o actividad económica consiste precisamente en la oferta y prestación de los servicios de transporte, a favor de los cargadores con los que estipulan verdaderos contratos de transporte y no contratos asociativos que fueron peculiares de épocas anteriores;
- b. La aplicación del maquinismo y del progreso técnico a la navegación (el motor de explosión, las hélices, la radiofonía, los grandes buques metálicos) eliminando así los grandes riesgos y los peligros de la navegación anterior y reduciendo la “autarquía” del transporte marítimo; y,

c. La sustitución del transporte mediante buques “tramps” (que buscan fletes para evitar el retorno del buque vacío) por el establecimiento de grandes líneas regulares de transporte que cubren todo el mundo y que con escalas e itinerarios fijos dotan de gran seguridad en la obtención del transporte, debilitando así los contratos que respondían a un transporte ocasional y sin líneas regulares⁶.

En la actualidad, el comercio que utiliza la vía marítima como medio de conducción de mercancías, es de gran importancia en el intercambio de satisfactores. En Guatemala, el comercio de exportación de productos como el azúcar, el café la carne, se trasladan hacia los países compradores por la vía marítima. Esto hace necesaria la existencia de empresas dedicadas a la transportación o agentes navieros, empresas propietarias de buques mercantes, aseguradores especializados en cubrir los riesgos propios del transporte por mar, sin olvidar que la navegación también presta el servicio de la transportación a las personas, tema que contempla el Derecho comercial marítimo⁷.

En vista que el comercio internacional es del interés de todos los estados, las exportaciones y las importaciones aumentan cada día y las características y la tecnología de los barcos modernos se va volviendo más sofisticada.

Por lo anterior, el Derecho comercial marítimo se amplía con la existencia de usos, costumbres, convenios y tratados internacionales que hacen de las legislaciones nacionales, verdaderos apéndices del Derecho Mercantil Internacional.

⁶ Broseta Pont, Manuel. *Manual de Derecho Mercantil*. Pág. 631

⁷ Villegas Lara, René Arturo. *Ob. Cit.* Pág. 333.

1.4. Distintos períodos de la navegación

a. “La navegación a vela

El temprano perfeccionamiento del transporte acuático estuvo estimulado por la tendencia de las poblaciones a concentrarse en las costas o las vías fluviales. Los antiguos romanos utilizaban embarcaciones a vela equipadas con varios bancos de remos para transportar a sus ejércitos hasta Cartago y otros frentes de operaciones. La construcción de barcos y el aparejo y manipulación de las velas fueron mejorando con el tiempo. Estos cambios, junto con la incorporación de la brújula, hicieron posible la navegación en mar abierto sin avistar la costa.

Desde el más remoto origen y sin contar la fuerza humana de los remeros, que fue sin duda el primer medio de propulsión que el hombre halló para sus naves, posteriormente la navegación se realiza a vela y durante milenios los buques dependen entonces de un elemento externo para su impulsión.

La navegación se practicaba en embarcaciones rústicas, impulsadas por el viento que hinchaban sus velas y ayudadas por remeros que generalmente eran esclavos o prisioneros de guerra; resultó el más poderoso vehículo de los cambios y el medio más apto para el estrechamiento de las relaciones comerciales.



b. La navegación a vapor

Con la máquina a vapor, la navegación abandonó el romántico apoyo del velamen, ingresando adulta y especializada, al campo de la mecánica y de la ingeniería naval. La máquina a vapor, abrió una vertiginosa carrera de creciente progreso y perfeccionamiento. Cambió no solo la potencia la velocidad, sino que en ello redundó en la seguridad personal de los viajeros y su comodidad.

Por heroicos que hayan sido los pasos de los primeros descubridores de rutas, que acometieron sus hazañas sobre los inseguros buques de velamen, no menos importantes son los pioneros de la navegación a vapor.

Mientras los pioneros descansaban su mérito en sus propias capacidades, los segundos iniciaron, primero inconscientemente, un trabajo de equipo, donde el creador de la máquina fue tan importante como el inventor de la hélice o su diseñador.

Paralelamente, las primeras grandes compañías navieras emergieron, disputándose mares y océanos. Los siglos XIX y XX presencian la más descarnada y seria competencia entre compañías, astilleros, modelos y líneas marítimas.

Durante el siglo XIX se produjeron grandes avances gracias a la tecnología producto de la energía a vapor. El Clermont, primer barco a vapor eficiente, fue construido por el inventor estadounidense Robert Fulton.

Hizo su viaje inaugural en 1807 por el río Hudson, desde la ciudad de Nueva York hasta Albany; realizó el viaje de ida y vuelta, de casi 483 km, en 62 horas. El primer barco en emplear propulsión a vapor en una travesía transatlántica fue el barco estadounidense Savannah en 1819, aunque se usaron las velas durante parte de los 29 días de viaje. Hacia 1840, en el mismo tiempo que un barco de vapor podía hacer seis viajes entre América y Europa, un velero podía hacer sólo tres.

El conocido clíper, un tipo de velero rápido y elegante, fue el último de los barcos de vela que se utilizó con fines comerciales. Se construyó entre 1845 y 1851, pero no pudo competir después de 1851 con los barcos de vapor cada vez más grandes y rápidos.

c. Navegación a propulsión nuclear

El 22 de mayo de 1958 comenzó en Camden (Nueva Jersey) la construcción del primer barco de propulsión nuclear para pasajeros y carga. El Savannah, que fue botado en 1960. En 1962 fue vendido a una empresa privada para su uso comercial experimental, pero resultó un fracaso financiero.

Para la propulsión de grandes buques de superficie, como el portaaviones estadounidense Nimitz, se emplean reactores nucleares similares al RAP. La tecnología básica del sistema RAP fue desarrollada por primera vez en el programa estadounidense de reactores navales dirigido por el almirante Hyman George Rickover.



Los reactores para propulsión de submarinos suelen ser más pequeños y emplean uranio muy enriquecido para que el núcleo pueda ser más compacto. Estados Unidos, Gran Bretaña, Rusia y Francia disponen de submarinos nucleares equipados con este tipo de reactores.

Estados Unidos, Alemania y Japón utilizaron durante periodos limitados tres cargueros oceánicos experimentales con propulsión nuclear. Aunque tuvieron éxito desde el punto de vista técnico, las condiciones económicas y las estrictas normas portuarias obligaron a suspender dichos proyectos. Los soviéticos construyeron el primer rompehielos nuclear, el Lenin, para emplearlo en la limpieza de los pasos navegables del Ártico⁸.

⁸ Hardin, Robert. *Compendio de Comercio Marítimo*. Pág. 125 y ss.



CAPÍTULO II

2. El derecho marítimo en el derecho mercantil guatemalteco

El comercio por mar tiene una serie de implicaciones jurídicas que dan lugar a la conjunción de normas mercantiles, civiles, penales, laborales, administrativas, tributarias, internacionales, etc., que constituyen, de manera genérica, el Derecho Marítimo, como parte del Derecho del Mar y bajo la influencia del Derecho mercantil internacional.

2.1. Definición de derecho mercantil marítimo

El maestro español, Joaquín Garríguez, al tratar el tema, señala que “la actividad comercial está regida por otras ramas del derecho y no exclusivamente por las leyes mercantiles, codificadas o no”⁹.

Tomando como base lo anterior, la actividad comercial marítima se rige por las ramas del Derecho mercantil, Derecho Internacional Público, Privado y el Derecho Administrativo, entre otros.

⁹Garriguez, Joaquín. *Curso de Derecho Mercantil*. Pág. 509-510

“El Derecho Mercantil Marítimo, es el que se expresa en normas de derecho positivo, uso y costumbres del tráfico en el mar y que rigen las actividades comerciales que utilizan la navegación en buques como medio de transporte”¹⁰.

Los autores consultados en cuanto a la doctrina expuesta en torno al Derecho marítimo, definen el concepto desde sus particulares puntos de vista:

1. Para Raúl Cervantes Ahumada, “el derecho marítimo en particular, es un conjunto de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo, destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos”.¹¹
2. Para Broseta Pont, “el Derecho Marítimo es el sector del Derecho mercantil aplicable a quienes explotan un buque para el transporte, a los contratos mediante los cuales el buque se utiliza, a las instituciones auxiliares que lo posibilitan, así como a los riesgos, daños y accidentes que puedan surgir con ocasión de la navegación marítima”¹².

Del Derecho de la navegación marítima así entendido no puede excluirse el transporte sin finalidad comercial, porque en él cabe todo contrato y forma de utilización del buque, cualquiera que sea su destino.

¹⁰ Villegas Lara, René Arturo. **Ob. Cit.** Pág. 337

¹¹ Cervantes Ahumada, Raúl. **Derecho marítimo.** Pág. 6.

¹² Broseta Pont, Manuel. **Ob. Cit.** Pág. 635.

En consideración a las anteriores posturas, y tomando en cuenta la legislación vigente respecto al tema, contenido en el libro III del Código de Comercio de 1946 y los avances modernos en dicha materia, se puede concluir que Derecho Mercantil Moderno, es la rama del Derecho Público que comprende un conjunto de usos, costumbres, instituciones jurídicas y normas específicas que dan vida al transporte y comercio del mar.

2.2. Contenido del derecho comercial marítimo

“El Derecho Marítimo actual se integra con normas de Derecho Privado y con normas de Derecho Público: Derecho Internacional, privado y público, Derecho Penal, Derecho Administrativo, Derecho Civil, etc.

La doctrina moderna concibe el régimen jurídico de la navegación en tres sentidos¹³:

1. Derecho de la Navegación en sentido amplio, que comprende el transporte por mar, ríos, canales, lagos y por vía aérea, así como a un comerciante o empresario que realiza el transporte, una empresa organizada para realizarlo, y la ejecución de una actividad económica comercial similar. El sentido amplio de la navegación se determina porque trata únicamente de resaltar el hecho de la navegación y su fin general.

¹³ Broseta Pont, Manuel. *Ob. Cit.* Pág. 609 y 610.

2. Derecho de la Navegación en sentido estricto, que a diferencia de lo expuesto en el párrafo anterior, excluye la navegación militar, sea con fines comerciales o no. Esta posición refiere que se utilicen medios y vías de transporte regidos por normas jurídicas de Derecho de la Navegación, como una generalización de las instituciones mercantiles, y se integran con normas de Derecho privado y público, para resolver relaciones jurídicas que se den con motivo de la navegación.

3. Derecho de la Navegación Marítima en sentido estricto, que comprende únicamente las normas jurídicas y los usos y costumbres que rigen las relaciones jurídicas que nacen del hecho de la navegación por mar (se excluyen las que norman la navegación fluvial y lacustre) ya sea de cosas o personas, realizada empresarialmente y con fines comerciales”¹⁴.

“Al principio, la actividad comercial marítima en Guatemala se regía por las leyes españolas de la época de la colonia, conocidas como Ordenanzas de Bilbao; posteriormente, ya en el año 1877, durante el gobierno del General Justo Rufino Barrios, se emite el Decreto Gubernativo 191, vigente a partir del 20 de julio de 1877 que contenían normas específicas que regulaban la referida actividad; este decreto reformulado, se convirtió en el libro III del Código de Comercio de 1946¹⁵.

¹⁴ Brunetti, Antonio. *Derecho marítimo*. Pág. 35.

¹⁵ Villegas Lara, René Arturo. *Ob. Cit.* Pág. 335.



Con la entrada en vigencia del Código de Comercio, Decreto 2-70 del Congreso de la República, en el año 1970, se derogan los libros I, II y IV del Código de Comercio de 1946, no así el Libro III, que trata el tema del comercio marítimo, el cual sigue siendo vigente en la actualidad; el desuso en que ha caído el referido libro aún vigente, permite que se tomen en cuenta los usos, costumbres, convenciones y tratados internacionales que se han celebrado para regular el comercio marítimo a nivel internacional.

El derecho comercial marítimo en Guatemala, conforme al libro III mencionado, comprende las materias siguientes:

1. De las naves mercantes y de los propietarios y copropietarios de ellas;
2. De las personas que intervienen en el comercio marítimo;
3. De los contratos de los hombres de mar;
4. Del fletamento, del conocimiento y de los pasajeros;
5. De los riesgos y daños del transporte marítimo;
6. Del préstamo a la gruesa o a riesgos marítimos; y,
7. De la prescripción de las obligaciones del comercio marítimo y de la excepción de inadmisibilidad de algunas acciones en especial.



Lo relativo al seguro marítimo ya no forma parte de dicho libro, por haber sido derogado por el artículo 1 del Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, actual Código de Comercio, lo deja sin efecto, y pasa a ser este una modalidad del seguro de transporte en general, pero con la desventaja que solo parece estar destinado a cubrir los riesgos del transporte de mercaderías, no así los riesgos que corren las personas como pasajeros, que en la actualidad estaría sujeto a un contrato de seguro de transporte o a un seguro de personas, según el caso.

2.3. Instituciones jurídicas del derecho comercial marítimo

1. "Buque o nave mercante: El Artículo 827 del Libro III del Código de 1946, define el término como nave, la que comprende el casco y quilla, los aparejos y accesorios de toda la embarcación principal, sea cual fuere su denominación y magnitud, sea de vela, remo o vapor (Ver también el artículo 828 del referido libro).

El término que hoy es el usual es el de buque, que en algunos derechos, como el español, se extiende a los pontones, a las dragas y a los diques flotantes que suelen utilizarse para el comercio marítimo o fluvial; la definición dada no comprende el armamento, las vituallas, fletes devengados o salarios pagados por anticipado a la tripulación.

La nave es de naturaleza mueble (Artículo 829 del Libro III), y el régimen legal de la misma, como bien objeto de inscripción en el Registro de la Propiedad, está sujeto a los artículos 1125, inciso 7, 1185, 1207 y 1215 del Código Civil, Decreto Ley 106.

2. Naviero: Es la persona individual o jurídica, propietario o no del buque, que se dedica a explotar el mismo en el transporte de personas o mercaderías, celebrando para el efecto el Contrato Marítimo de Transporte de cosas o personas. En la actualidad y dado el volumen y costo de los buques, el naviero suele ser una sociedad anónima de grandes capitales como para transportar hasta puertos muy lejanos del lugar donde parten.
3. Capitán del buque: Es el jefe superior del buque en cuanto a su gobierno y dirección.
4. Piloto del buque: Es la persona cuya función esencial es dirigir el derrotero del viaje y el rumbo del buque, conforme lo dispone el capitán.
5. El contraestre: Es la persona que asume, en caso de necesidad, las funciones del piloto; pero, tiene como propia la atribución de ejercer el mando sobre la tripulación y vigilar el cumplimiento de sus obligaciones.

6. El sobrecargo del buque: Es una especie de factor o auxiliar del comerciante, que tiene a su cargo la administración económica de la nave. Según el artículo 932 del Libro III, el sobrecargo es nombrado por el naviero o loa cargadores.

7. Cargador, remitente o consignante: Es la persona que por cuenta propia o ajena contrata con el porteador la conducción de las cosas o mercaderías¹⁶.

8. Relaciones de trabajo de los hombres del mar¹⁷: Relaciones jurídicas que se entablan entre el empresario naviero o quien resulte ser el patrono de la tripulación que viabiliza con su trabajo los viajes que realiza el medio de transporte llamado buque.

En el Libro III, Título III, se trata de estas relaciones y constituye un derecho laboral marítimo, que va mas allá de la legislación laboral que rige las relaciones jurídicas que se dan en tierra con motivo del trabajo.

Por la naturaleza y trayecto de los viajes que nacen los buques, saliendo periódicamente del mar territorial de los estados que los abanderan, las disposiciones legales aparecen en el Derecho Laboral Internacional.

¹⁶ Villegas Lara, René Arturo. Ob. Cit. Pág. 340.

¹⁷ Villegas Lara, René Arturo. Ob. Cit. Pág. 344.

9. “Contratos del comercio marítimo: Estos contratos que se celebran con ocasión del comercio por mar, tienen mucha similitud con los que se negocian en tierra, incluso los nombres guardan algún parecido. Entre ellos se pueden mencionar:

a. Contrato de construcción de buque

Un buque puede ser construido “por economía” o “a forfait”, conforme a la terminología francesa. En el primero de los casos, la persona interesada proporciona al constructor todos los materiales necesarios para la construcción. En la modalidad “a forfait”, el astillero pone todos los materiales para construir el buque que se le ha encargado, por lo que se considera que el contrato aplicable es el de “compraventa de cosa futura”, pero para la legislación guatemalteca se considera “contrato de obra”.

b. Contrato de arrendamiento de buque

El buque, por ser un bien mueble, conforme a la legislación civil guatemalteca, puede ser objeto de la celebración de este contrato. En la ley Suiza de navegación se contempla que, mediante el arrendamiento de buque, el propietario se obliga a conferir al arrendatario, contra el pago de una renta, el uso y control de un navío, sin incluir tripulación ni abastecerlo para la navegación.

c. Contrato de fletamento o del transporte

El término fletamento sirve para designar un contrato que, como lo expresaba 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. Este tipo de contrato se da en virtud de un negocio del transporte, ya sea de cosas o de personas, tomando como fundamento el contrato de transporte que regula el artículo 795 del Código de Comercio vigente, y en Guatemala debe agregársele el término marítimo¹⁸.

d. Contrato de remolque

Para el maestro Cervantes Ahumada, “el contrato de remolque es aquel por el cual una embarcación o buque de características especiales, sirve para que con su fuerza, otro buque sea trasladado de un lugar a otro, aunque lo remolcado no sea necesariamente un buque, pudiendo ser otra cosa que necesite fuerza para desplazarse en el agua. De esa cuenta, existen tres tipos de remolque:

- 1) Portuario: Se utiliza en zonas portuarias o canales para que un buque navegue sin utilizar sus fuentes de propulsión (Ejemplo: los remolcadores que ayudan a que los buques surquen el canal de Panamá).

¹⁸ Villegas Lara, René Arturo. **Ob. Cit.** Pág. 344 y ss.

- 2) De salvamento: Se presta a buques que se encuentren afrontando diversos peligros que ponen en riesgo su trayecto de navegación, su integridad y de las cosas o personas que transporta; para el efecto utiliza el servicio de remolque, que pone a disposición del contratante, la fuerza del buque remolcador, a efecto de llevarlo a destino seguro.

- 3) De fletamento: El servicio de remolque fletamento es el que un buque remolcador presta al contratante para tirar de un “tren de chalanes” que van cargados de mercaderías de un lugar a otro. Las “chalanas” son las embarcaciones que transportan mercaderías en aguas poco profundas¹⁹.

2.4. De los riesgos y daños de la navegación marítima

Los temas que más se tratan como riesgos en la navegación marítima, son lo que conciernen a las averías, el abordaje y la arribada forzosa.

1. Averías

Conforme a la doctrina, la avería es todo gasto en que se incurre para conservar el buque, lo que se transporta, ambas cosas a la vez o para cubrir los daños que se sufren en el proceso de navegación. Existen diversos tipos de averías:

¹⁹ Cervantes Ahumada, Raúl. Ob. Cit. Pág. 628-629.

- a. La avería común o gruesa, que, conforme al artículo 1088 del libro III, es aquella que establece que, se reputa como avería común (o gruesa), no solo el daño que en virtud de deliberaciones motivadas y antes o después de emprendido el viaje se causan en conjunto o separadamente al buque o a su carga, para salvarlos de un inminente riesgo de mar, sino también el daño sobreviviente por consecuencia directa e inevitable del sacrificio y los gastos imprevistos ejecutados en provecho común en las épocas y forma indicada. Luego, en el Artículo 1089 se da una lista de hechos que deben estimarse como averías comunes.
- b. La avería particular o simple. Según la doctrina, esta normada en el artículo 1123 del Libro III. Para Broseta Pont²⁰, la avería simple (o particular) "...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.

2. 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 pérdida. 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. Y si la culpa la tienen ambos capitanes o tripulaciones, cada buque soportará su respectivo daño. El abordaje está normado del artículo 1128 al 1134 del Libro III.

²⁰ Broseta Pont, Manuel. *Ob. Cit.* Pág. 699.

3. 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 caso fortuito inevitable; e, ilegítima, cuando se hace por dolo, negligencia o impericia del capitán. La arribada forzosa se encuentra regulada del artículo 1135 al 1148 del Libro III.



CAPÍTULO III

3. El derecho marítimo desde la perspectiva de los tratados y convenios internacionales ratificados por Guatemala

El Derecho marítimo, por ser de trascendental importancia no solo nacional sino mundial, es regulado, además de la normativa interna existente y que en el futuro se promueva, a través de Tratados y Convenciones Internacionales, los que son ratificados por Guatemala conforme al procedimiento establecido.

Por su relevante importancia, y para fines del presente trabajo, se hace un esbozo histórico de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, también conocida como CONVEMAR y se hace referencia a otros convenios de gran importancia de la manera siguiente:

“3.1. La Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar (CDM, o también CONVEMAR o CNUDM)

Es considerada uno de los tratados multilaterales más importantes de la historia, desde la aprobación de la Carta de las Naciones Unidas, siendo calificada como la Constitución de los océanos.

Fue aprobada, tras nueve años de trabajo, el 30 de abril de 1982 en Nueva York (Estados Unidos) y abierta a su firma por parte de los Estados, el 10 de diciembre de 1982, en Bahía Montego (Jamaica), en la 182ª sesión plenaria de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, un año después de la 60ª ratificación (realizada por Guyana).

a. Antecedentes

A inicios del siglo XVII, basado en principios de derecho romano, Hugo Grocio postuló la doctrina del "mar libre" en su obra *Mare Liberum* (Mar Libre), según la cual los mares no podía ser sujetos de apropiación, porque no eran susceptibles de ocupación, como las tierras, y por ello debían ser libres para todos ("libertad de los mares").

Sin embargo, en el siglo XVIII Cornelius Van Bynkershoek logró sentar el principio según el cual el mar adyacente a las costas de un país quedaban bajo su soberanía. La extensión de esta franja marina cercana al borde costero quedó entregada, en general, a la capacidad de control que el Estado podía ejercer sobre ella.

Por ello, el criterio utilizado para fijar su anchura fue la posibilidad de control desde la costa, que permitió el surgiendo de la norma de las tres millas marinas, basada en la tesis de la "bala de cañón" de Galiani.

En el siglo XX muchos Estados expresaron la necesidad de extender el mar territorial, con el fin de proteger los recursos pesqueros y mineros y aplicar medidas de control y fiscalización para evitar contaminación del área.

Esta situación fue reconocida por la Sociedad de Naciones y por la Conferencia de La Haya sobre Codificación del Derecho Internacional de 1930.

En esta conferencia no se logró ningún acuerdo para establecer la anchura para el mar territorial, aunque se reconoció la existencia de una zona contigua, de una extensión máxima de 12 millas marinas.

El ámbito latinoamericano surge la tesis de las 200 millas marinas que se vio precedida, entre otras, por la Declaración de Panamá de 1939, que establecía un mar territorial de 300 millas marinas de extensión; la Resolución VIII sobre Extensión del mar territorial, de la Segunda Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de La Habana en 1940; la recomendación del Comité Jurídico Interamericano de 1941 de extender el mar territorial hasta las 12 millas marinas y las declaraciones de 1945 del Presidente de Estados Unidos Harry Truman.

El 28 de septiembre de 1945, el Presidente Harry Truman declaró que "el Gobierno de Estados Unidos de América considera los recursos naturales del subsuelo y del fondo del mar de la plataforma continental por debajo de la alta mar próxima a las costas de Estados Unidos, como pertenecientes a éste y sometidos a su jurisdicción y control" y que se reservaba el derecho a establecer zonas de conservación en ciertas áreas de alta mar contiguas a las costas de Estados Unidos cuando las actividades pesqueras han sido desarrolladas y mantenidas o pueden serlo en el futuro en una escala sustancial.

Las declaraciones del Presidente Truman constituyeron un detonante para diversas declaraciones unilaterales latinoamericanas, emitidas al concluir la Segunda Guerra Mundial:

- Declaración del Presidente de México Manuel Ávila Camacho, de 29 de octubre de 1945.
- Decreto del Presidente de Argentina Juan Domingo Perón, de 11 de octubre de 1946.
- Decreto de Panamá, de 17 de diciembre de 1946.
- Declaración del Presidente de Chile Gabriel González Videla, de 23 de junio de 1947. Que por primera vez establece una límite preciso (200 millas marinas).
- Declaración del Presidente del Perú José Luis Bustamante y Rivero, de 1 de agosto de 1947 (200 millas marinas).

- Declaración de la Junta Fundadora de la Segunda República de Costa Rica, de 27 de julio de 1948 (200 millas marinas).
- Constitución Política de El Salvador, de 14 de septiembre de 1950 (200 millas marinas).
- Leyes de Honduras, de enero y marzo de 1950 (200 millas marinas).

El Comité Jurídico Interamericano, el 30 de julio de 1952, presentó un Proyecto de Convención sobre Mar Territorial y Cuestiones Afines, basando en la tesis de las 200 millas marinas.

Durante el mismo año, Chile, Ecuador y el Perú celebraron una Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur en Santiago de Chile, suscribiendo la Declaración sobre Zona Fronteriza Marítima (o Declaración de Santiago de Chile) el 18 de agosto de 1952, en la que proclamaron "la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas". Mientras otros países extendieron sus mares territoriales a 12 millas marinas.

Hacia 1967 sólo 25 Estados mantenían el límite de la 3 millas marinas, 66 habían fijado un mar territorial de 12 millas marinas y 8 habían fijado un límite de 200 millas marinas.

Tras la Declaración de Santo Domingo en junio de 1972, los Estados del Caribe adhieren a la tesis de las 200 millas de soberanía marítima. En tanto, el Consejo de Ministros de la Organización de la Unidad Africana, en mayo de 1973, declara como "zona económica de cada Estado" a las 200 millas marinas contiguas a sus costas y, en septiembre del mismo año, durante la Conferencia de Argel cerca de 75 Estados se suman a esta posición".

b. Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

a. I Conferencia

En 1956, las Naciones Unidas convocaron a la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en Ginebra (Suiza). Dicha conferencia concluyó, en 1958, con la elaboración de cuatro convenciones relativas a la regulación del mar, a partir de proyectos elaborados por la Comisión de Derecho internacional de la ONU:

- Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua, que entró en vigor el 10 de septiembre de 1964;
- Convención sobre Alta Mar, que entró en vigor el 30 de septiembre de 1962;
- Convención sobre Plataforma Continental, que entró en vigor el 10 de junio de 1964,
y
- Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, que entró en vigor el 20 de marzo de 1966.

Si bien, en su momento, fueron considerados un éxito histórico y lograron entrar en vigencia, su aplicación fue bastante reducida, por el limitado número de Estados partes.

b. II Conferencia

En 1960 se convocó a la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que no produjo ningún acuerdo internacional, pues ninguna de las proposiciones relativas a la anchura del mar territorial alcanzó el quórum necesario de dos tercios.

c. III Conferencia

En 1967, la Asamblea General de Naciones Unidas crea el Comité para la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos más allá de los Límites de la Jurisdicción Nacional (o Comité de Fondos Marinos), que se transformaría más tarde en el Comité de las Naciones Unidas que prepararía la III Conferencia sobre el Derecho del Mar.

En diciembre de 1970, la Asamblea General de Naciones Unidas convoca a la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se realizaría desde diciembre de 1973 hasta 1982.

La III Conferencia se desarrolló en 11 períodos de sesiones. El primero se realizó en Caracas (Venezuela) y el último en Jamaica, en el cual se aprobó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones, el 30 de abril de 1982.

El 10 de diciembre de 1982 establecimos un nuevo hito en la historia del derecho. Por primera vez en los anales del derecho internacional una Convención fue firmada por 119 países el mismo día en que fue abierta a la firma. No sólo el número de signatarios constituye un hecho notable; es igualmente importante que la Convención haya sido firmada por Estados pertenecientes a todas las regiones del mundo, de Norte a Sur y de Este a Oeste, por Estados ribereños, Estados sin litoral y Estados en situación geográfica desventajosa.

c. Características

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se caracteriza por confirmar el derecho internacional del mar vigente, al incorporar muchos aspectos de las Convenciones de Ginebra de 1958 y, además, por desarrollar progresivamente el derecho internacional del mar, al establecer nuevos institutos en la materia, como la zona económica exclusiva.

Tiene aplicación preferente, entre sus miembros, frente a las Convenciones de Ginebra de 1958; no obstante, las Convenciones de Ginebra siguen teniendo vigencia entre los Estados partes que no han adherido a esta Convención.

d. Las zonas marítimas de acuerdo a la Convención

La Convención del Derecho del Mar consta de un Preámbulo, 17 Partes y 9 Anexos. Entre otros, cubre los siguientes temas de Derecho del mar: límites de las zonas marítimas; zona económica exclusiva; plataforma continental y alta mar; derechos de navegación y estrechos para la navegación internacional; Estados archipelágicos; paz y la seguridad en los océanos y los mares; conservación y gestión de los recursos marinos vivos; protección y preservación del medio marino; investigación científica marina; y procedimientos para la solución de controversias.

e. Mar territorial

La Convención establece que todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas, medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con la misma Convención.

Cuando las costas de dos Estados son adyacentes o se hallen situadas frente a frente, ninguno de dichos Estados tiene derecho, salvo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de dichos Estados. Salvo que por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma.

f. Zona contigua

Establece una zona adyacente al mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, con el objeto que el Estado ribereño pueda tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

- a. Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial;
- b. Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

La zona contigua no puede 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.

g. Zona económica exclusiva

Reconoce una zona económica exclusiva, como un área situada más allá del mar territorial adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en la Convención. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:

- a. Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos de las aguas supra yacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua de las corrientes y de los vientos;
- b. Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de la Convención, con respecto a:
 - 1) El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
 - 2) La investigación científica marina;
 - 3) La protección y preservación del medio marino;
 - 4) Otros derechos y deberes previstos en la misma Convención.

La zona económica exclusiva no puede extenderse más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

h. Plataforma continental

La plataforma continental es la prolongación natural de un continente, que queda cubierto durante los periodos interglaciares como la época actual por mares relativamente poco profundos y golfos. La plataforma nace, entonces, en la costa, y suele terminar en un punto de la comarca pendiente creciente (llamado barrera continental). El fondo marino tras esta barrera es el talud continental. Tras el talud está la elevación continental, que termina por unirse con el fondo marino profundo, la llanura abisal.

De acuerdo a la Convención, la plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el 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 en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

A su vez, el margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo.

Los puntos fijos que constituyen la línea del límite exterior de la plataforma continental en el lecho del mar, deben estar situados a una distancia que no exceda de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial o de 100 millas marinas contadas desde la isobata de 2.500 metros, que es una línea que une profundidades de 2.500 metros.

i. Otras materias

La Convención, entre otras materias, establece una definición de Estado archipelágico y la forma cómo éstos puede determinar sus límites.

Establece obligaciones generales para proteger el medio ambiente marino y la libertad de investigación científica en alta mar. También crea un innovador régimen jurídico para la organización y control de las actividades en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional (sector denominado la Zona), declarados patrimonio común de la humanidad (la Zona y sus recursos), y que está a cargo de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, particularmente con miras a la administración de sus recursos.



Reconoce a los Estados sin litoral, es decir, que no tienen costa marítima, el derecho de acceso al mar y desde el mar, sin estar sujeto a derechos de aduana, impuestos u otros gravámenes por parte de los Estados de tránsito, con excepción de las tasas impuestas por servicios específicos prestados en relación con dicho tráfico”²¹.

3.2. La Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar en Guatemala

La CONVEMAR, es ratificada por Guatemala, en el año de 1996, previo a su ratificación, se constituye el decreto 56-96 del congreso de la República de Guatemala, que textualmente dice:

**“DECRETO NÚMERO 56-96
EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA**

CONSIDERANDO

Que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, constituye un avance evidente en el desarrollo del Derecho Internacional y una codificación amplia del Derecho Marítimo que contribuye a la concordia entre las naciones en la solución de sus diferencias

²¹ www.es.wikipedia.org. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar. 10 de septiembre 2012.



CONSIDERANDO

Que el Artículo 310 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar, concluida en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 dispone que un estado, al firmar o ratificar dicha Convención o adherirse a ella, puede hacer declaraciones o manifestaciones, cualquiera que sea su enunciado, a fin de, entre otras cosas, armonizar su derecho interno con las disposiciones de la Convención, siempre que tales declaraciones o manifestaciones o tengan por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención en su aplicación a ese Estado

CONSIDERANDO

Que la Constitución Política y las leyes de la República de Guatemala disponen que el Estado ejerce plena soberanía sobre el mar territorial en la extensión que fija la ley, el espacio aéreo que se extiende sobre el mismo, la zona contigua del mar adyacente al mar territorial, los recursos naturales y vivos del lecho y subsuelo marinos y los existentes en las aguas adyacentes a las costas fuera del mar territorial que constituyen la zona económica exclusiva y la plataforma continental en la extensión que fija la ley conforme la práctica internacional y que Guatemala tiene derechos respecto a Belice cuya situación deberá ser resuelta de conformidad con los intereses nacionales

CONSIDERANDO

Que corresponde al Congreso de la República aprobar antes de s ratificación los tratados, convenios o cualquier arreglo internacional cuando afecten el dominio de la Nación.

POR TANTO

Con fundamento en lo prescrito por los artículos 140, 142, 149, 171 inciso I) y 19 (transitorio) de la Constitución Política de la República de Guatemala



DECRETA

ARTICULO 1. Se aprueba la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, concluida en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982, declarando con base en su artículo 310, que su aprobación y ratificación no afectan en forma alguna los derechos que la República de Guatemala tiene sobre el territorio de Belice ni los derechos históricos sobre la Bahía de Amatique, y que no podrá delimitarse el mar territorial ni las zonas de jurisdicción marítimas correspondientes hasta que sea resuelto el diferendo territorial.

Así mismo, Guatemala declara también que los cayos e islas se incluyan en la reclamación territorial y, por tanto de ninguna manera pueden afectar la futura delimitación de los espacios marítimos.

ARTICULO 2. La declaración formulada por el Congreso de la república en el artículo primero de este decreto deberá ser incorporada al instrumento de ratificación correspondiente

ARTICULO 3. El presente decreto entrará e vigencia ocho días después de su publicación en el diario oficial.

PASE AL ORGANISMO EJECUTIVO PARA SU SANCION PROMULGACION Y PUBLICACION.

DADO EN EL PALACIO DEL ORGANISMO LEGISLATIVO, EN LA CIUDAD DE GUATEMALA, A LOS VEINTISEIS DIAS DEL MES DE JUNIO DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SEIS²²

²² www.cpn.gob.gt. Portal de la Comisión Portuaria Nacional. 10 de octubre 2012.

“CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

Los Estados Partes en esta Convención.

Inspirados por el deseo de solucionar con espíritu de comprensión y cooperación mutuas todas las cuestiones relativas al derecho del mar y conscientes del significado histórico de esta Convención como contribución importante al mantenimiento de la paz y la justicia y al progreso para todos los pueblos del mundo.

Observando que los acontecimientos ocurridos desde las conferencias de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar celebradas en Ginebra en 1958 y 1960 han acentuado la necesidad de una nueva convención sobre el derecho del mar que sea generalmente aceptable, Conscientes de que los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto.

Reconociendo la conveniencia de establecer por medio de esta Convención, con el debido respeto de la soberanía de todos los Estados, un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos,

Teniendo presente que el logro de esos objetivos contribuirá a la realización de un orden económico internacional justo y equitativo que tenga en cuenta los intereses y necesidades de toda la humanidad y, en particular, los intereses y necesidades especiales de los países en desarrollo, sean ribereños o sin litoral,

Deseando desarrollar mediante esta Convención los principios incorporados en la resolución 2749 (XXV), de 17 de diciembre de 1970, en la cual la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró solemnemente, entre otras cosas, que la zona de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción



nacional, así como sus recursos, son patrimonio común de la humanidad, cuya exploración y explotación se realizará en beneficio de toda la humanidad, independientemente de la situación geográfica de los Estados,

Convencidos de que el desarrollo progresivo y la codificación del derecho del mar logrados en esta Convención contribuirán al fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones, de conformidad con los principios de la justicia y la igualdad de derechos, y promoverán el progreso económico y social de todos los pueblos del mundo, de conformidad con los propósitos y principios de las Naciones Unidas, enunciados en su Carta.

Afirmando que las normas y principios de derecho internacional general seguirán rigiendo las materias no reguladas por esta Convención, Han convenido en lo siguiente:

PARTE I INTRODUCCION

ARTICULO 1 Términos empleados y alcance

PARTE II EL MAR TERRITORIAL Y LA ZONA CONTIGUA

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 2 Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo.

SECCION 2. LIMITES DEL MAR TERRITORIAL

ARTICULO 3 Anchura del mar territorial.

ARTICULO 4 Límite exterior del mar territorial



ARTICULO 5 Línea de base normal

ARTICULO 6 Arrecifes

ARTICULO 7 Líneas de base rectas

ARTICULO 8 Aguas interiores

ARTICULO 9 Desembocadura de los ríos

ARTICULO 10 Bahías

ARTICULO 11 Puertos

ARTICULO 12 Radas

ARTICULO 13 Elevaciones en bajamar

ARTICULO 14 Combinación de métodos para determinar las líneas de base

ARTICULO 15 Delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente

ARTICULO 16 Cartas y listas de coordenadas geográficas

SECCION 3. PASO INOCENTE POR EL MAR TERRITORIAL

SUBSECCION A. NORMAS APLICABLES A TODOS LOS BUQUES

ARTICULO 17 Derecho de paso inocente

ARTICULO 18 Significado de paso

ARTICULO 19 Significado de paso inocente

ARTICULO 20 Submarinos y otros vehículos sumergibles

ARTICULO 21 Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente

ARTICULO 22 Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial

ARTICULO 23 Buques extranjeros de propulsión nuclear y buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas

ARTICULO 24 Deberes del Estado ribereño

ARTICULO 25 Derechos de protección del Estado ribereño

ARTICULO 26 Gravámenes que pueden imponerse a los buques extranjeros

SUBSECCION B. NORMAS APLICABLES A LOS BUQUES MERCANTES Y A LOS BUQUES DE ESTADO DESTINADOS A FINES COMERCIALES

ARTICULO 27 Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero

ARTICULO 28 Jurisdicción civil en relación con buques extranjeros

SUBSECCION C. NORMAS APLICABLES A LOS BUQUES DE GUERRA Y A OTROS BUQUES DE ESTADO DESTINADOS A FINES NO COMERCIALES

ARTICULO 29 Definición de buques de guerra

ARTICULO 30 Incumplimiento por buques de guerra de las leyes y reglamentos del Estado ribereño

ARTICULO 31 Responsabilidad del Estado del pabellón por daños causados por un buque de guerra u otro buque de Estado destinado a fines no comerciales

ARTICULO 32 Inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales.

SECCION 4. ZONA CONTIGUA

ARTICULO 33 Zona contigua

PARTE III

ESTRECHOS UTILIZADOS PARA LA NAVEGACION INTERNACIONAL

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 34 Condición jurídica de las aguas que forman estrechos utilizados para la navegación internacional

ARTICULO 35 Ámbito de aplicación de esta Parte

ARTICULO 36 Rutas de alta mar o rutas que atraviesen una zona económica exclusiva que pasen a través de un estrecho utilizado para la navegación internacional



SECCION 2. PASO EN TRANSITO

ARTICULO 37 Alcance de esta sección

ARTICULO 38 Derecho de paso en tránsito

ARTICULO 39 Obligaciones de los buques y aeronaves durante el paso en tránsito

ARTICULO 40 Actividades de investigación y levantamientos hidrográficos

ARTICULO 41 Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en estrechos utilizados para la navegación internacional

ARTICULO 42 Leyes y reglamentos de los Estados ribereños de estrechos relativos al paso en tránsito

ARTICULO 43 Ayudas para la navegación y la seguridad y otras mejoras, y prevención, reducción y control de la contaminación

ARTICULO 44 Deberes de los Estados ribereños de estrechos

SECCION 3. PASO INOCENTE

ARTICULO 45 Paso inocente

PARTE IV

ESTADOS ARCHIPELAGICOS

ARTICULO 46 Términos empleados

ARTICULO 47 Líneas de base archipelágicas

ARTICULO 48 Medición de la anchura del mar territorial, de la zona contigua, de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental

ARTICULO 49 Condición jurídica de las aguas archipelágicas, del espacio aéreo sobre las aguas archipelágicas y de su lecho y subsuelo

ARTICULO 50 Delimitación de las aguas interiores

ARTICULO 51 Acuerdos existentes, derechos de pescas tradicionales y cables submarinos existentes

ARTICULO 52 Derecho de paso inocente



ARTICULO 53 Derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas

ARTICULO 54 Deberes de los buques y aeronaves durante su paso, actividades de investigación y estudio, deberes del Estado archipelágico y leyes y reglamentos del Estado archipelágico relativos al paso por las vías marítimas archipelágicas.

PARTE V

ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

ARTICULO 55 Régimen jurídico específico de la zona económica exclusiva

ARTICULO 56 Derechos, jurisdicción y deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva

ARTICULO 57 Anchura de la zona económica exclusiva

ARTICULO 58 Derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva

ARTICULO 59 Base para la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción en la zona económica exclusiva

ARTICULO 60 Islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva

ARTICULO 61 Conservación de los recursos vivos

ARTICULO 62 Utilización de los recursos vivos

ARTICULO 63 Poblaciones que se encuentren dentro de las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños, o tanto dentro de la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella

ARTICULO 64 Especies altamente migratorias

ARTICULO 65 Mamíferos Marinos

ARTICULO 66 Poblaciones anádromas

ARTICULO 67 Especies catádromas

ARTICULO 68 Especies sedentarias

ARTICULO 69 Derecho de los Estados sin litoral

ARTICULO 70 Derecho de los Estados en situación geográfica desventajosa

ARTICULO 71 Inaplicabilidad de los artículos 69 y 70

ARTICULO 72 Restricciones en la transferencia de derechos



ARTICULO 73 Ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño

ARTICULO 74 Delimitación de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente

ARTICULO 75 Cartas y listas de coordenadas geográficas

PARTE VI PLATAFORMA CONTINENTAL

ARTICULO 76 Definición de la plataforma continental

ARTICULO 77 Derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental

ARTICULO 78 Condición jurídica de las aguas y del espacio aéreo supra yacentes y derechos y libertades de otros Estados

ARTICULO 79 Cables y tuberías submarinos en la plataforma continental

ARTICULO 80 Islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre la plataforma continental

ARTICULO 81 Perforaciones en la plataforma continental

ARTICULO 82 Pagos y contribuciones respecto de la explotación de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas

ARTICULO 83 Delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente

ARTICULO 84 Cartas y listas de coordenadas geográficas

ARTICULO 85 Excavación de túneles

PARTE VII ALTA MAR

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 86 Aplicación de las disposiciones de esta Parte

ARTICULO 87 Libertad de la alta mar

ARTICULO 88 Utilización exclusiva de la alta mar con fines pacíficos



ARTICULO 89 Ilegitimidad de las reivindicaciones de soberanía sobre la alta mar

ARTICULO 90 Derecho de navegación

ARTICULO 91 Nacionalidad de los buques

ARTICULO 92 Condición jurídica de los buques

ARTICULO 93 Buques que enarbolan el pabellón de las Naciones Unidas, sus organismos especializados y el Organismo Internacional de Energía Atómica

ARTICULO 94 Deberes del Estado del pabellón

ARTICULO 95 Inmunidad de los buques de guerra en alta mar

ARTICULO 96 Inmunidad de los buques utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial

ARTICULO 97 Jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación

ARTICULO 98 Deber de prestar auxilio

ARTICULO 99 Prohibición del transporte de esclavos

ARTICULO 100 Deber de cooperar en la represión de la piratería

ARTICULO 101 Definición de la piratería

ARTICULO 102 Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado

ARTICULO 103 Definición de buque o aeronave pirata

ARTICULO 104 Conservación o pérdida de la nacionalidad de un buque o aeronave pirata

ARTICULO 105 Apresamiento de un buque o aeronave pirata

ARTICULO 106 Responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente

ARTICULO 107 Buques y aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería

ARTICULO 108 Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

ARTICULO 109 Transmisiones no autorizadas desde la alta mar

ARTICULO 110 Derecho de visita

ARTICULO 111 Derecho de persecución

ARTICULO 112 Derecho a tender cables y tuberías submarinos

ARTICULO 113 Ruptura o deterioro de cables o tuberías submarinos



ARTICULO 114 Ruptura o deterioro de cables o tuberías submarinos causados por los propietarios de otros cables o tuberías submarinos

ARTICULO 115 Indemnización por pérdidas causadas al tratar de prevenir daños a cables y tuberías submarinos

SECCION 2. CONSERVACION Y ADMINISTRACION DE LOS RECURSOS VIVOS EN LA ALTA MAR

ARTICULO 116 Derecho de pesca en la alta mar

ARTICULO 117 Deber de los Estados de adoptar medidas para la conservación de los recursos vivos de la alta mar en relación con sus nacionales

ARTICULO 118 Cooperación de los Estados en la conservación y administración de los recursos vivos

ARTICULO 119 Conservación de los recursos vivos de la alta mar

ARTICULO 120 Mamíferos marinos

PARTE VIII

REGIMEN DE LAS ISLAS

ARTICULO 121 Régimen de las islas

PARTE IX

MARES CERRADOS O SEMICERRADOS

ARTICULO 122 Definición

ARTICULO 123 Cooperación entre los Estados ribereños de mares cerrados o semi cerrados.

PARTE X
DERECHO DE ACCESO AL MAR Y DESDE EL MAR DE LOS
ESTADOS SIN LITORAL Y LIBERTAD DE TRANSITO

ARTICULO 124 Términos empleados

ARTICULO 125 Derecho de acceso al mar y desde el mar y libertad de tránsito

ARTICULO 126 Exclusión de la aplicación de la cláusula de la nación más favorecida

ARTICULO 127 Derechos de aduana, impuestos u otros gravámenes

ARTICULO 128 Zonas francas y otras facilidades aduaneras

ARTICULO 129 Cooperación en la construcción y mejoramiento de los medios de transporte

ARTICULO 130 Medidas para evitar o eliminar retrasos u otras dificultades de carácter técnico en el tráfico en tránsito

ARTICULO 131 Igualdad de trato en los puertos marítimos

ARTICULO 132 Concesión de mayores facilidades de tránsito

PARTE XI
LA ZONA

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 133 Términos empleados

ARTICULO 134 Ámbito de aplicación de esta Parte

ARTICULO 135 Condición jurídica de las aguas y del espacio aéreo supra yacentes

SECCION 2. PRINCIPIOS QUE RIGEN LA ZONA

ARTICULO 136 Patrimonio común de la humanidad

ARTICULO 137 Condición Jurídica de la Zona y sus recursos

ARTICULO 138 Comportamiento general de los Estado en relación con la Zona



ARTICULO 139 Obligación de garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la Convención y responsabilidad por daños

ARTICULO 140 Beneficio de la Humanidad

ARTICULO 141 Utilización de la Zona exclusivamente con fines pacíficos

ARTICULO 142 Derechos e intereses legítimos de los Estados ribereños

ARTICULO 143 Investigación científica marina

ARTICULO 144 Transmisión de tecnología

ARTICULO 145 Protección del medio marino

ARTICULO 146 Protección de la vida humana

ARTICULO 147 Armonización de las actividades en la Zona y en el medio marino

ARTICULO 148 Participación de los Estados en desarrollo en las actividades en la Zona

ARTICULO 149 Objetos arqueológicos e históricos

SECCION 3. APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS DE LA ZONA

ARTICULO 150 Política general relacionada con las actividades en la Zona

ARTICULO 151 Políticas de producción

ARTICULO 152 Ejercicio de las facultades y funciones de la Autoridad

ARTICULO 153 Sistema de exploración y explotación

ARTICULO 154 Examen periódico

ARTICULO 155 Conferencia de Revisión

SECCION 4. LA AUTORIDAD

SUBSECCION A. DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 156 Establecimiento de la Autoridad

ARTICULO 157 Naturaleza y principios fundamentales de la Autoridad

ARTICULO 158 Órganos de la Autoridad



SUBSECCION B. LA ASAMBLEA

ARTICULO 159 Composición, procedimiento y votaciones

ARTICULO 160 Facultades y funciones

SUBSECCION C. EL CONSEJO

ARTICULO 161 Composición, procedimiento y votaciones

ARTICULO 162 Facultades y funciones

ARTICULO 163 Órganos del Consejo

ARTICULO 164 Comisión de Planificación Económica

ARTICULO 165 Comisión Jurídica y Técnica

SUBSECCION D. LA SECRETARIA

ARTICULO 166 La Secretaría

ARTICULO 167 El personal de la Autoridad

ARTICULO 168 Carácter internacional de la Secretaría

ARTICULO 169 Consulta y cooperación con organizaciones internacionales y no gubernamentales

SUBSECCION E. LA EMPRESA

ARTICULO 170 La Empresa

SUBSECCION F. DISPOSICIONES FINANCIERAS RELATIVAS A LA AUTORIDAD

ARTICULO 171 Recursos financieros de la Autoridad

ARTICULO 172 Presupuesto anual de la Autoridad

ARTICULO 173 Gastos de la Autoridad



ARTICULO 174 Facultad de la Autoridad para contraer préstamos

ARTICULO 175 Verificación anual de cuentas

SUBSECCION G. CONDICION JURIDICA, PRIVILEGIOS E INMUNIDADES

ARTICULO 176 Condición jurídica

ARTICULO 177 Privilegios e inmunidades

ARTICULO 178 Inmunidad de jurisdicción y de ejecución

ARTICULO 179 Inmunidad de registro y de cualquier forma de incautación

ARTICULO 180 Exención de restricciones, reglamentaciones, controles y moratorias

ARTICULO 181 Archivos y comunicaciones oficiales de la Autoridad

ARTICULO 182 Privilegios e inmunidades de personas relacionadas con la Autoridad

ARTICULO 183 Exención de impuestos y derechos aduaneros

SUBSECCION H. SUSPENSION DEL EJERCICIO DE LOS DERECHOS Y PRIVILEGIOS DE LOS MIEMBROS

ARTICULO 184 Suspensión del ejercicio de derecho de voto

ARTICULO 185 Suspensión del ejercicio de los derechos y privilegios inherentes a la calidad de miembro

SECCION 5. SOLUCION DE CONTROVERSIAS Y OPINIONES CONSULTIVAS

ARTICULO 186 Sala de Controversias de los Fondos Marinos del Tribunal Internacional del Derecho del Mar

ARTICULO 187 Competencia de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos

ARTICULO 188 Sometimiento de controversias a una sala especial del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, a una sala ad hoc de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos o a arbitraje comercial obligatorio

ARTICULO 189 Limitación de la competencia respecto de decisiones de la Autoridad

ARTICULO 190 Participación y comparecencia de los Estados Partes patrocinantes



ARTICULO 191 Opiniones consultivas

PARTE XII

PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 192 Obligación general

ARTICULO 193 Derecho soberano de los Estados de explotar sus recursos naturales

ARTICULO 194 Medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino

ARTICULO 195 Deber de no transferir daños o peligros ni transformar un tipo de contaminación en otro

ARTICULO 196 Utilización de tecnologías o introducción de especies extrañas o nuevas

SECCION 2. COOPERACION MUNDIAL Y REGIONAL

ARTICULO 197 Cooperación en el plano mundial o regional

ARTICULO 198 Notificación de daños inminentes o reales

ARTICULO 199 Planes de emergencia contra la contaminación

ARTICULO 200 Estudios, programas de investigación e intercambio de información y datos

ARTICULO 201 Criterios científicos para la reglamentación

SECCION 3. ASISTENCIA TECNICA

ARTICULO 202 Asistencia científica y técnica a los Estados en desarrollo

ARTICULO 203 Trato preferencial a los Estados en desarrollo



SECCION 4. VIGILANCIA Y EVALUACION AMBIENTAL

ARTICULO 204 Vigilancia de los riesgos de contaminación o de sus efectos

ARTICULO 205 Publicación de informes

ARTICULO 206 Evaluación de los efectos potenciales de las actividades

SECCION 5. REGLAS INTERNACIONALES Y LEGISLACION NACIONAL PARA PREVENIR, REDUCIR Y CONTROLAR LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO

ARTICULO 207 Contaminación procedente de fuentes terrestres

ARTICULO 208 Contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional

ARTICULO 209 Contaminación resultante de actividades en la Zona

ARTICULO 210 Contaminación por vertimiento

ARTICULO 211 Contaminación causada por buques

ARTICULO 212 Contaminación desde la atmósfera o a través de ella

SECCION 6. EJECUCION

ARTICULO 213 Ejecución respecto de la contaminación procedente de fuentes terrestres

ARTICULO 214 Ejecución respecto de la contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos

ARTICULO 215 Ejecución respecto de la contaminación resultante de actividades en la Zona

ARTICULO 216 Ejecución respecto de la contaminación por vertimiento

ARTICULO 217 Ejecución por el Estado del pabellón

ARTICULO 218 Ejecución por el Estado del puerto

ARTICULO 219 Medidas relativas a la navegabilidad de los buques para evitar la contaminación

ARTICULO 220 Ejecución por los Estados ribereños



ARTICULO 221 Medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos

ARTICULO 222 Ejecución respecto de la contaminación desde la atmósfera o al través de ella

SECCION 7. GARANTIAS

ARTICULO 223 Medidas para facilitar los procedimientos

ARTICULO 224 Ejercicio de las facultades de ejecución

ARTICULO 225 Deber de evitar consecuencias adversas en el ejercicio de las facultades de ejecución

ARTICULO 226 Investigación de buques extranjeros

ARTICULO 227 No discriminación respecto de buques extranjeros

ARTICULO 228 Suspensión de procedimientos y limitaciones a su iniciación

ARTICULO 229 Iniciación de procedimientos civiles

ARTICULO 230 Sanciones pecuniarias y respeto de los derechos reconocidos de los acusados

ARTICULO 231 Notificación al Estado del pabellón y a otros Estados interesados

ARTICULO 232 Responsabilidad de los Estados derivados de las medidas de ejecución

ARTICULO 233 Garantías respecto de los estrechos utilizados para la navegación Internacional

SECCION 8. ZONAS CUBIERTAS DE HIELO

ARTICULO 234 Zonas cubiertas de hielo

SECCION 9. RESPONSABILIDAD

ARTICULO 235 Responsabilidad

SECCION 10. INMUNIDAD SOBERANA

ARTICULO 236 Inmunidad soberana

SECCION 11. OBLIGACIONES CONTRAIDAS EN VIRTUD DE OTRAS CONVENCIONES SOBRE PROTECCION Y CONSERVACION DEL MEDIO MARINO

ARTICULO 237 Obligaciones contraídas en virtud de otras convenciones sobre protección y preservación del medio marino

PARTE XIII INVESTIGACION CIENTIFICA MARINA

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 238 Derecho realizar investigaciones científicas marinas

ARTICULO 239 Fomento de la investigación científica marina

ARTICULO 240 Principios generales para la realización de la investigación científica marina

ARTICULO 241 No reconocimiento de la investigación científica marina como fundamento jurídico para reivindicaciones

SECCION 2. COOPERACION INTERNACIONAL

ARTICULO 242 Fomento de la cooperación internacional

ARTICULO 243 Creación de condiciones favorables

ARTICULO 244 Publicación y difusión de información y conocimientos

SECCION 3. REALIZACION Y FOMENTO DE LA INVESTIGACION CIENTIFICA MARINA

ARTICULO 245 Investigación científica marina en el mar territorial

ARTICULO 246 Investigación científica marina en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental

ARTICULO 247 Proyectos de investigación científica marina realizados por organizaciones internacionales o bajo sus auspicios

ARTICULO 248 Deber de proporcionar información al Estado ribereño

ARTICULO 249 Deber de cumplir ciertas condiciones

ARTICULO 250 Comunicaciones relativas a los proyectos de investigación científica marina

ARTICULO 251 Criterios y directrices generales

ARTICULO 252 Consentimiento tácito

ARTICULO 253 Suspensión o cesación de las actividades de investigación científica marina

ARTICULO 254 Derechos de los Estados vecinos sin litoral o en situación geográfica desventajosa

ARTICULO 255 Medidas para facilitar la investigación científica marina y prestar asistencia a los buques de investigación

ARTICULO 256 Investigación científica marina en la zona

ARTICULO 257 Investigación científica marina en la columna de agua más allá de los límites de la zona económica exclusiva

SECCION 4. INSTALACIONES O EQUIPO DE INVESTIGACION CIENTIFICA EN EL MEDIO MARINO

ARTICULO 258 Emplazamiento y utilización

ARTICULO 259 Condición jurídica

ARTICULO 260 Zonas de seguridad

ARTICULO 261 No obstaculización de las rutas de navegación internacional



ARTICULO 262 Signos de identificación y señales de advertencia

SECCION 5. RESPONSABILIDAD

ARTICULO 263 Responsabilidad

SECCION 6. SOLUCION DE CONTROVERSIAS Y MEDIDAS PROVISIONALES

ARTICULO 264 Solución de controversias

ARTICULO 265 Medidas provisionales

PARTE XIV

DESARROLLO Y TRANSMISION DE TECNOLOGIA MARINA

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 266 Fomento del desarrollo y de la transmisión de tecnología marina

ARTICULO 267 Protección de los intereses legítimos

ARTICULO 268 Objetivos básicos

ARTICULO 269 Medidas para lograr los objetivos básicos

SECCION 2. COOPERACION INTERNACIONAL

ARTICULO 270 Formas de cooperación internacional

ARTICULO 271 Directrices, criterios y estándares

ARTICULO 272 Coordinación de programas internacionales

ARTICULO 273 Cooperación con organizaciones internacionales y con la Autoridad

ARTICULO 274 Sin perjuicio de todos los intereses legítimos - incluidos, entre otros, los derechos y deberes de los poseedores, los proveedores y los receptores de tecnología - la Autoridad garantizará con respecto a las actividades en la Zona, que:



SECCION 3. CENTROS NACIONALES Y REGIONALES DE INVESTIGACION CIENTIFICA Y TECNOLOGICA MARINA

ARTICULO 275 Establecimiento de centros nacionales

ARTICULO 276 Establecimiento de centros regionales

ARTICULO 277 Funciones de los centros regionales

SECCION 4. COOPERACION ENTRE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

ARTICULO 278 Cooperación entre organizaciones internacionales

PARTE XV SOLUCION DE CONTROVERSIAS

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 279 Obligación de resolver las controversias por medios pacíficos

ARTICULO 280 Solución de controversias por medios pacíficos elegidos por las partes

ARTICULO 281 Procedimiento aplicable cuando las partes no hayan resuelto la controversia

ARTICULO 282 Obligaciones resultantes de acuerdos generales, regionales o bilaterales

ARTICULO 283 Obligación de intercambiar opiniones

ARTICULO 284 Conciliación

ARTICULO 285 Aplicación de esta sección a las controversias sometidas de conformidad con la Parte XI

SECCION 2. PROCEDIMIENTOS OBLIGATORIOS CONDUCTENTES A DECISIONES OBLIGATORIAS

ARTICULO 286 Aplicación de los procedimientos establecidos en esta sección



ARTICULO 287 Elección del procedimiento

ARTICULO 288 Competencia

ARTICULO 289 Expertos

ARTICULO 290 Medidas provisionales

ARTICULO 291 Acceso

ARTICULO 292 Pronta liberación de buques y de sus tripulaciones

ARTICULO 293 Derecho aplicable

ARTICULO 294 Procedimiento preliminar

ARTICULO 295 Agotamiento de los recursos internos

ARTICULO 296 Carácter definitivo y fuerza obligatoria de las decisiones

SECCION 3. LIMITACIONES Y EXCEPCIONES A LA APLICABILIDAD DE LA SECCION 2

ARTICULO 297 Limitaciones a la aplicabilidad de la sección 2

ARTICULO 298 Excepciones facultativas a la aplicabilidad de la sección 2

ARTICULO 299 Derecho de las partes a convenir en el procedimiento

PARTE XVI DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 300 Buena fe y abuso de derecho

ARTICULO 301 Utilización del mar con fines pacíficos

ARTICULO 302 Revelación de información

ARTICULO 303 Objetos arqueológicos e históricos hallados en el mar

ARTICULO 304 Responsabilidad por daños



PARTE XVII

DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 305 Firma

ARTICULO 306 Ratificación y confirmación formal

ARTICULO 307 Adhesión

ARTICULO 308 Entrada en vigor

ARTICULO 309 Reservas y excepciones

ARTICULO 310 Declaraciones y manifestaciones

ARTICULO 311 Relación con otras convenciones y acuerdos internacionales

ARTICULO 312 Enmienda

ARTICULO 313 Enmienda por procedimiento simplificado

ARTICULO 314 Enmiendas a las disposiciones de esta Convención relativas exclusivamente a las actividades en la Zona.

ARTICULO 315 Firma, ratificación y adhesión y textos auténticos de las enmiendas

ARTICULO 316 Entrada en vigor de las enmiendas

ARTICULO 317 Denuncia

ARTICULO 318 Condición de los anexos

ARTICULO 319 Depositario

ARTICULO 320 Textos auténticos

ANEXO I

ESPECIES ALTAMENTE MIGRATORIAS

ANEXO II

COMISION DE LÍMITES DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL

ANEXO III

DISPOSICIONES BASICAS RELATIVAS A LA PROSPECCION,
LA EXPLORACION Y LA EXPLOTACION



ANEXO IV
ESTATUTO DE LA EMPRESA

ANEXO V
CONCILIACION

ANEXO VI
ESTATUTO DEL TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR

ANEXO VII
ARBITRAJE

ANEXO VIII
ARBITRAJE ESPECIAL

ANEXO IX
PARTICIPACION DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES”²³

3.3. “C-108 Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958, ratificado por Guatemala el 28/11/1960

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo: Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 29 abril 1958 en su cuadragésima primera reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas al reconocimiento recíproco o internacional de una tarjeta nacional de identidad de la gente de mar, cuestión que constituye el séptimo punto del orden del día de la reunión, y

²³ www.cpn.gob.gt. Portal de la Comisión Portuaria Nacional. 10 de octubre 2012.

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional, adopta, con fecha trece de mayo de mil novecientos cincuenta y ocho, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958:

Artículo 1

1. El presente Convenio se aplica a todo marino empleado con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se halle en vigor el presente Convenio y dedicado habitualmente a la navegación marítima.
2. En caso de que surgieran dudas sobre si alguna categoría de personas debe o no considerarse como gente de mar a los efectos del presente Convenio, la cuestión se resolverá por la autoridad competente de cada país previa consulta a las organizaciones de armadores y gente de mar interesadas.

Artículo 2

1. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio deberá, a petición de los interesados, otorgar a sus nacionales que ejerzan la profesión de marino un documento de identidad de la gente de mar conforme a las disposiciones del artículo 4 de este Convenio. Sin embargo, en caso de que no sea posible otorgar tal documento a ciertos grupos especiales de gente de mar, el Miembro podrá otorgar en su lugar un pasaporte que indique que su titular es marino; este pasaporte surtirá los mismos efectos que el documento de identidad de la gente de mar a los fines del presente Convenio.
2. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio podrá, a petición de los interesados, otorgar el documento de identidad de la gente de mar a otros marinos empleados a bordo de un barco matriculado en su territorio o registrados en una agencia de colocación situada en su territorio.

Artículo 3

El documento de identidad de la gente de mar deberá estar en todo momento en poder de su titular.

Artículo 4

1. El documento de identidad de la gente de mar será de formato sencillo, estará confeccionado con una materia resistente y presentado en tal forma que cualquier modificación sea fácilmente reconocible.
2. El documento de identidad de la gente de mar contendrá el nombre y el título de la autoridad que lo otorgue, la fecha y lugar de otorgamiento y una declaración de que constituye un documento de identidad de la gente de mar a los efectos del presente Convenio.
3. El documento de identidad de la gente de mar contendrá los datos siguientes relativos al titular:
 - a. Nombre completo (nombres y apellidos);
 - b. Fecha y lugar de nacimiento;
 - c. Nacionalidad;
 - d. Características físicas;
 - e. Una fotografía; y
 - f. La firma, o la impresión del pulgar cuando el titular no sepa firmar.
4. Cuando un Miembro extienda a un marino extranjero un documento de identidad de la gente de mar no será necesario que figure en el mismo ninguna declaración relativa a la nacionalidad, y tampoco será prueba concluyente de la nacionalidad la declaración que figure a ese respecto.

5. Cualquier limitación en cuanto al período de validez de un documento de identidad de la gente de mar deberá indicarse claramente en el mismo.
6. A reserva de las disposiciones de los párrafos anteriores, el Miembro que otorgue el documento de identidad de la gente de mar determinará la forma y contenido precisos del documento, previa consulta a las organizaciones de armadores y de marinos interesadas.
7. La legislación nacional podrá prescribir la inscripción de otras indicaciones en el documento de identidad de la gente de mar.

Artículo 5

1. Cualquier marino portador de un documento de identidad de la gente de mar válido y otorgado por la autoridad competente de un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio será readmitido en dicho territorio.
2. El interesado deberá asimismo ser readmitido en el territorio en cuestión durante un período de por lo menos un año a partir de la fecha, si la hubiera, en que expire la validez del documento de identidad de la gente de mar de que sea titular.

Artículo 6

1. Todo Miembro permitirá la entrada en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio a cualquier marino portador de un documento de identidad de la gente de mar válido, cuando la entrada tenga por fin una licencia temporal en tierra por el tiempo que dure la escala del buque.

2. Cuando el documento de identidad de la gente de mar contenga espacios en blanco para las anotaciones pertinentes, todo Miembro permitirá, además, la entrada en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio de cualquier marino portador de un documento de identidad de la gente de mar válido, cuando la entrada tenga por fin:
 - a. El embarco en su buque o el reembarco en otro buque;
 - b. El tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación;
 - c. Cualquier otro fin aprobado por las autoridades del Miembro interesado.
3. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio podrá exigir pruebas, incluso instrumentales, al marino, al armador o su agente, o al cónsul interesado, acerca de las intenciones del marino y de su capacidad para ponerlas en práctica, antes de permitirle la entrada en su territorio para uno de los fines especificados en el párrafo anterior. El Miembro podrá, además, limitar la estancia del marino a un período que sea razonable teniendo en cuenta su fin.
4. Ninguna de las disposiciones de este artículo será interpretada como una restricción al derecho de un Miembro a impedir a cualquier marino la entrada en su territorio o la permanencia en él.

Artículo 7

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

Artículo 8

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.
3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

Artículo 9

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.
2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

Artículo 10

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.



2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

Artículo 11

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

Artículo 12

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

Artículo 13

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:
 - a. La ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 9, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;



b. A partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

Artículo 14

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas²⁴.

²⁴ www.es.wikipedia.org. Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar. 12 de septiembre 2012.

CAPÍTULO IV

4. Codificación del derecho marítimo en Guatemala

4.1. Codificación en Guatemala

El Derecho Marítimo en Guatemala, ha sido normado durante los tiempos por tratados y convenios internacionales ratificados por Guatemala, así como lo establecido en el Libro III del Código de Comercio de 1946. Estos cuerpos legales fundamentan su razón de ser en diversos cuerpos normativos, los cuales por su importancia histórica se mencionan a continuación:

1. "Leyes españolas de la época de la colonia, conocidas como Ordenanzas de Bilbao;
2. Decreto gubernativo 19, emitido durante el gobierno del General Justo Rufino Barrios, vigente a partir del 20 de julio de 1877 que contenían normas específicas que regulaban la referida actividad;
3. Libro III del Código de Comercio de 1946, que contenía, en forma reformulada, el decreto gubernativo 19 del 20 de julio de 1877.

4. Usos, costumbres, convenciones y tratados internacionales que se han celebrado para regular el comercio marítimo a nivel internacional”²⁵

4.2. “Leyes de Derecho Marítimo en Guatemala

1. Acuerdo Marco de Colaboración entre la Comisión Portuaria Nacional y Puertos del Estado para el desarrollo de programa de cooperación.
2. Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle, contra los accidentes (Revisado) 1932.
3. Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (Revisado) 2003.
4. Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar. 1958.
5. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar.
6. Ley de la Comisión Portuaria Nacional.
7. Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias. 1972

²⁵ [www.es.wikipedia.org/wiki. Derecho marítimo](http://www.es.wikipedia.org/wiki/Derecho_mar%C3%ADtimo). 2 de octubre 2012.



8. Política Portuaria Marítima Nacional 2006-2016.
9. Reglamento de control de ingreso, permanencia y egreso de las embarcaciones del tipo turista.
10. Reglamento No. 2 de la Organización Mundial de la Salud.
11. Reglamento Sanitario Internacional²⁶

4.3. Propuesta de Ley General Portuaria y Marítima

En el año dos mil nueve, se presentó la propuesta de Ley General Portuaria y Marítima y la Comisión Portuaria Nacional, la cual se desconoce si fue aprobada. Por contener aspectos importantes que regulan el Derecho Marítimo se hace referencia a la misma, para que esté a la disposición si en el futuro pudiera servir para la conformación de nuevas propuestas.

²⁶ www.cpn.gob.gt. Portal de la Comisión Portuaria Nacional. 10 de octubre 2012.



“Propuesta de la Ley General Portuaria y Marítima

Comisión Portuaria Nacional

2009

Que la Constitución Política de la República, en su Artículo 131, reconoce la importancia económica del servicio de transporte comercial marítimo en el desarrollo del país, el que siendo de utilidad pública, goza de la protección del Estado. Los puertos marítimos comerciales se consideran bienes de uso público común y, así como los servicios del transporte marítimo comercial, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles.

Que, dentro del sector transporte, el subsector marítimo portuario es fundamental en la cadena logística del comercio exterior. En el proceso de modernización, se ha establecido lineamientos enmarcados dentro de una Política Portuaria Marítima Nacional con la finalidad de actualizar la legislación sobre la materia que permita promover su desarrollo y competitividad. Dicha modernización implica incrementar la eficiencia de la actividad logística, adecuar la infraestructura portuaria, crear un órgano regulador competente, y fortalecer a los usuarios del transporte marítimo y a los prestatarios de servicios portuarios.

Que para la modernización de los subsector marítimo portuario se requiere de una ley general moderna e integrada, que fomente la libre competencia, que esté armonizada con los Tratados Internacionales suscritos por Guatemala y mejores prácticas marítimo portuarias internacionales, contemple apropiadas disposiciones en concepto de mejora de la eficiencia y seguridad en la gestión y operación portuaria y de la navegación marítima, que ordene y facilite el desarrollo, administración y mantenimiento de la infraestructura portuaria, que contribuya a la preservación de los recursos naturales en general y de la biodiversidad marina y costera, tanto en las zonas portuarias como en las rutas de transporte marítimo, con especial énfasis en las zonas de especial sensibilidad.

LEY GENERAL PORTUARIA Y MARÍTIMA

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 1. Naturaleza. De derecho público, de naturaleza comercial y económica.

Artículo 2. Ámbitos de aplicación.

Artículo 3. Aprovechamiento del espacio marítimo y de la zona costera.

Artículo 4. Definiciones.

1. Accidente marítimo:
2. Administrador portuario:
3. Artefacto naval:
4. Instalaciones portuarias:
5. Operador portuario o de terminal:
6. Prestatario de servicios portuarios:
7. Puerto:
8. Recinto portuario:
9. Recinto aduanero portuario:
10. Restos náufragos:
11. Seguridad integral:
12. Señalización marítima.
13. Servicios portuarios:
14. Sistema portuario nacional:
15. Transporte multimodal:
16. Terminal especializada:
17. Usuario de transporte marítimo:
18. Zona costera:
19. Zona de valor agregado logístico (ZVAL):
20. Zona portuaria



Artículo 5. Principios fundamentales.

1. Libertad de participación en las actividades marítimas y portuarias.
2. Libertad de acceso a los servicios.
3. Libertad y lealtad de la competencia.
4. Contribución al aumento de la competitividad del comercio exterior.
5. Coordinación interinstitucional.
6. Descentralización de los servicios portuarios y marítimos.
7. Adecuada coordinación, regulación y control de las actividades marítimas y portuarias
8. Seguridad integral, física, ambiental y laboral, en los puertos y terminales

TÍTULO II SUPERINTENDENCIA PORTUARIA MARÍTIMA

Artículo 6. Creación.

Artículo 7. Objetivos esenciales de la SPM.-

- a. Preservar y defender el interés público en el subsector marítimo portuario.
- b. Promover el desarrollo del sistema marítimo y portuario nacional, bajo condiciones de eficacia, eficiencia, sustentabilidad, racionalidad en las inversiones, adaptación al adelanto tecnológico, conservación ambiental y seguridad; y procurando la mejora continua de la competitividad de Guatemala en los mercados internacionales
- c. Proteger los derechos básicos de los usuarios, asegurando la continuidad, regularidad, igualdad o neutralidad, obligatoriedad, calidad, seguridad y eficiencia en la prestación de los servicios marítimos y portuarios.
- d. Promover y defender la competencia en la prestación de servicios marítimos y portuarios, impidiendo las situaciones de prácticas monopólicas, anticompetitivas y de abuso de posición dominante en general.

- e. Estimular la participación privada en el desarrollo del sistema marítimo y portuario nacional, en condiciones de la mayor eficiencia y eficacia posible, y generando un entorno de seguridad jurídica que aliente la inversión de corto, mediano y largo plazo.
- f. Alentar la colaboración entre empresas del sistema y de éstas respecto de las intervinientes en otros subsectores del transporte, con el objeto de facilitar la intermodalidad, tanto para el transporte de mercancías como de pasajeros, alentando la prestación de servicios integrados a los usuarios.
- g. Alentar y promover el desarrollo social y económico en las regiones o áreas de influencia de los puertos guatemaltecos.
- h. Privilegiar la libre negociación de las condiciones contractuales en la prestación de los servicios comprendidos en el ámbito marítimo y portuario, dentro de los principios de leal competencia y salvaguardia de los derechos de los usuarios.
- i. Desarrollar y mantener actualizado un sistema de información del sistema marítimo y portuario nacional.
- j. Desarrollar y mantener actualizado un sistema de capacitación marítima y portuaria para todos los niveles profesionales y laborales de las actividades del subsector.
- k. Preservar y mantener la flota nacional cumplimentando las mejores prácticas marítimas y la normativa internacional.
- l. Controlar las naves extranjeras que utilicen las aguas guatemaltecas para exigir el cumplimiento de las normas marítimas nacionales e internacionales aplicables, ejerciendo el control de Estado Rector de Puerto y Estado Ribereño.
- m. Establecer las condiciones necesarias para la implantación y sostenimiento de la seguridad portuaria integral, acorde con la ley y con los tratados y convenios internacionales suscritos por Guatemala.
- n. Garantizar la protección del patrimonio y legítimos intereses del Estado y/o sus instituciones involucradas en la prestación, contratación y control de cumplimiento de los servicios portuarios y de las normativas y actuaciones en materia de defensa del medio costero nacional y el respeto de los convenios internacionales portuarios y costeros en los que participe la República de Guatemala.

- o. Contribuir a la conservación de los recursos naturales en general y a la biodiversidad marino-costera en las zonas adyacentes, tanto en las áreas portuarias como en las rutas de transporte marítimo, con especial énfasis en las áreas de sensibilidad marino-costera.

Artículo 8. Ámbito general de competencia de la SPM.

1. Los puertos, terminales especializadas y cualesquiera otras instalaciones portuarias;
2. El borde costero público y la aguas bajo soberanía o jurisdicción guatemalteca;
3. Los servicios portuarios;
4. La flota nacional;
5. Las naves extranjeras que naveguen en espacios marítimos soberanos o bajo la jurisdicción guatemalteca.
6. La marina mercante y la gente de mar.
7. La navegación marítima y los servicios asociados a la misma.

Artículo 9. Principios generales aplicables al ejercicio de funciones de la SPM.-

Legalidad, razonabilidad, proporcionalidad y adecuación al fin, transparencia, imparcialidad, eficacia, eficiencia, buena fe, defensa del interés público, debido proceso, y motivación de sus decisiones; sin perjuicio de otros que fueren aplicables de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

Artículo 10. Funciones.

1. Formulación y ejecución de políticas públicas para el desarrollo de actividades portuarias y marítimas:
2. Planificación:
3. Representación:
4. Cooperación técnica:
5. Regulación:



6. Control:
7. Otorgamiento de títulos habilitantes para la provisión de servicios en el ámbito portuario y marítimo:
8. Resolución de controversias:
9. Potestad tarifaria:

Artículo 11. Coordinación interinstitucional.

Artículo 12. Plan Nacional de Desarrollo Costero y Portuario y Planes Maestros de Desarrollo Portuario.

Artículo 13. Planificación territorial y portuaria.

Artículo 14. Regulación.

Artículo 15. Control.

Artículo 16. Potestad arbitral.

Artículo 17. Registro Portuario y Marítimo.

CAPÍTULO II ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN

Artículo 18. Autoridades. El Consejo Directivo, y las Intendencias de Regulación y Control, y de Políticas, Planificación y Administración;

Artículo 19. Organización y estructura interna de la SPM.

Artículo 20. Régimen laboral.

Artículo 21. Asesorías técnicas.

Artículo 22. Informes anuales.

Artículo 23. Régimen general de impugnación de los actos administrativos de la SPM.

Artículo 24. Consejo Directivo.

Artículo 25. Funciones del Consejo Directivo.

Artículo 26. Sesiones.

Artículo 27. Disposiciones comunes a Intendencias.

Artículo 28. Funciones de los Intendentes.

Artículo 29. Consejo Consultivo de la SPM.



Artículo 30. Integración. Este Consejo estará integrado al menos de la siguiente forma:

1. Un representante del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda
2. Un representante del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación.
3. Un representante del Ministerio de la Defensa Nacional.
4. Un representante del Ministerio de Gobernación.
5. Un representante del Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales.
6. Un representante de la Superintendencia de Administración Tributaria
7. Un representante de cada uno de los puertos estatales.
8. Un representante de cada uno de los puertos privados.
9. Un representante del Instituto Guatemalteco de Turismo.
10. Un representante de la Cámara de Turismo de Guatemala.
11. Un representante de las asociaciones de transporte marítimo.
12. Un representante del Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala (CUTRIGUA)
13. Un representante de las empresas de transporte terrestre y de los operadores logísticos.
14. Un representante de los prestatarios de servicios portuarios.
15. Un representante de cada una de las terminales especializadas.
16. Un representante de las Zonas Francas y Zonas de Valor Agregado Logístico.
17. Un representante de cada uno de los municipios donde operen instalaciones portuarias
18. Un representante del CACIF.

Artículo 31. Patrimonio.

Artículo 32. Garantía.

Artículo 33. Recursos.

Artículo 34. Fondo de capital.

Artículo 35. Política de inversión.

Artículo 36. Fiscalización.

Artículo 37. Delegaciones.

Artículo 38. Delegado de Puerto.

TÍTULO III

RÉGIMEN DE OPERACIÓN Y DESARROLLO PORTUARIO

Artículo 39. Ejercicio de la actividad portuaria.

Artículo 40. Puertos y su clasificación.

1. Por el tipo de tráfico que atienden:

- a) De cabotaje.
- b) Internacionales.

2. Por la titularidad de sus instalaciones:

- a. Estatales: los que son de titularidad del Estado, las municipalidades o entidades descentralizadas, organismos estatales o personas jurídicas públicas
- b. Privados: los que son de propiedad y administrados por una persona jurídica privada.

3. Por el uso que se puede hacer de sus instalaciones:

- a. Uso público: los destinados a la prestación de servicios portuarios, para todos los usuarios que los soliciten.
- b. Uso privativo: los destinados al uso exclusivo de un usuario.

4. Por el destino al que se dedican sus obras e instalaciones:

- a) Especializados: que operan para un fin portuario predeterminado.
- b) Multipropósito: cuando permiten atender demandas portuarias diversas.

Artículo 41. Puertos estatales.

Artículo 42. Servicios portuarios.

1. Servicios a las embarcaciones: aquéllos que se prestan a las naves y artefactos navales en las instalaciones portuarias y en sus zonas de fondeo y aproximación.
2. Servicios a las personas: aquéllos que se prestan a los pasajeros y tripulaciones en las instalaciones portuarias y en sus zonas de fondeo destinadas a dicho uso.
3. Servicios a las mercancías: aquéllos que se prestan a las cargas de cualquier naturaleza en las instalaciones portuarias y, excepcionalmente, en sus zonas de fondeo destinadas a dicho uso.
4. Servicios auxiliares o conexos: aquellos relacionados con los servicios a las embarcaciones, a la carga y a las personas, que se ofrecen a los usuarios por los operadores correspondientes.

Artículo 43. Responsabilidad de los Operadores Portuarios en la prestación de sus servicios. Será limitada por:

1. Los convenios internacionales suscritos por Guatemala.
2. Los convenios internacionales suscritos por los transportadores u operadores.
3. Las regulaciones que se emitan para reglamentar esta ley

Artículo 44. Habilitación para la prestación de servicios portuarios y utilización de bienes del Estado.

Artículo 45. Participación público-privada en puertos o terminales estatales.

Artículo 46. Derechos y obligaciones derivadas del otorgamiento de títulos habilitantes para utilización de bienes del Estado.

Derechos:

- a. Uso, ocupación y aprovechamiento privativo de los bienes otorgados.

- b. Posibilidad de restricción de usos públicos de la zona otorgada y de la navegación marítima de terceros en ella por razones de seguridad, lo cual requerirá una mención expresa en el título otorgado o en sus modificaciones.
- c. Exclusividad para la construcción o ampliación del puerto o terminal y la prestación de los servicios portuarios en ellos y en una zona de influencia portuaria en caso de ser requerido.
- d. Indemnización por los daños y perjuicios causados en caso de revocación o modificación unilateral dispuesta por el Estado, por causas no imputables al habilitado.

Obligaciones

- a. Iniciar y terminar la ejecución del proyecto en el plazo y condiciones establecidos.
- b. Solicitar a la entidad otorgante la aprobación en caso de requerir cualquier modificación de la zona costera designada.
- c. No variar el objeto y fines del título.
- d. Mantener, conservar y cuidar la zona, obras e instalaciones otorgadas y la señalización marítima y otras ayudas a la navegación que se requieran en las mismas.
- e. Cumplir con el fondo de capital establecido precedentemente en la presente ley.
- f. Pagar, cuando así se determine en el título un canon a la entidad otorgante por el uso la zona terrestre y marino- costera otorgada, el cual se especificará en el correspondiente título habilitante.
- g. Cumplir con las disposiciones de otras leyes aplicables.

Artículo 47. Delimitación de la zona costera.

Artículo 48. Delimitación de los recintos portuarios y aduaneros de los puertos y terminales.

Artículo 49. Derechos portuarios.

Artículo 50. Tarifario de un puerto o terminal.

El tarifario se compone de tres elementos esenciales:

1. La estructura tarifaria, formada por la totalidad de las partidas del tarifario aplicables a cada operación o conjunto de operaciones efectuadas en un puerto, terminal o facilidad portuaria en particular.
2. El reglamento de aplicación, que es el conjunto de metodologías y reglas de liquidación de todas y cada una de las partidas que componen la estructura tarifaria.
3. El nivel de las tarifas, que es el valor base para cada ítem de la estructura tarifaria

La estructura y el nivel de las tarifas se establecerán con base en una metodología cuya aprobación compete a la SPM. La reglamentación establecerá los procedimientos correspondientes para esta presentación y aprobación

Artículo 51. Aprobación de tarifas.

Artículo 52. Planes de protección y respuesta.

Artículo 53. Protección física.

Artículo 54. Protección ambiental.

Artículo 55. Protección industrial

Artículo 56. Costas y playas.

Artículo 57. Recintos aduaneros portuarios.

Artículo 58. Ejercicio de la Autoridad Aduanera en la Zona Primaria Aduanera de los Puertos y Terminales comerciales.

Artículo 59. Puntos de Inspección en Frontera (PIF).

Artículo 60. Creación

Artículo 61. Servicios.

TÍTULO IV

TRANSPORTE MARÍTIMO

Artículo 62. Competencia de la SPM.

Artículo 63. Delegación de funciones.

Artículo 64. Tipos de navegación.

Artículo 65. Información hidrográfica.

Artículo 66. Señalización marítima.

Artículo 67. Control de tráfico marítimo.

Artículo 68. Ayudas a la navegación.

Artículo 69. Lugares de refugio.

Artículo 70. Prevención de actividades ilícitas.

Artículo 71. Medidas de garantía.

Artículo 72. Servicio de Practicaje.

Artículo 73. Servicio de remolcaje.

Artículo 74. Otorgamiento de títulos habilitantes.

Artículo 75. Traslado y hundimiento de naves.

Artículo 76. Del arribo, recepción y despacho.

Artículo 77. Otorgamiento de la Libre Plática a las naves de tráfico internacional.

Artículo 78. Arribada forzosa. Son considerados casos de arribada forzosa, aquéllos que entrañen peligro para las personas a bordo, la propia nave, la carga transportada o el medio ambiente marino, que requieran prioridad para entrar a puerto.

Artículo 79. Distintivos.

Artículo 80. Documentos.

Artículo 81. Requisitos especiales.

Artículo 82. Inspecciones navales.

Artículo 83. Gente de mar. Comprende la tripulación de las embarcaciones que naveguen en el mar. El Capitán y el práctico son gente de mar.

Artículo 84. Idoneidad.

Artículo 85. Inhabilitación y rehabilitación.



Artículo 86. Capitán.

Artículo 87. Tripulación.

Artículo 88. Concepto.

Artículo 89. Flota nacional. La flota nacional está compuesta por:

1. La naves mercantes.
2. Las naves pesqueras.
3. Las naves de recreo y deportivas.
4. Las demás naves no incluidas en los numerales anteriores.

Artículo 90. Naves nacionales. Se consideran naves guatemaltecas las siguientes:

1. Las abanderadas y matriculadas conforme la presente ley.
2. Las declaradas en abandono.
3. Las decomisadas por autoridades guatemaltecas competentes.
4. Las capturadas al enemigo en situación de guerra.
5. Las que sean propiedad del Estado de Guatemala.

Artículo 91. Cancelación de la matrícula.

Artículo 92. Naturaleza y Propiedad. Las naves son bienes muebles desde el inicio de su construcción. Se presume propietario de una nave a la persona natural o jurídica a cuyo nombre se efectuó la inscripción registral.

Artículo 93. Seguridad, protección medioambiental y navegabilidad.

Artículo 94. Privilegios marítimos.

Artículo 95. Responsabilidad del armador.

Artículo 96. Transporte multimodal.

Artículo 97. Agente naviero.

Artículo 98. Régimen de seguros.

Artículo 99. Seguros obligatorios.

Artículo 100. Supletoriedad. Todo lo dispuesto en el presente capítulo será regulado por la ley de comercio marítimo relacionada en el Artículo 125 de esta Ley. Mientras no inicie su vigencia se aplicará supletoriamente el Código de Comercio.

Artículo 101. Competencia de la SPM.

Artículo 102. Abordaje.

Artículo 103. Naufragio.

Artículo 104. Avería.

CAPÍTULO IX MEDIDAS CAUTELARES

Artículo 105. Embargo.

Artículo 106. Detención y arresto.

CAPÍTULO X TRIBUNALES COMPETENTES

Artículo 107. Competencia.

Artículo 108. Extraterritorialidad.

TÍTULO V REGIMEN SANCIONATORIO

Artículo 109. Potestad sancionadora.

Artículo 110. Infracciones y atribución de responsabilidad.

Artículo 111. Tipología de infracciones y sanciones aplicables.

Artículo 112. Régimen general de aplicación de sanciones.-

Artículo 113. Procedimiento.

Artículo 114. Medidas precautorias.

Artículo 115. Prescripción y reincidencia.

Artículo 116. Sanciones.

Artículo 117. Multas.

TÍTULO VI DISPOSICIONES FINALES

Artículo 118. Liquidación de la Comisión Portuaria Nacional.

Artículo 119. Comisión liquidadora.

Artículo 120. Derechos laborales.

Artículo 121. Primer Consejo Directivo.

Artículo 122. Delegaciones de puerto.

Artículo 123. Titulares actuales de contratos.

Artículo 124. Terminales de San José.

Artículo 125. Ley de Comercio Marítimo.

Artículo 126. Registro de embarcaciones.

Artículo 127. Decreto 114-97.

Artículo 128. Acuerdo Gubernativo 111-95.

Artículo 129. Decreto 132-96.

Artículo 130. Decreto 126-97.

Artículo 131. Decreto Ley 100-85.

Artículo 132. Decreto 4-93.

Artículo 133. Decreto 334.

Artículo 134. Decreto 27-92.

Artículo 135. Derogatorias.

Artículo 136. Comisión Portuaria Nacional.

OTRAS DISPOSICIONES FINALES

Artículo 137. Prevalencia de la ley.

Artículo 138. Firma electrónica.

Artículo 139. Derechos adquiridos.

Artículo 140. Derechos sobre áreas de reserva territorial del Estado.

Artículo 141. Contratos de adhesión.

Artículo 142. Reglamentos.

Artículo 143. Vigencia²⁷

4.4. Libro III vigente del Código de Comercio de 1946 derogado

LIBRO III DEL COMERCIO MARITIMO

El libro III del Código de Comercio de 1946, representa, dentro de la pirámide Kelseniana, la Ley Ordinaria sobre la cual descansa el Derecho Marítimo en Guatemala. El mismo fue extraído de los escritos del Doctor René Arturo Villegas Lara²⁸, y sintéticamente es consignado en el presente trabajo. Su estructura se subdivide en VIII títulos, 28 capítulos y 492 artículos, distribuidos de la siguiente manera:

1. Título I, que comprende los temas relacionados con las naves mercantes, así como de los propietarios y copropietarios de ellas. La temática se distribuye en 2 capítulos y 38 artículos, comprendidos del 827 al 864, en los que específicamente se trata tres temas:

- a. Las naves mercantes.

²⁷ www.cpn.gob.gt. Portal de la Comisión Portuaria Nacional. 10 de octubre 2012.

²⁸ Villegas Lara, René Arturo. *Ob. Cit.* Pág. 350 a 424.

- b. Los propietarios y copropietarios de las naves mercantes.
2. Título II, que trata el tema de las personas que intervienen en el comercio marítimo, el que se desarrolla en 5 capítulos y 71 artículos, del 865 al 935, así:
 1. El naviero o armador.
 2. El capitán.
 3. El Piloto.
 4. El contraмаestre.
 5. El sobrecargo.
 3. Título III, con el tema de los contratos de los hombres de mar o tripulación, el que se trata en 36 artículos, del 936 al 971.
 4. Título IV, 3 capítulos, 111 artículos, del 972 al 1082, en los que se desarrolla:
 1. Definiciones y reglas relativas al fletamento.
 2. De la capacidad para fletar el buque y de la póliza de fletamento.
 3. De los derechos y obligaciones de los fletantes.
 4. De los derechos y obligaciones del fletador.
 5. De la rescisión del fletamento.
 6. Del conocimiento.
 7. De Los Pasajeros.

5. Título V, que hace referencia a los riesgos y daños en el transporte marítimo.

Dividido en 7 capítulos, 83 artículos desde el 1083 hasta el 1166. La temática que aborda se resume de la siguiente manera:

1. Averías
2. Abordaje
3. Arribada forzosa
4. Naufragio y varamiento

6. Título VI, relacionado al préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo, está enmarcado en los artículos 1167 al 1213, comprende los siguientes subtemas, en igual número de capítulos

1. Disposiciones generales.
2. De la forma y registro del préstamo y de la cesión de la póliza.
3. De las personas capaces para dar y tomar a la gruesa.
4. Del capital y premio y de las cosas afectadas al préstamo.
5. De los derechos y obligaciones del prestamista y prestador.

7. Título VII, que comprende el seguro marítimo, su forma interna y externa y derechos y obligaciones del asegurador y asegurado, está desarrollado en 94 artículos, del 1214 al 1307.

8. Título VIII, que trata el tema de la prescripción de las obligaciones del comercio marítimo y de la excepción de inadmisibilidad de algunas acciones especiales, y lo desarrolla en 2 capítulos y 11 artículos, del 1308 al 1319, de la siguiente forma:

1. De la prescripción.
2. De la excepción de inadmisibilidad.

4.5. Creación de la Comisión Portuaria Nacional

A raíz de la puesta en vigencia del Código de Comercio de 1970, el que fija la continuidad del Libro III del Código de Comercio de 1946, que contiene el sustento ordinario del Derecho Marítimo en Guatemala. Por las exigencias nacionales e internacionales se hizo necesaria la creación de una comisión específica que direccionaría el que hacer del Comercio Marítimo en Guatemala y que sirviera de enlace con las organizaciones internacionales que intervienen en dicho comercio. El acuerdo gubernativo que dio origen a dicha comisión y sus respectivas modificaciones se detallan a continuación:



“CREASE LA COMISIÓN PORTUARIA NACIONAL, LA QUE ESTARÁ
INTEGRADA EN LA FORMA QUE SE MENCIONA

PALACIO NACIONAL: Guatemala, 10 de marzo de 1972.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

En uso de las facultades que le confiere el Artículo 189, inciso 4º. de la Constitución de la República.

ACUERDA

Artículo 1º. Se crea la Comisión Portuaria Nacional, la que estará integrada en la siguiente forma:

1. Un representante del Ministerio de Finanzas Públicas, quien la presidirá;
2. Un representante del Ministerio de Economía;
3. Un representante del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas;
4. Un representante de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico;
5. Un representante de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla;
6. Un representante de la Coordinadora de Asociaciones Agrícola, Comerciales, Industrial y Financieras (CACIF). Todos los representantes indicados desempeñarán sus cargos ad honorem.

Artículo 2º. La Comisión Portuaria Nacional tendrá como principales funciones las siguientes:

1. Defender los intereses nacionales en todos los asuntos que se relacionan con la actividad portuaria, inclusive ante los organismos internacionales y ante la Comisión Centroamericana de Transporte;

2. Efectuar un estudio sobre la mejor forma de llevar a cabo la fusión de los activos y la unificación administrativa de las empresas portuarias nacionales y proponer las recomendaciones y medidas correspondientes, a partir de la vigencia del Acuerdo Gubernativo mediante el cual se cree la Comisión;
3. Realizar los estudios necesarios para el establecimiento de una política nacional de desarrollo portuario en los campos de construcción, ampliación, operación, mantenimiento, explotación y administración de puertos, así como formular recomendaciones sobre actividades relacionadas con el tráfico, servicios de seguridad e instalaciones y facilidades de comunicación;
4. Determinar los factores que conforman los costos de las terminales portuarias nacionales y sugerir normas comunes sobre tráfico, tarifas de muelle y sugerir normas comunes;
5. Sugerir al Organismo Ejecutivo las medidas pertinentes para coordinar las actividades de las empresas portuarias nacionales;
6. Aprobar su propio presupuesto y emitir opinión acerca de los presupuestos de cada una de las empresas portuarias antes de enviarse al Organismo Ejecutivo para su aprobación; y
7. Las demás funciones que le corresponden en su calidad de comisión de estudios y de asesoría al Organismo Ejecutivo, en materia portuaria.

Artículo 3º. Cada Ministerio y entidad citada en el artículo 1º., deberán nombrar a su representante dentro del término de ocho días a partir de la fecha en que entre en vigor el presente Acuerdo. Inmediatamente que esté integrada la Comisión Portuaria Nacional iniciará sus funciones.



Artículo 4º. Las actuales empresas portuarias deberán contribuir proporcionalmente con sus ingresos, para cubrir los gastos que ocasione el funcionamiento de la Comisión Portuaria Nacional.

Artículo 5º. El presente Acuerdo entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial.

Comuníquese. ARANA O.

El Ministro de Finanzas JORGE LAMPORT RODIL

Nota: Este acuerdo fue publicado en el Diario Oficial el día 14 de marzo de 1972.

**HACENSE LAS MODIFICACIONES QUE SE MENCIONAN AL ACUERDO
GUBERNATIVO DE FECHA 10 DE MARZO DEL AÑO EN CURSO
POR EL CUAL SE CREÓ LA COMISIÓN PORTUARIA NACIONAL**

PALACIO NACIONAL: Guatemala, 6 de abril de 1972.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
CONSIDERANDO:

Que para el buen funcionamiento de la Comisión Portuaria Nacional, creada por Acuerdo Gubernativo del 10 de marzo del año en curso, es necesario introducir a dicho Acuerdo las modificaciones que las Empresas Portuarias Nacionales y otras entidades han solicitado.



POR TANTO

En uso de las facultades que le confiere el inciso 4º. del Artículo 189 de la Constitución de la República.

ACUERDA:

Las siguientes modificaciones al Acuerdo Gubernativo de fecha 10 de marzo del año en curso, por el que se creó la Comisión Portuaria Nacional.

Artículo 1º. El último párrafo del Artículo 1º. del Acuerdo Gubernativo citado, queda así: "Por cada miembro propietario habrá un suplente y todos desempeñarán sus cargos ad honorem".

Artículo 2º. El inciso 1. del Artículo 2º., queda así:

"1. Defender los intereses nacionales en todos los asuntos que se relacionan con la actividad portuaria y representar a la Nación ante los Organismos Nacionales e Internacionales referentes con esa actividad, especialmente ante la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias (COCAAP)".

Artículo 4º. Las actuales Empresa Portuarias Nacionales deberán cubrir por partes iguales los gastos que ocasione el funcionamiento de la Comisión Portuaria Nacional.

Artículo 5º. El presente Acuerdo entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial.

Comuníquese,
Arana O.



ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO: 774-83
GUATEMALA, 19 DE OCTUBRE DE 1983

EL JEFE DE ESTADO

CONSIDERANDO:

Que es necesario ampliar el número de miembros de la Comisión Portuaria Nacional, incluyendo representantes de todas las empresas o entidades relacionadas con el desarrollo portuario nacional, con la finalidad de hacerla funcional;

POR TANTO:

En el ejercicio de las facultades que le confiere el Artículo 4º. del Estatuto Fundamental de Gobierno, modificado por los Decretos Leyes números 36-82 y 87-83,

ACUERDA:

Introducir las siguientes modificaciones al Acuerdo Gubernativo de fecha 10 de marzo de 1972, por el cual se crea e integra la Comisión Portuaria Nacional,

Artículo 1º. Se adiciona al artículo 1º. del Acuerdo Gubernativo de fecha 10 de marzo de 1972, los siguientes numerales:

“7. Un representante de Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA);

8. Un representante de la Unidad Ejecutora del Complejo Portuario en el Litoral Pacífico (UNECPA) o de la entidad portuaria que la sustituya”.



Artículo 2º. Se deroga el numeral 1. del artículo 2º. del Acuerdo Gubernativo del 10 de marzo de 1972 el cual queda así:

“1. Defender los intereses nacionales en todos los asuntos que se relacionan con las actividades portuarias y representar a la Nación ante los organismos nacionales e internacionales referentes con la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)”.

Artículo 4º. El presente Acuerdo entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial.

COMUNÍQUESE,

General de Brigada

OSCAR HUMBERTO MEJÍA VICTORES²⁹

²⁹ www.cpn.gob.gt. Portal de la Comisión Portuaria Nacional. 10 de octubre 2012.



CONCLUSIONES

1. No existe bibliografía guatemalteca que contenga lo relativo al tema del Derecho Marítimo, con excepción del libro del Doctor René Arturo Villegas Lara, y el tema es trascendental ya que contiene teorías, doctrinas y normas de carácter privado que inciden en la economía nacional e internacional.
2. El Código de Comercio vigente, no contempla el tema del Derecho Marítimo y lo normado se quedó prácticamente en el olvido sumergido en el capítulo III del Código de Comercio de 1946.
3. La Constitución de los Océanos, la CONVEMAR, ratificada por Guatemala en el año de 1996, que se constituye como el complemento perfecto para el capítulo III vigente del Código de Comercio de 1946 derogado, para normar el Derecho Marítimo en Guatemala, así como otros cuerpos normativos de carácter internacional ratificados por Guatemala que viabilizan el tema, no se encuentra al alcance físico de estudiantes y profesionales del derecho, por lo que es desconocido por estudiantes y profesionales del derecho.
4. No existe específicamente en los pensa de estudios de las facultades de derecho del país, el curso de derecho marítimo, y ello provoca que si se trata el tema, se haga en forma superficial y somera, provocando con ello el desconocimiento académico de la temática.





RECOMENDACIONES

1. Debe de promoverse a nivel de las facultades de derecho del país que, tanto docentes, estudiantes y profesionales, realicen ensayos y monografías sobre el tema del Derecho Marítimo en Guatemala, para que los mismos sirvan de textos de consulta al alcance de la población estudiantil del país.
2. Por parte del Departamento de Derecho Mercantil de las diferentes facultades de Ciencias Jurídicas y Sociales de las Universidades del país, se debe generar un documento que contenga el libro III del Código de Comercio de 1946 aún vigente, para que pueda ser distribuido y esté al alcance de sus respectivos estudiantes, el que puede ser reproducido en los departamentos de Artes Gráficas de dichas Facultades.
3. Se debe promover por parte del Departamento de Derecho Mercantil de las diferentes facultades de Ciencias Jurídicas y Sociales de las Universidades del país, la conformación de documentos que incluyan la Constitución de los Océanos -CONVEMAR-, así como otros cuerpos normativos de carácter internacional ratificados por Guatemala que viabilizan el tema del derecho marítimo, y ponerlos a disposición de sus estudiantes y profesionales en general.



4. Debido a la importancia del Derecho Marítimo, dentro del comercio mercantil guatemalteco, debe de realizarse los estudios que promuevan la inclusión dentro de los pensa de estudio de la carrera de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales de las universidades del país, de un curso específico de derecho marítimo, y si este existe, debe ser tratado con mayor dedicación, para beneficio de los estudiantes y de la población a quien estos servirán.



BIBLIOGRAFÍA

BROSETA PONT, Manuel. **Manual de derecho mercantil**. Editorial Tecnos, S. A. Madrid, España, 1971.

BRUNETTI, Antonio. **Derecho marítimo**. Editorial Tecnos, S. A. Madrid, España. 1975.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. **Derecho marítimo**. Editorial Herrero, S. A. México, 1970.

GARRIGUEZ, Joaquín. **Curso de derecho mercantil**. Imprenta Aguirre. Madrid, España, 1974.

HARDIN, Robert. **Compendio de comercio marítimo**. Imprenta Aguirre. Madrid, España, 1976.

LANDAEZ OTAZO, Leoncio. **Derecho marítimo venezolano**. Editorial Venezolana. Venezuela, 1995.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Editorial Universitaria. Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala. 2006.

www.es.wikipedia.org. **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar**.

www.es.wikipedia.org. **Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar**.

www.es.wikipedia.org/wiki. **Derecho marítimo**.

www.cpn.gob.gt. **Portal de la Comisión Portuaria Nacional**.

Legislación

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

Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar (CDM, o también CONVEMAR o CNUDM).

Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar en Guatemala.



C-108 Convenio sobre los documentos de identidad de la gente del mar, 1958.
Ratificado por Guatemala el 28 de noviembre de 1960.

Código de Comercio de Guatemala de 1946, actualmente derogado.