

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

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central shield with a figure on a white horse, holding a staff. Above the shield is a crown and a cross. The shield is flanked by two pillars. The outer ring of the seal contains the Latin text "ACADEMIA COACTEMALTENSIS INTER CETERAS ORBIS CONSPICUA CAROLINA" in a circular arrangement.

**LA COMPETENCIA Y JURISDICCIÓN EN LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA  
PARA LA REGULARIZACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE  
MARÍTIMO**

**TERESA ELIZABETH BELCHES RIVAS**

**GUATEMALA, JUNIO 2013**

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

**LA COMPETENCIA Y JURISDICCIÓN EN LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA  
PARA LA REGULARIZACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE  
MARÍTIMO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**TERESA ELIZABETH BELCHES RIVAS**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

y los títulos profesionales de

**ABOGADA Y NOTARIA**

Guatemala, junio 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

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

Presidente: Lic. José Luis De León Melgar  
Vocal: Lic. Jorge Leonel Franco Morán  
Secretario: Lic. Héctor Ricardo Echeverría Méndez

**Segunda Fase:**

Presidente: Lic. Ricardo Antonio Alvarado Sandoval  
Vocal: Licda. Ana Mireya Soto Urizar De Berganza  
Secretaria: Licda. Dora Reneé Cruz Navas

**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).

**BUFETE JURÍDICO PROFESIONAL**  
**LICDA. SANDRA MARINA CIUDAD REAL AGUILAR**  
**ABOGADA Y NOTARIA**



Guatemala, 08 de agosto de 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  
Ciudad Universitaria



Apreciable Doctor:

Atenta me dirijo a usted, para hacer de su conocimiento que en cumplimiento a la aceptación de mi nombramiento como **ASESORA**, con base a la resolución de fecha dieciséis de mayo de dos mil doce, emitida por la Unidad de Asesoría de Tesis de esa facultad, procedí a asesorar el trabajo de tesis de la estudiante **TERESA ELIZABETH BELCHES RIVAS**, intitulado: "**LA COMPETENCIA Y JURISDICCIÓN EN LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA PARA LA REGULARIZACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.**"

Al finalizar la elaboración del mismo, atentamente le informo:

- a) Que dicho trabajo se realizó bajo mi inmediata asesoría y durante su elaboración le hice al autor recomendaciones y sugerencias, respecto a la bibliografía que debió ser consultada en materia administrativa y legal, asimismo del cumplimiento de los requisitos que exige el reglamento para trabajos de tesis.
- b) En la elaboración del referido trabajo, la autora siguió las instrucciones y recomendaciones que le hice en cuanto a la presentación y desarrollo del mismo.
- c) Analizando el trabajo de investigación de tesis determinó que en el presente, se ha observado la aplicación científica de los métodos deductivo, inductivo y analítico; las técnicas utilizadas que se aplicaron fueron las fuentes directas de información, encuestas, entrevistas para llevar a cabo la misma y como técnica indirecta, la bibliográfica, de análisis y contenido.

---

Oficina Jurídica: 4ta. Calle 7-53 Zona 9 Oficina 608. 6to. nivel Edificio Torre Azul, Municipio de Guatemala  
Departamento de Guatemala.

Teléfono Celular: 55142937 Teléfono Oficina: 23611489

E-mail: [sandraciudadreal@gmail.com](mailto:sandraciudadreal@gmail.com)



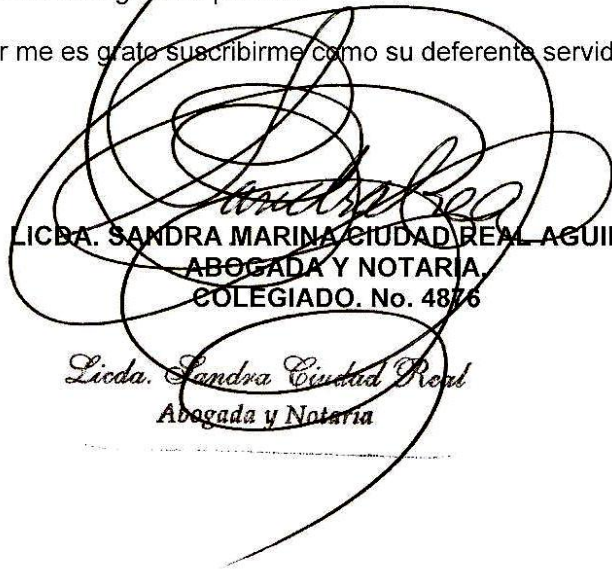
**BUFETE JURÍDICO PROFESIONAL  
LICDA. SANDRA MARINA CIUDAD REAL AGUILAR  
ABOGADA Y NOTARIA**



- d) Considero que la redacción utilizada, reúne las condiciones exigidas por nuestra casa de estudios superiores, las conclusiones y las recomendaciones son oportunas y la bibliografía utilizada, es acorde a la importancia del tema desarrollado.

Por las razones expuestas, me es grato reconocer el mérito del trabajo realizado por la estudiante **TERESA ELIZABETH BELCHES RIVAS**, y la contribución científica que realiza el mismo, en consecuencia, considero que la tesis analizada reúne las condiciones necesarias para ser aprobada, de conformidad con el Artículo 32 del normativo para la elaboración de tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del examen general público.

Sin otro particular me es grato suscribirme como su deferente servidora.



**LICDA. SANDRA MARINA CIUDAD REAL AGUILAR  
ABOGADA Y NOTARIA  
COLEGIADO. No. 4876**

*Licda. Sandra Ciudad Real  
Abogada y Notaria*



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES

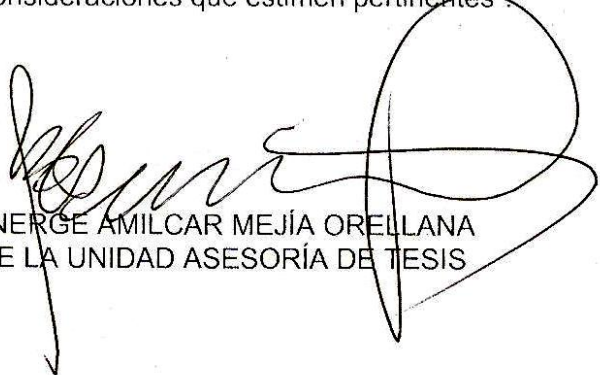
Ciudad Universitaria, zona 12  
GUATEMALA, C.A.



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.  
Guatemala, 08 de octubre de 2012.

Atentamente, pase al LICENCIADO DOUGLAS RENÉ CHARCHAL RAMOS, para que proceda a revisar el trabajo de tesis de la estudiante TERESA ELIZABETH BELCHES RIVAS, intitulado: "LA COMPETENCIA Y JURISDICCIÓN EN LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA PARA LA REGULARIZACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO".

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.







LICENCIADO  
DOUGLAS RENÉ CHARCHAL RAMOS

Abogado y Notario

Oficina Jurídica: 4ta. Calle 7-53 Zona 9 Oficina 608. 6to. nivel Edificio Torre Azul, Municipio de Guatemala Departamento de Guatemala. **Teléfono Oficina: 23611489**

Ciudad de Guatemala, 25 de octubre de 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**  
**Ciudad Universitaria**  
**Su despacho**



Apreciable Doctor:

En cumplimiento de la resolución de fecha ocho de octubre de dos mil doce, emitida por esa Unidad de Tesis, procedí a **REVISAR** el trabajo de tesis de la Bachiller **TERESA ELIZABETH BELCHES RIVAS**, intitulado **“LA COMPETENCIA Y JURISDICCIÓN EN LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA PARA LA REGULARIZACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO”**. En virtud del nombramiento de revisor recaído en mi persona, rindo mi dictamen favorable del presente trabajo ya que el mismo cumple con todos los requisitos y formalidades que establece el normativo de esa Facultad, siendo este el siguiente:

a) Contenido científico y técnico de la tesis: Del aporte de los elementos teóricos básicos y su comparación con el funcionamiento efectivo del sistema marítimo en Guatemala, se desprenden nuevos conocimientos que en la práctica fueron efectivamente confirmados y dan lugar a una nueva teoría que explica la existencia del problema planteado. Dicho problema para ser reconocido, fue en su inicio visualizado necesariamente desde una perspectiva amplia y general, a fin de ubicar su origen, para posteriormente, comenzar a diagnosticar las causas que le provocan y poder aportar sus posibles soluciones.

b) Metodología y técnicas de investigación utilizadas: La metodología es principalmente científica, pues se ajusta al plan de investigación previamente elaborado. Se utiliza además el método analítico, pues el presente estudio requirió de suficiente análisis, en razón de la adecuada interpretación de normas y también por la inexistencia de claridad de algunos conceptos básicos. También se utilizó el método sociológico, en virtud que hay aspectos que afectan al ser humano en su ambiente económico y que derivan de la propia sociedad. Se hizo uso del método jurídico, específicamente del ramo civil y mercantil. Y para finalizar también se hizo acopio del método deductivo, el cual implica partir de lo particular a lo general. Las técnicas empleadas fueron la observación, pues se requirió reconocer a simple vista las políticas que emplea el Ministerio de la Defensa Nacional a través del Departamento Marítimo para regular la responsabilidad en el transporte marítimo en Guatemala; la entrevista, pues se compartió la experiencia de personas que conocen del tema y laboran en el Departamento Marítimo, del Ministerio de la Defensa Nacional.



LICENCIADO  
DOUGLAS RENÉ CHARCHAL RAMOS  
Abogado y Notario

Oficina Jurídica: 4ta. Calle 7-53 Zona 9 Oficina 608. 6to. nivel Edificio Torre Azul, Municipio de Guatemala Departamento de Guatemala. **Teléfono Oficina: 23611489**

c) Redacción: Se corrigió la ortografía en algunos párrafos para preservar la correcta redacción y se sugirió un mejor léxico del lenguaje utilizado, acorde a la propia naturaleza del presente trabajo.

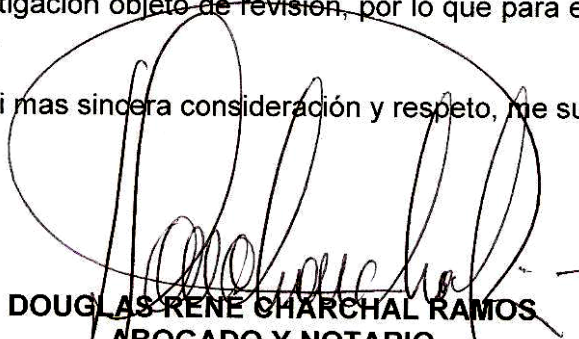
d) Contribución científica del tema presentado: El presente trabajo de investigación contiene una temática especial que colabora a la adecuada comprensión de nuevas políticas e implementar Tribunales legalmente establecidos que tengan la Competencia y Jurisdicción para la Regularización de la Responsabilidad del Transporte Marítimo en Guatemala y sus problemas adyacentes. Aporta además nuevos conceptos que enriquecen la doctrina jurídica y que pueden servir de apoyo para aquellas personas que les interese el estudio y la comprensión, desde un punto de vista jurídico y social, del sistema civil y mercantil en la legislación marítima del Estado guatemalteco, en particular.

e) Opinión de las conclusiones y recomendaciones aportadas: Dichas conclusiones emanan cabalmente del trabajo elaborado, son concisas, precisas y objetivas. Las recomendaciones están adecuadamente relacionadas con las conclusiones y son proposiciones no imposibles de realizar y que pueden ser adoptadas en algún momento de disposición y simple voluntad.

f) Opinión de la bibliografía utilizada: La bibliografía utilizada ha sido la adecuada, pues se utilizó información de autores guatemaltecos que se presume conocen la realidad nacional. Ante la inexistencia de algunos temas específicos, también se hizo acopio de la información de autores extranjeros. La bibliografía, pese a no ser demasiado extensa, refleja el sentido de aportación personal que realizó la propia bachiller.

Por lo anteriormente expuesto, estimo que el trabajo en cuestión debe ser aprobado, por lo que resulta procedente emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, procediendo posteriormente, a lo que en derecho corresponda. Por lo antes expuesto, en definitiva, al haberse llenado con todos los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, resulta pertinente aprobar el trabajo de investigación objeto de revisión, por lo que para el efecto procedo a emitir **DICTAMEN FAVORABLE**.

Reciba mi mas sincera consideración y respeto, me suscribo ante usted.

  
DOUGLAS RENÉ CHARCHAL RAMOS  
ABOGADO Y NOTARIO  
COLEGIADO 4877

Lic. Douglas Charchal Ramos  
ABOGADO Y NOTARIO





**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
 Universidad de San Carlos de Guatemala  
 FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 03 de junio de 2013.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante TERESA ELIZABETH BELCHES RIVAS, titulado LA COMPETENCIA Y JURISDICCIÓN EN LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA PARA LA REGULARIZACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/sllh.

~~Lic. Avidán Ortiz Orellana~~  
**DECANO**





## DEDICATORIA

**A DIOS:** Bueno y maravilloso que me ha regalado este triunfo; en quien he puesto mi fe. A ti Jesús dedico todos mis éxitos habidos y por haber.

**A:** La gloriosa y tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, Casa Magna de Estudios, fuente de mi conocimiento, a quien hoy dedico mi triunfo.

**A MIS PADRES:** Rolando Belches y Teresa de Belches, gracias por su amor, sacrificio, dedicación y apoyo diario que me han brindado a lo largo de toda mi vida, que sea mi triunfo una pequeña recompensa y muestra de mi profundo amor y agradecimiento. Dios les bendiga siempre.

**A MIS HERMANOS:** Esmeralda, Rolando Giovanni y Marleny; los quiero, esto es una muestra de que los sueños se pueden alcanzar, gracias por su ayuda y apoyo incondicional.

**A MIS CUÑADOS:** Edgar Gaytán y Marco Antonio Hidalgo, gracias por su cariño y apoyo incondicional.

**A MIS SOBRINOS:** José Antonio, Diego, Edgar Ricardo, María Alejandra, Pablo, Selvin Rolando y Marisol, los quiero mucho.



**A MIS TÍOS:**

Gracias por su apoyo.

**A MIS AMIGOS (AS):**

Gracias por su amistad sincera y por todos los momentos compartidos.





## ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

### CAPÍTULO I

1. Jurisdicción marítima.....	1
1.1. Principios de la jurisdicción marítima.....	1
1.2. Principios del proceso marítimo.....	3
1.2.1. Principios generales del proceso marítimo.....	3
1.3. Características del proceso marítimo.....	8
1.4. Paradigmas del proceso marítimo.....	9
1.5. Marco legal en Guatemala.....	20

### CAPÍTULO II

2. Derecho del mar.....	23
2.1. Antecedentes.....	23
2.1.1. Edad Antigua.....	24
2.1.2. Edad Media.....	27
2.1.3. Edad Moderna.....	28
2.1.4. La navegación a vapor.....	28
2.2. Concepto.....	29
2.2.1. Unificación de la terminología.....	32
2.3. Naturaleza jurídica.....	34
2.4. Fuentes del derecho marítimo.....	35
2.5. División del derecho marítimo.....	36
2.5.1. Derecho marítimo privado.....	36
2.5.2. Derecho marítimo público.....	37
2.6. Convenios internacionales.....	41
2.6.1. Convención relativa a la Organización Marítima Intergubernamental (OMI 1948).....	45



Pág.

2.6.2.	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/78) 1974 de la Organización Marítima Internacional (OMI).....	46
2.6.3.	Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, (SOLAS 74/78) del año de 1974 de la Organización Marítima Internacional Organismo especializado de Naciones Unidas (OMI).....	48
2.6.4.	Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL 66) 1966 e la Organización Marítima Internacional (OMI).....	49
2.6.5.	Convenio sobre Reglamentos Internacional para prevenir los Abordajes (COLREG 1972) de la Organización Marítima.....	50
2.6.6.	Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 1969, de la Organización Marítima Internacional (OMI) (CLC).....	52
2.6.7.	Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias, 1972, de la Organización Marítima Internacional (OMI) (LCD).....	53
2.6.8.	Convenio de la Naciones Unidas sobre el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas, 1974.....	54
2.6.9.	Convenio de Naciones Unidas sobre el derecho del Mar (UNCLOS), 1982.....	55
2.6.10.	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL).....	56

### **CAPÍTULO III**

3.	Tribunales marítimos.....	57
3.1.	Tribunal Internacional del Derecho del Mar (International Tribunal for the Law of the Sea).....	58
3.2.	Jurisdicción del Tribunal Internacional del Derecho del Mar.....	59
3.3.	Estados partes.....	60

3.4. Composición del Tribunal Internacional del Derecho del Mar.....	60
3.5. Funciones del Secretario del Tribunal Internacional del Derecho del Mar..	61
3.6. Procedimientos y juicios del Tribunal Internacional de Derechos del Mar..	61
3.7. Descripción sumaria.....	63

## CAPÍTULO IV

4. Importancia de la creación de tribunales marítimos guatemaltecos.....	71
4.1. Competencia en la jurisdicción marítima.....	71
4.2. Excepción a la regla general de competencia.....	73
4.3. Posibles competencias del tribunal marítimo en Guatemala.....	74
4.4. Creación de un tribunal marítimo con jurisdicción privativa y competencia en tráfico y comercio marítimo en Guatemala.....	81
4.4.1. Competencia.....	81
4.5. Antecedentes históricos puestos en práctica en Panamá.....	83
4.5.1. Características de la jurisdicción panameña.....	84
4.6. Elementos de la jurisdicción marítima.....	87
4.7. Organización jurisdiccional.....	89
4.8. Competencia del tribunal marítimo.....	89
4.8.1. Embargo preventivo de buques.....	94
4.8.2. Ejecución de la hipoteca naval.....	102
4.8.3. Depósito judicial de mercancías marítimas.....	105
4.8.4. El reconocimiento judicial de mercancías.....	109
4.8.5. Reconocimiento judicial del buque.....	110
4.8.6. Protesta del mar.....	112
4.8.7. Apoderamiento de víveres en caso de urgencia.....	113
4.8.8. Venta judicial de un buque.....	114
4.8.9. Venta judicial de mercancías.....	115
4.8.10. Tanteo y retracto de buques.....	117
4.8.11. Queja en el contrato de fletamento.....	117
4.8.12. Apertura de escotillas.....	118





**Pág.**

4.8.13. Entrega de la carga por vía de apremio.....	119
4.8.14. El cobro del flete por la vía de apremio.....	120
4.8.15. Jurisdicción y procedimiento en materia de salvamento.....	121
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>125</b>
<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>127</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>129</b>



## INTRODUCCIÓN

El presente tema, inmerso en el área cognitiva de la ciencia del derecho, constituye un aporte que debiera ser tomado en cuenta. Es necesario contemplar la legislación marítima para delimitar de forma clara y simple las competencias, la Marina de la Defensa Nacional, fue designada para la protección de los intereses marítimos nacionales, en la actualidad es un deber del Estado proporcionar a la Iniciativa Privada los medios para desarrollar su comercio exterior y liberarnos de la independencia de la vida económica a líneas navieras extranjeras, creando la Marina Mercante; hasta la presente fecha, la legislación en materia marítima guatemalteca es un tanto difusa en su desempeño.

El problema se fundamentó en el marco legal e institucional portuario marítimo vigente de Guatemala, el cual está obsoleto; por ello con relación a los intereses guatemaltecos, la competitividad de sus puertos llevaría hacia el territorio el desarrollo en varios niveles; proponiéndose la creación de los tribunales marítimos guatemaltecos.

La hipótesis se formuló basada en la ausencia de la jurisdicción marítima; señala la necesidad de implementar una ley específica que posea competencia privada para resolver lo referente a comercio, transporte y tráfico marítimo.

Los supuestos de esta investigación se plantearon en relación a que en Guatemala se hace necesario estructurar un órgano jurisdiccional marítimo o tribunal marítimo por



parte de la Corte Suprema de Justicia, con la finalidad de poder resolver en forma adecuada los litigios e incidentes que en el comercio marítimo, tanto nacional como internacional, se suscitan.

Este trabajo contiene cuatro capítulos: el primero es relativo a la jurisdicción marítima; el segundo, el derecho del mar; en el tercero, se desarrolla lo referente a los tribunales marítimos; por último, en el cuarto capítulo se realiza un análisis acerca de la importancia de la creación de tribunales marítimos guatemaltecos.

Los métodos utilizados son: el analítico, el cual orientó la recolección de información. El deductivo, es aquel que combina principios necesarios y simples para deducir nuevas proposiciones. Método inductivo como conjunto de pasos fijados de antemano por una disciplina con el fin de alcanzar conocimientos válidos mediante instrumentos confiables. Se utilizó las técnicas bibliográfica y el fichaje de libros, folletos, revistas y enlaces web debidamente elaboradas y ordenadas, que contienen la mayor parte de la información que se recopila en la investigación.

Con esta tesis se pretende realizar una propuesta, a manera de aportación para beneficio del país, regulando los procedimientos relativos a Derecho Marítimo en uno de los aspectos económicos más importantes.





## CAPÍTULO I

### 1. Jurisdicción marítima

“Aquella que permite a un juez conocer preventivamente de la misma causa que otro. Por lo general, debe seguirla el primero que la haya raciones. Su importancia mayor se encuentra en comenzado.”<sup>1</sup> Por lo tanto se puede decir que la jurisdicción marítima es la que el juez competente ejerce sobre los actos sucedidos en el mar.

#### 1.1. Principios de la jurisdicción marítima

Los principios de la jurisdicción marítima son aquellas reglas que otorgan la estructura, la forma y limita las diferentes fases del proceso con el objetivo de que se logre el reconocimiento de los derechos consagrados en la norma sustantiva.

Los procesos marítimos sólo podrán iniciarse a petición de partes, de esto se desprende un carácter positivo, porque se da una libertad de disposición sobre el contenido y desarrollo del proceso. El proceso se inicia por una persona llamada actor, distinto del juez que al entablar la demanda promueve la actividad jurisdiccional.

También serán los procesos marítimos de única instancia, pero admitirán recurso de apelación ante el tribunal superior de justicia correspondiente.

---

<sup>1</sup> Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 529.



La oralidad, el proceso marítimo será fundamentalmente oral con impulso de oficio, y con principio de inmediación, la prueba se recibe directamente por el Juez, existe así mismo el principio de concentración, ya que en vez de dividir el proceso en una serie indefinida de fases, en el proceso marítimo se concentran la demanda, contestación y audiencia, y también se da publicidad al proceso.

Principio de impulso procesal, ya que el juez, impulsa la marcha sin necesidad de que las partes le soliciten hacerlo; ya que simplemente se da efectivo cumplimiento a las normas que regulan el proceso.

Otro principio con que cuenta esta jurisdicción es el principio de lealtad procesal que señala: Las partes deben comportarse con lealtad y probidad durante el juicio.

Ernesto Jurado indica que: “Una de las finalidades perseguidas por las legislaciones de todos los países consiste en la moralización del proceso como medio efectivo e indispensable para la recta administración de justicia.”<sup>2</sup>

El principio de economía procesal, nos dice que el proceso ha de desarrollarse con la mayor economía de tiempo, gastos y esfuerzos ya que se establece que tanto el juez como los órganos auxiliares de los tribunales tomarán medidas legales para lograr la mayor economía procesal.

---

<sup>2</sup> Gómez Jurado, Ernesto Marco, **Jurisdicción y competencia del tribunal marítimo de Panamá**. Pág. 17.

El principio de congruencia, “No podrá condenarse al demandado por cantidad superior o por objeto distinto del pedido de la demanda. Si lo pedido por el demandante excede de lo probado sólo se concederá lo probado.”<sup>3</sup> No podrá condenarse al demandado por cantidad superior o por objeto distinto del pedido en la demanda.

Por último, se encuentra el principio de impugnación, ya que admite el recurso de apelación.

## **1.2. Principios del proceso marítimo**

En primer término, se refiere a los principios orientadores de los procesos marítimos y luego se enuncian algunas reglas de este procedimiento, que pudieran constituirse en modelos o prototipos dignos de imitar, dadas las virtudes de tales mecanismos de carácter procesal, estos han brindado y brindan actualmente muchas ventajas dentro de las causas marítimas. No obstante, sin el ánimo de rebasar los lineamientos iniciales planteados, se considera que es necesario, aunque de forma somera, referirnos a algunas reglas de los procesos marítimos para mayor ilustración sobre los temas a tratar.

### **1.2.1. Principios generales del proceso marítimo**

En Guatemala actualmente no existe un procedimiento marítimo específico, todas las controversias relacionadas con el derecho marítimo procesal o sustantivo, son

---

<sup>3</sup> **Ibid.**



conocidos por tribunales de orden común, es así que dentro de la presente se hace una comparación de normas procesales de varios Estados destacando como el procedimiento más completo el de la república de Panamá, México y Venezuela, y todos han coincidido con los siguientes principios procesales.

**a) Principio dispositivo**

EL proceso marítimo al igual que los demás procesos en los que se plantea en contenciosos o disputas de interés privado o particular, inicia a petición de parte, no existe proceso marítimo que sea de iniciación oficiosa. En Guatemala este principio es recogido por el Artículo 51 y 113 del Código Procesal Civil y Mercantil, al indicar que el ejercicio de la acción procesal esta encomendado en sus dos formas, activa y pasiva a las partes y no al juez.

**b) Principio de la única instancia**

Los procesos marítimos serán de única instancia, pero admitirán el recurso de apelación ante el tribunal superior de justicia correspondiente, de acuerdo con lo que al efecto establece los distintos convenios y en especial el de Ginebra de 1958.

La segunda instancia en un proceso de conocimiento se materializa con la interposición de alguna de las partes del recurso ordinario de apelación contra alguna de las resoluciones que la ley expresamente señale que admite dicho recurso.



Lo cierto es que en el procedimiento marítimo la apelación es de carácter restrictiva, toda vez que el tribunal que conoce la misma, solo podrá conocer de asuntos de derecho y los hechos no podrán ser objeto de discusión en la segunda instancia. Y por lo tanto como regla general no procederá la práctica de pruebas en segunda instancia.

### **c) Principio de oralidad**

La ley de procedimiento marítimo panameño adoptó como sistema de recepción de las pruebas, el sistema de la oralidad o de acto concentrado como también se le conoce en la doctrina procesal, sistema este que se contrapone al escrito y escalonado o de tracto sucesivo que adoptan los procesos en la justicia ordinaria, concretamente el proceso civil. En Guatemala, éste principio es recogido por el Artículo 201 del Código Procesal Civil y Mercantil, al indicar que la demanda puede ser planteada verbalmente, se encuentra que la interposición de la demanda, su contestación e interposición de excepciones, ofrecimiento y proposición de impugnación, puedan presentarse en forma verbal.

Este sistema de recepción oral se ha dicho que beneficia a la actividad probatoria, ya que con él se logra mayor inmediación con la prueba, debido a que le juez al presidir el acto concentrado de la audiencia percibe directa y personalmente, con todos sus sentidos, las pruebas que las partes presenten o aduzcan e incluso las que de oficio produzca, con lo cual se logra una mejor apreciación y valoración de los medios de convicción allegados al proceso.





Esto nos lleva necesariamente a aclarar que el proceso marítimo, así como otros que han acogido la oralidad como sistema de recepción de la prueba, no implica que todos los actos del proceso sean de naturaleza oral, ya que en definitiva hay fases del proceso en que la escritura no se puede soslayar; la demanda, la contestación, alguna incidencia, así como todas las resoluciones que el tribunal dicte, incluyendo la sentencia, deben constar por escrito.

De modo que la oralidad no tiene un carácter absoluto, su principal manifestación dentro del proceso marítimo se da en la fase de cognición, práctica de pruebas, que se realiza en un acto concentrado que se denomina procesalmente, la audiencia.

#### **d) Principio de substanciación oficiosa o impulso procesal del tribunal**

Este principio incluso plantea un deber de todos los jueces y magistrados, cuando señala que son deberes generales de los jueces y magistrados: Dirigir e impulsar el proceso, velar por su rápida solución adoptando las medidas para impedir su paralización. En Guatemala este principio es recogido por el Artículo 64 del Código Procesal Civil y Mercantil ya que esta norma pretende un proceso rápido, impidiendo la prolongación innecesaria de los plazos, dictando resoluciones una vez vencidos estos sin necesidad de gestión alguna.

Por lo tanto el procedimiento marítimo debe estar basado en la organización constitucional del estado, siendo competencia de la Corte Suprema de Justicia llevar a

cabo todos los procedimientos sometidos a su competencia entre ellos, lo que sería en Guatemala el novedoso procedimiento marítimo, estableciendo la obligación del tribunal de impulsar el proceso al señalar en ley que regula su actividad que: Iniciado el juicio, el tribunal tomará las medidas tendientes a evitar su paralización, salvo que la ley disponga que ello corresponde a las partes.

#### **e) Principio de lealtad y probidad**

Este principio que inspira todos los cuerpos procesales también se manifiesta expresamente en el procedimiento marítimo, consignado el deber que tienen las partes de comportarse con lealtad, buena fe y probidad en el curso de los procesos marítimos, y de la facultad del juez para rechazar cualquier solicitud o acto que implique una dilación manifiesta, o una actuación ineficaz, o cuando una o ambas partes se sirven del juicio para simular un acto o para perseguir un fin prohibido por la ley. La Ley del Organismo Judicial de Guatemala en su Artículo 17 recoge este principio al indicar que el proceso es una institución de buena fe, y este no debe ser utilizada por las partes con fines fraudulentos.

#### **f) Principio de economía procesal**

Entendida la economía procesal, como aquel principio que propugna por que el proceso jurisdiccional se desarrolle con mayor economía de tiempo, de costos, gestiones y actuaciones judiciales. El Código Procesal Civil y Mercantil de Guatemala

recoge la economía procesal en el Artículo 206, el cual se complementa con la ley del Organismo

Judicial que tiende a la simplificación de trámites y abreviación de plazos con el objeto que exista economía de tiempo.

Los mencionados principios los reconoce la ley de procedimiento marítimo de varios estados y no constituyen incongruencia o contravienen los principios consagrados por nuestra carta magna con carácter expreso, no obstante, la misma, dentro de su contenido normativo, reconoce la orientación de otros principios generales del derecho procesal, como el de igualdad de las partes, el de preclusión, el debido proceso, inmediación, cosa juzgada, legitimación, motivación, etc. Que por supuesto no podrán ser obviados en un proceso ventilado bajo la jurisdicción del Estado de Guatemala.

### **1.3. Características del proceso marítimo**

- Los términos corren calendario.
- Edicto se fija por cinco días.
- La ejecutoria de las resoluciones sólo toma en cuenta el tipo de recurso que contra ellas se pueda interponer.
- Los términos no se pueden prorrogar, reducir, ampliar y reponer por voluntad de las partes, salvo la urgencia de las actuaciones.
- Amplitud en el tipo de cauciones que son admisibles

- Novedosos y efectivos mecanismos de notificación
- Deber de consignar la condena como requisito indispensable para cursar el recurso de apelación
- Competencia nacional e internacional
- El secuestro se presenta conjuntamente con la demanda.
- De acuerdo a la finalidad del secuestro se fija la caución daños y perjuicios que se debe consignar.
- Aplicación supletoria del código judicial al procedimiento marítimo.

#### **1.4. Paradigmas del proceso marítimo**

Entendiendo paradigma como ejemplo que sirve de norma o prototipo modelo a imitar, se deben enunciar algunas reglas o mecanismos procesales consignados normativamente en la ley de procedimiento marítimo, que se pudiese considerar dignos de ser utilizados, previa adopción legal de los mismos, en otras ramas jurisdiccionales, señalando además cuales ya incluso han sido adoptados y funcionan adecuadamente en otros procesos.

- Trámite de especial pronunciamiento de la excepción de prescripción en el proceso marítimo: Inicialmente se debe tener en cuenta que excepción, dentro de la nomenclatura procesal, se le conoce como el medio de defensa con que cuenta el demandado en un proceso. El Código de Procedimiento Marítimo Panameño en su



Artículo 72, sostiene que, constituyen excepciones los hechos que impiden o extinguen total o parcialmente la obligación o la modifican.

Estas defensas, de las que puede echar mano el demandado dentro de un proceso, tienen fases específicas del proceso donde la ley autoriza sean aducidas o interpuestas por la parte interesada, así como también la ley señala expresamente en qué momento procesal serán resueltas.

En cuanto a la oportunidad para interponerlas, el Artículo 72 del Código Procesal Marítimo de Panamá, postula que: el demandado puede, al contestar la demanda, en sus alegaciones o mediante los recursos ordinarios, aducir o valerse de excepciones.

En cuanto a la fase del proceso, en la cual el tribunal debe pronunciarse resolviendo el fondo de una defensa del demandado contenida en una excepción, tanto la ley de procedimiento marítimo como el Código Judicial de Panamá, coincide en señalar que las excepciones se resuelven en la sentencia, es decir, luego de agotados todos los trámites del juicio, al proferirse la decisión jurisdiccional que le pone fin a la instancia.

No obstante lo anterior, en el caso que nos compete en Guatemala los cuerpos procesales suelen establecer que algunas excepciones, por razones de economía procesal, deban ser resueltas de forma previa al agotamiento de las fases comunes y obligadas de los procesos.



Es común encontrar que la ley señale que ciertas excepciones se tramitarán con previo y especial pronunciamiento. En el proceso marítimo concretamente, esta fórmula procesal ocurre cuando el medio de defensa es alegado en la contestación de la demanda, que es cuando termina la fase expositiva del proceso y sin continuar con el trámite normal del mismo, el juez convoca las partes para una audiencia especial, que forma parte del trámite ordinario, para decidir una o varias excepciones que la misma ley señala que se pueden decidir previamente.

En el proceso marítimo se puede dar trámite previo a la denominada excepción de prescripción de la acción, las acciones prescriben por su no ejercicio dentro del plazo o periodo que la ley sustantiva establece para tales efectos y, en la eventualidad que el derecho en disputa sea reclamado cuando ya ha transcurrido el término legal para su reconocimiento jurisdiccional, el demandado puede alegar como defensa en juicio, que la pretensión del actor o demandante se encuentra prescrita, por ende extinguida, con lo cual enerva o destruye la acción y consecuentemente el demandado debe ser absuelto.

En otros textos procesales, como el código judicial de Panamá, esta defensa no puede ser resuelta con el trámite previo y especial pronunciamiento, con lo cual, a pesar que el demandado la alegó desde el inicio del pleito cuando contestó la demanda, el proceso va a tener que continuar hasta la fase de la sentencia, porque el juez ordinario no está autorizado legalmente para resolver esta excepción con carácter previo.

En este tema, Ley de Procedimiento Marítimo panameña va a la vanguardia, ya que un gran número de reclamaciones de índole extracontractual, ante la alegación del demandado de esta defensa, es posible resolver un proceso desde sus fases iniciales.

- El recurso de apremio: La Ley de Procedimiento Marítimo panameña instituye una figura que tiene como objeto enervar los efectos del secuestro marítimo, destruyendo o desacreditando la prueba prima facie o indiciaria que le sirve de sustento para ser acogido y así lograr la desafectación o gravamen judicial que pesa sobre él o los bienes secuestrados, sea cual sea su naturaleza, es decir, lograr el levantamiento del secuestro.

Las causas o motivos que justifican la procedencia de este mecanismo procesal marítimo, los señala la Ley de Procedimiento Marítimo Panameño, cuando en su Artículo 186 establece que cuando interviniendo error, culpa, negligencia o dolo se secuestre:

- Bienes que no pertenecen al demandado.
- Se secuestran bienes en contravención a un acuerdo previo y expreso de no secuestrar.
- Que se solicite un secuestro para la ejecución de un crédito marítimo privilegiado extinguido.

Adicionalmente, la jurisprudencia ha establecido que también procede el apremio cuando se secuestre una nave, carga o flete, cuando se trate de una acción para la ejecución de un crédito marítimo privilegiado y este crédito sea inexistente.

- Acción de daños y perjuicios derivados de la procedencia del apremio: El Código del Proceso Marítimo de Panamá, establece que quien promueva un secuestro, por error, culpa, negligencia o dolo en los supuestos antes anotados, será responsable de los daños y perjuicios, así como por el pago de los gastos, costas emergentes de la acción, estableciendo además que el mismo juez que decretó el secuestro y que obviamente acogió el apremio, será competente para determinar la responsabilidad del demandante y el monto de los daños y perjuicios causados a la parte agraviada.

Lo anterior supone que la Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá, dentro de una institución procesal, adopta la llamada responsabilidad especial, derivada del ejercicio o abuso del derecho generada con actuaciones judiciales temerarias o de mala fe, que también prevé el Código Judicial de Panamá en su Artículo 217.

- El apremio no procede contra embargo: Este criterio ha sido sostenido por la jurisprudencia de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia de Panamá, argumentando que el embargo constituye una institución procesal distinta del secuestro y con fines distintos. Se debe tener en cuenta que el secuestro es una medida de aseguramiento o precautoria y, el embargo es una medida de ejecución.

- Procede el apremio aun cuando se haya afianzado para liberar el bien del secuestro: Si dentro de un proceso marítimo se han secuestrado bienes, por regla general naves y se promueve un recurso de apremio para enervar los efectos del secuestro, pero la premura del secuestrado es de tal magnitud, que a pesar de haber promovido el apremio, solicita el levantamiento del secuestro presentando una fianza liberativa que sustituya al bien secuestrado, en nada impide que se le de curso al apremio, toda vez que los efectos del secuestro se mantienen sólo en la cosa secuestrada por la fianza la cual permanece afectada.
- El apremio acogido en un secuestro para la ejecución de crédito marítimo privilegiado extinguido, supone la extinción de la acción privilegiada contra la nave, más no la acción contra su propietario: La jurisprudencia ha establecido que habiéndose acogido un apremio contra un secuestro decretado contra una nave, en ejercicio de la acción in rem, esto supone la extinción de la acción contra la nave, no obstante, si la obligación debida tiene un plazo de prescripción en la ley sustantiva, que va más allá del término del privilegio, la acción personal contra el propietario de la nave no necesariamente se encuentra prescrita.
- Trámite del apremio: El Artículo 186 de la Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá, establece que están legitimados para el ejercicio del recurso de apremio, el propietario de los bienes secuestrados erróneamente, como también se legitima a quien ejerza la administración y custodia del bien.

El trámite inicia con la presentación del recurso ante el Tribunal que decretó el secuestro, solicitando se cite al secuestrante para que en el término de la distancia comparezca a justificar que el secuestro procede y debe mantenerse.

El recurrente apremiante al recurso, prueba fehaciente de que el secuestro es improcedente. Artículo 187 de la Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá. Cumplido lo anterior, al acogerse el recurso, el tribunal notificará personalmente al secuestrante o a su apoderado para que en el término de la distancia comparezcan ante el tribunal.

En la práctica, la misma resolución acoge el recurso y ordena la notificación del secuestrante, fija la fecha y hora en que deberá comparecer a una audiencia, en la cual tendrá que probar que el secuestro procede y debe mantenerse, de lo contrario, el tribunal ordenará al alguacil el levantamiento del mismo.

- Sistema de notificación de personas domiciliadas en el extranjero: Siendo los tribunales marítimos competentes para conocer disputas o controversias de carácter internacional, es normal que sean parte de los procesos marítimos personas naturales o jurídicas domiciliadas en el extranjero, a las cuales muchas veces, en calidad de demandadas, se les tiene que notificar personalmente del traslado de la demanda, para integrar en debida forma el contradictorio y que las mismas comparezcan al tribunal marítimo a hacer valer en juicio sus derechos.



Para tales efectos, la Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá contiene un sistema de notificación de personas domiciliadas en el extranjero, sumamente novedoso, que dista mucho de parecerse a los métodos consignados, en los cuales se requiere la intervención de las autoridades diplomáticas para la ejecución de la notificación, lo que evidentemente hace más lenta y burocrática la notificación en tales condiciones, con el ya conocido sistema de las cartas rogatorias.

En un proceso marítimo en el cual se demande a una persona domiciliada el extranjero y a la misma se le secuestró un bien dentro de la República de Panamá, el secuestro, además de tener el propósito de adscribir competencia de los tribunales marítimos panameños, surtirá los efectos de la notificación personal de la demanda, debiendo complementarse la notificación, enviando al demandado, dentro de los cinco días siguientes a la ejecución del secuestro, copia de la demanda respectiva por vía de correo recomendado con aviso de recibo a su dirección postal y, en su defecto a la dirección de su oficina de administración o lugar habitual de su residencia, agregándose al expediente recibo de la entrega de la respectiva administración de correos. Artículos, 164 párrafos 2 y 400 párrafo final de la Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá.

En la práctica esta parte complementaria resulta muchas veces innecesaria, porque normalmente cuando se secuestra una nave o la carga en un proceso marítimo, antes de los cinco días comparece un abogado o firma de abogados en representación del propietario del bien secuestrado, a quien se le entrega el traslado.

Tratándose de personas domiciliadas en el extranjero a las que no se les ha secuestrado ningún bien dentro de la jurisdicción panameña, la ley prevé otro mecanismo igualmente novedoso consistente en designar por parte del demandante un abogado idóneo en el domicilio del demandado o de su apoderado, a quien se le envía normalmente por vía aérea los documentos objetos del traslado. Ese abogado idóneo designado por el actor y comisionado por el tribunal, al recibir los documentos se desplaza al domicilio del demandado para rendir una declaración jurada, donde hace constar su condición de abogado idóneo y que ha hecho entrega de los documentos correspondientes a una persona responsable en el domicilio del demandado o de su apoderado. La declaración con la copia de los documentos, entregados se enviarán al tribunal por correo. En este caso el término de contestación de la demanda correrá desde la fecha de la declaración jurada.

Con este procedimiento se ahorra en la legislación panameña, el trámite del exhorto o carta rogatoria, enviando al Cónsul de Panamá o de una nación amiga en el domicilio del demandado.

- Notificación edictal: Dentro del proceso marítimo, la regla general en materia de notificación de las resoluciones judiciales es la notificación por edicto, y la notificación personal está concebida para un reducido número de resoluciones.

La fijación del edicto es por cinco días que, en lo marítimo, la regla general es que los términos corren calendarios.

La regla de los cinco días del edicto ha sido asimilada por la legislación procesal común u ordinaria con la reforma que se hizo al Código Judicial con la Ley 23 de 2001, reduciendo significativamente el número de resoluciones que se notificaban personalmente, aumentándose consecuentemente número de las que se notifican por edicto, que ahora igual que en lo marítimo se fija por cinco días, solo que en la esfera ordinaria corren hábiles.

- Reglas especiales sobre pruebas: La Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá, además de contener reglas probatorias similares a las previstas en su Código Judicial donde se regula por un lado las reglas y principios generales sobre pruebas y por el otro las reglas sobre cada medio de prueba en particular, además incluye dentro del régimen probatorio una sección de la ley que denomina, aseguramiento de pruebas, donde se plasman una serie de mecanismos de recabación de pruebas cuya dinámica es de procedencia del Common Law, donde puede ocurrir que las partes practiquen pruebas sin la necesaria intervención del tribunal.

Estos mecanismos que son propios de los sistemas judiciales de corte sajón, aparecen regulados en la Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá, por razones históricas obvias, con anterioridad a la existencia del tribunal Marítimo panameño, funcionaba en Ancón el Tribunal de la Zona del Canal, que era presidido por un Juez norteamericano que aplicaba normas de procedimiento americano.



Además, entre los antecedentes de la Ley 8 de 1982 de Panamá, se pueden mencionar las reglas federales de procedimiento civil de los Estados Unidos de América, específicamente las reglas suplementaria B y C para ciertas reclamaciones marítimas y de almirantazgo de procedimiento civil para las cortes distritales de los Estados Unidos de América, reglas de procedimiento, que contienen estos mecanismos, los cuales en el sistema sajón se denominan discovery.

La ley denomina a estas instituciones, suministro de información o documentos interrogatorios orales; interrogatorios escritos a las partes; aceptación de hechos y documentos.

Sin entrar a explicar por ahora las interioridades de cada uno de estos institutos procesales, los mismos operan solicitando una parte a la otra, en sus respectivas oficinas, información ya sea por la vía de hacer preguntas escritas, solicitando la aportación de documentos, o se dé por reconocido un hecho alegado o un documento presentado, dentro de un término que está previsto en la ley, el cual inicia desde que una parte le da traslado a la otra en su respectiva oficina, sin que por regla general el tribunal intervenga.

El objetivo de estos mecanismos es evitar a toda costa que una parte sorprenda a la otra o al tribunal, presentando en la audiencia una prueba que previamente se había solicitado y que la parte que la tenía no la quiso aportar, cuando la contraria se la solicitó.

Además este mecanismo favorece la posibilidad de que las partes, sabiendo de antemano a la audiencia las pruebas con que cada uno cuenta, puedan llegar a una eventual transacción y dar por terminado de forma excepcional el pleito.

Estos mecanismos que han rendido importantes frutos dentro del procedimiento marítimo, fueron adoptados por la Ley 29 del 1 de febrero de 1996 de Panamá, por la cual se dictan normas sobre la defensa de la competencia y se adoptan otras medidas.

### **1.5. Marco legal en Guatemala**

En la República de Guatemala, la ley se encuentra situado en la jerarquía normativa por debajo de la Constitución y los Tratados internacionales en materia de derechos humanos. Y dentro de las leyes que rigen el comercio marítimo se tienen como normativa principal el Libro III titulado “Del Código Marítimo”, el que proviene del antiguo Código de Comercio (Decreto Gubernativo 2946), el que quedó vigente del Artículo 827 al 1319, según el inciso 1° del Artículo 1 de las Disposiciones derogatoria y modificatorias del Decreto 2-70, del Congreso de la República, actual Código de Comercio que rige en Guatemala.

Dicho articulado contiene las disposiciones relativas a todo lo referente al comercio marítimo empezando: en su título I que se titula “De la naves mercantes y de los propietarios y copropietarios de ellas”; título II, “De las personas que intervienen en el comercio marítimo”; título III, “De los contratos de los hombres de mar”; título IV, “Del

fletamento, del conocimiento y de los pasajeros”; título V, “De los riesgos y daños del transporte marítimo”; título VI, “Del préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo”; título VII, “Del seguro marítimo”; y por último, el título VIII, “De la prescripción de las obligaciones del comercio marítimo y de la excepción de inadmisibilidad de algunas acciones especiales”.

Las leyes nacionales que regulan la actividad marítima en la República de Guatemala son, en un orden jerárquico, las siguientes:

- Constitución Política de la República de Guatemala.
- El Libro III del antiguo código de comercio.
- Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente.
- Ley de Áreas Protegidas.
- Ley de Pesca y Acuicultura.
- Código Penal.
- Leyes (técnicas e institucionales):
- Ley del Organismo Ejecutivo y sus reformas.
- Reglamento orgánico interno del Ministerio de Ambiente y recursos naturales.
- Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Relaciones Exteriores. Acuerdo Gubernativo No. 415-2003.
- Reglamento Para el Aprovechamiento de los Túnidos que se desplazan por el Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva de la República de Guatemala. Acuerdo Gubernativo 784-94.



- Acuerdo Gubernativo No. 714-95. Con el que se reorganizó la Escuela Naval de Guatemala, con sede en el Puerto Quetzal.
- Acuerdo Gubernativo No. 120-2004, para la creación del Departamento Marítimo del Ministerio de la Defensa Nacional.
- Acuerdo Gubernativo 223-2004, para la creación de la Comandancia de la Marina de la Defensa Nacional en Puerto Quetzal y Puerto Barrios.
- Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla.
- Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal.





## CAPÍTULO II

### 2. Derecho del mar

El expandir de la ciencia del Derecho la ha llevado a adentrarse en áreas acentuadamente específicas y particulares. De esta manera surge el derecho marítimo con sus características peculiares. La soberanía de una nación se extiende más allá de sus costas y ello debe quedar plasmado en su cuerpo jurídico de manera de aclarara muy bien delante de las demás naciones cuáles son las reglas que deben seguirse en las áreas que constituyen el cuerpo físico de la nación guatemalteca. Para quienes se adentran en el estudio de ese cuerpo jurídico se hace indispensable entonces tomar contacto con los conceptos fundamentales a manejarse en tal situación.

#### 2.1. Antecedentes

Conocer los antecedentes históricos, es de suma utilidad pues, por una parte, permite encontrar el sentido de la norma a la época de su sanción y, por otra, facilita la tarea del intérprete, ayudándole a lograr la adecuación de la legislación a la realidad, cuando comprende que esa legislación es anticuada y responde a formas técnicas totalmente superadas.

“Ya desde tiempos muy lejanos, el agua ha sido uno de los medios más importantes para el transporte de personas y mercancías, y desde entonces, existieron conflictos en

torno a la navegación que debieron ser resueltos conforme a normas consuetudinarias. Nada o muy poco se conoce de esa época y puede decirse que el verdadero origen de nuestro derecho procede del siglo XV, época en que se efectúan las primeras recopilaciones de los usos y costumbres que imperaban en las distintas cuencas de explotación.”<sup>4</sup>

“Para un estudio adecuado y sistemático del tema, se divide en dos grandes etapas: la de navegación a vela y la de navegación a vapor. Algunos agregan una tercera etapa, que es la de navegación nuclear, la cual consiste en el uso del mar como medio para el uso de armas de destrucción masiva nucleares.”<sup>5</sup>

### **2.1.1. Edad Antigua**

“En la Edad Antigua tienen particular importancia una serie de códigos, leyes recopilaciones y compilaciones que rigieron la actividad en el mar, teniendo particular importancia las siguientes:

- El Código del Manú. Esta ley, probablemente la más antigua que se conoce (siglo II antes de Cristo), se ocupa con suma especialidad de algunos asuntos relacionados con el mar; establece un tratamiento especial para las ventas de las mercancías procedentes de ultramar, las que no eran nulas incluso si el vendedor no era el dueño de la cosa vendida.

---

<sup>4</sup> Landaez Otazo, Leoncio. **Derecho marítimo venezolano**. Pág. 25.

<sup>5</sup> **Ibid.** Pág. 26.

- Las leyes Rodias. Pese a que fueron los fenicios los primeros navegantes de la tierra, nunca codificaron leyes marítimas escritas. El primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas escritas, fue el pueblo rodio (de Rodas). El prestigio de las leyes marítimas de Rodas se impuso en toda la cuenca del Mediterráneo y algunas de sus disposiciones, recogidas por el Derecho Romano, se transmitieron a los pueblos modernos y perduran aún. Entre las diversas instituciones que regulaban se encuentran, ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, casos de trasbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, y, quizás la más notable de todas, la primera reglamentación de una especie de sociedad, que es el más legítimo antecedente del contrato de comenda, que a su vez es el antecedente de la sociedad comercial en la actualidad.
- Las leyes atenienses. Los atenienses utilizaron las leyes rodias, pero además de éstas, en su literatura se hace referencia a leyes marítimas relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval de los banqueros y a la piratería.
- El derecho romano. Herederos de Grecia, los romanos utilizaron las instituciones griegas y rindieron homenaje en su legislación, a los juristas y a las leyes rodias. Ya en el Edicto Perpetuo se contenían leyes sobre los pasajeros, sobre la acción de recepto que se daba contra el capitán o el naviero para reclamar las cosas que se les habían dado en guarda, sobre incendios, naufragios, robos navales, etcétera. En

los códigos Teodosiano y Justiniano se contienen amplias disposiciones sobre tráfico marítimo, marina de guerra, policía, usura, naufragios, etc. En Roma, aquellos a quienes el comerciante encomendaba el cuidado de algún negocio, eran llamados institores y la persona que había tratado con ellos podía dirigir su acción, sea contra los mismos, sea contra el principal. El Código de Justiniano extiende esta acción al tráfico por mar: quienes habían tratado con el capitán podían ejercitar su acción contra el propietario del navío. En el Digesto se contiene la Ley de Rodia de la echazón. Esta ley perdura en las modernas instituciones sobre averías. También en el Digesto, se encuentran normas sobre préstamo a la gruesa, baratería, acción ejercitoria, naufragios, etcétera.

- Época Bizantina. En esta época se construye un derecho de transición, recogedor de los principios fundamentales del Derecho Romano contenidos en las compilaciones justinianas y se completa con los usos imperantes en la parte oriental del Mediterráneo. En esta misma época se debe señalar el aparecimiento de una serie de normas relativas a la responsabilidad del transportador sobre naufragio, de los deberes del depositario, sobre la costa, la playa, el derecho de pesca, responsabilidad del armador, hurtos en perjuicio de los cargadores, etcétera. En el Código de Teodisio existen capítulos referidos a los naufragios, a la policía marítima, etcétera. Posteriormente aparecen las Basílicas, instrumento importantísimo del Derecho Bizantino, y con las cuales se produce lo que se ha dado en llamar la primera codificación de Derecho Marítimo. Este último constituyó el derecho aplicable entre los Rodios y al que se le denominó derecho pseudo-

rodio, para diferenciarlo de la ley Rodia. Este derecho pseudo-rodio ejerció gran influencia sobre el derecho marítimo posterior. En él se establecen las primeras organizaciones asociativas entre mercaderes y armadores, consignándose el principio de la contribución de los riesgos entre los diversos partícipes de una misma expedición; el cuál contribuía no sólo en cuanto a la echazón para salvar la nave del peligro inminente, sino también en todos los casos de fuerza mayor, e incluso ante el ataque de piratas.”<sup>6</sup>

### 2.1.2. Edad Media

“Durante la Edad Media, 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. El tráfico por mar se intensificó y fue fuente de grandeza de las ciudades italianas. Las cruzadas abrieron o extendieron el tráfico hacia el Oriente, y ante la necesidad de dirimir las cuestiones que se suscitaban entre los comerciantes marítimos, fueron apareciendo magistrados a los que se dio el nombre romano de cónsules. Entre los productos escritos que tenían por fin regular la actividad en el mar se encuentran:

- Los Assises de Jerusalén.
- Las Tablas de Amalfi.
- Los Roles de Olerón.

---

<sup>6</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. **Derecho marítimo**. Pág. 9.



- Las Leyes de Wisby.
- El Código Hanseático.
- El Libro Negro del Almirantazgo.
- El consulado del Mar.
- El Gallardete del mar.
- La legislación española.”<sup>7</sup>

### **2.1.3. Edad Moderna**

“En la Época Moderna cabe citar la famosa Ordenanza sobre la Marina de Luis XIV, que sirvió de antecedente al Código de Napoleón, el que a su vez influenció a nuestro Código Civil (el cual sigue el plan Romano-Francés); las Ordenanzas de Bilbao, que rigieron incluso después de la independencia de Guatemala, como antecedente del derecho mercantil guatemalteco, y la Ordenanza inglesa de Cromwell, que tanto influyó en el desarrollo de la marina de Inglaterra.”<sup>8</sup>

### **2.1.4. La navegación a vapor**

“A partir de 1805, cuando Fulton aplica el vapor a la navegación, se modifica totalmente la técnica empleada con anterioridad. En 1807 se efectúa el primer ensayo y el Royal William, construido en los astilleros de Québec, realiza la primera travesía a vapor por el Atlántico. Poco a poco, el ensayo inicial va desarrollándose técnicamente y surgen

---

<sup>7</sup> **Ibid.** Pág. 12.

<sup>8</sup> **Ibid.** Pág. 13.

las hélices, que reemplazan a las llamadas ruedas de paletas e igualmente aparecen las turbinas. En 1820 se utiliza el hierro como material de construcción, con la ventaja de su mayor resistencia, su menor volumen para igual desplazamiento y menores gastos de conservación, determinando ello el constante aumento de las dimensiones y tonelajes de los buques. Además, hubo también avances en las comunicaciones; la telegrafía sin hilos y los demás medios modernos de comunicación, han tenido una gran influencia en esta materia.”<sup>9</sup>

## 2.2. Concepto

Los juristas Raúl Cervantes Ahumada, Ignacio Arroyo, John Colombos, Baeza Pinto y Luís Beltrán; coinciden en que el derecho marítimo es aquel conjunto de normas, principios o costumbres que desde antaño fueron creadas para regir las relaciones humanas que como indica Cervantes Ahumada son “destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación a los espacios marítimos.”<sup>10</sup>

Pero es el caso que estos autores dentro de sus conceptos del derecho del mar, no coinciden precisamente en todos sus elementos, así se tiene que para Ignacio Arroyo “Las normas contenidas en el derecho del mar tienen la característica de ser

---

<sup>9</sup> Landaez Otazo. **Ob. Cit.** Pág. 34

<sup>10</sup> Cervantes Ahumada. **Ob. Cit.** Pág. 7.



supranacionales o dicho de otra manera, estas normas forman parte integral del derecho internacional público.”<sup>11</sup>

Por el otro lado para el autor Baeza Pinto señala que: “Las normas con contenido marítimo, si bien es cierto son normas emanadas de un poder público también son parte integral del derecho mercantil y por ende del derecho privado”<sup>12</sup>, expresado de forma más clara establece Enrique Munita citado por Baeza Pinto que “son el conjunto de principios y preceptos que tienen por objeto regir todas las relaciones que se verifiquen en el mar y todos los contratos y operaciones a que dé o pueda dar lugar el comercio marítimo.”<sup>13</sup> Y por tanto un Estado al crear dichas normas tiene como limitante la autonomía de la voluntad de las partes.

De acuerdo con la definición literal de Ripert citado por Luís Beltran, el derecho del mar es: “El conjunto de relaciones jurídicas en las cuales el mar es el teatro y cuyo objeto es el comercio marítimo. No es la naturaleza de sus reglas la que determina la extensión de esta disciplina, si no su objeto, la navegación que se hace en el mar.”<sup>14</sup>

Así las cosas según continua desarrollando Beltran citando a Ripert quien distingue en cuanto al tema del derecho del mar, entre un concepto amplio (latu) y un concepto más restringido (strictu), distinción que se puede ver a continuación: “Concepto amplio: indica Ripert que es un conjunto de normas jurídicas relativas a la navegación

---

<sup>11</sup> Arroyo, Ignacio. **Compendio de derecho marítimo**. Pág. 26.

<sup>12</sup> Baeza Pinto Sergio. **Derecho marítimo**. Pág. 88.

<sup>13</sup> **Ibid.**

<sup>14</sup> Beltrán Montiel, Luis. **Curso de derecho de navegación**. Pág. 6.

marítima. Dentro de estas normas, lo propio y característico de ellas no es la naturaleza jurídica de las normas (que son normas jurídicas), sino que la característica es el objeto que ellas regulan, cual es la navegación marítima. El acento no está en el derecho, está en el Marítimo. De ahí que la normativa del Derecho Marítimo sea distinta a la normativa que regula el transporte fluvial y el transporte lacustre.”<sup>15</sup>

“Concepto restringido: por ende será aquel en el que se focalizara la atención en uno de los aspectos que el derecho puede afectar dentro del mar, por ejemplo el transporte marítimo o más amplio el comercio marítimo por otro lado también las relaciones entre estados que rujan como consecuencia de vecindad o vinculaciones de otro tipo siempre derivadas del mar.”<sup>16</sup>

En esencia y a criterio del autor de la presente tesis, el derecho del mar es un conjunto de normas principios, doctrinas y costumbres que tienen por objeto el estudio y la regulación del comercio, los espacios y cualquier actividad desarrollada en o vinculada con el mar ya sea de carácter privado entiéndase comercio o transporte marítimo, así como también actividades o de carácter público entiéndase conflictos de territorialidad, guerra naval, etc.

Por lo que se podría establecer que el derecho marítimo tiene las siguientes características, las cuales mas adelante serán comentadas y desarrolladas:

---

<sup>15</sup> **Ibid.** Pág. 6.

<sup>16</sup> **Ibid.**

- a) Es un conjunto de normas de naturaleza tanto privadas como públicas.
- b) Es una rama del derecho no codificada.
- c) Es una rama del derecho que tiene autonomía científica, no obstante.
- d) Es una rama del derecho que carece de autonomía jurisdiccional y legislativa por los menos en Guatemala y la mayoría de países.

### 2.2.1. Unificación de la terminología

Como se pudo establecer en el apartado anterior durante el transcurso de la presente investigación se ha establecido que varios autores como, entre ellos John Colombos, coinciden en que el derecho marítimo ó derecho de la Navegación es: “Aquel conjunto de normas, principios o costumbres que fueron creadas para regir las relaciones humanas que son destinadas a realizar determinada actividad dentro del espacio del mar, sin importar el contenido o naturaleza de dicha actividad.”<sup>17</sup>

Por otro lado Ignacio Arroyo considera que: “Las normas contenidas en el derecho del mar tienen la característica de ser supranacionales o dicho de otra manera, estas normas forman parte únicamente del derecho internacional público.”<sup>18</sup>

Se puede tener como ejemplo dos corrientes que distinguen el contenido de esta rama de derecho según su denominación o terminología, entre ellas y como se menciono anteriormente, que el derecho del mar abarca únicamente el ámbito público del

---

<sup>17</sup> Colombos John. **Derecho internacional marítimo**. Pág. 170.

<sup>18</sup> Arroyo. **Ob. Cit.** Pág. 26.



derecho y otros que consideran que el derecho marítimo propiamente dicho o derecho de la navegación son de contenido privado y público.

Considerando que este extremo pudiera llegar a causar confusión o incluso llevar al lector a pensar que según la denominación que se le dé a la rama del derecho que es objeto del presente estudio, se podrá dividir al mismo en áreas o ramas. Se puede establecer que bajo cualquier denominación que se le dé al derecho marítimo, este es un sistema jurídico muy complejo, ya que se comprende de varios elementos de muchas ramas de la ciencia del derecho (público, privado, mercantil, civil, laboral, administrativo, tributario y hasta procesal); todos estos elementos que lo constituyen son en su mayoría axiomas de las mencionadas ramas del derecho, las que al fusionarse con principios propios del derecho marítimo pasan a formar instituciones nuevas y originales, engendrando un sistema jurídico distinto de todas ellas.

Por lo que en virtud de lo anterior, resulta inútil el intento de separar o dividir la naturaleza jurídica del derecho marítimo según su denominación, ya que como se desarrolló anteriormente, el derecho marítimo es una amalgama de varias ramas, que al fusionarse han formado una nueva rama del derecho cuya naturaleza jurídica tal y como será desarrollado más adelante en el apartado respectivo, corresponde por mencionar, tanto a la rama del derecho público como a la rama del derecho privado.

Así que; el derecho marítimo, el derecho del mar o el derecho de la navegación, serán utilizados indistintamente, ya que dentro de la amplia concepción que se sostiene en el

presente trabajo; el derecho de la mar y de la navegación por ella, enmarca, el ámbito privado, público, o de cualquier otra rama del derecho.

### 2.3. Naturaleza jurídica

Como se indicó en el subtema anterior existe entre los autores cierta disputa, en cuanto a una división entre el derecho público o internacional del mar, y el derecho mercantil del mar o derecho privado del mar, al respecto el jurista Ignacio Arroyo indica que: “El derecho marítimo se concibe como un derecho general que incluye tanto aspectos de derecho privado como público, nacional e internacional.”<sup>19</sup>

Sobre su relación con el derecho público, se establece que el derecho marítimo está fuertemente vinculado con el mismo, es decir a aquel conjunto de normas que se ordenan predominantemente a la protección de los intereses generales, o desde otro punto de vista, a aquellas relaciones jurídicas en las que uno de los sujetos actúa investido de imperio. Ello así porque, como indica Ripert citado por Luís Beltrán: “El Estado no puede desentenderse del desarrollo de su marina mercante ni de las relaciones internacionales establecidas por mar.”<sup>20</sup> Las necesidades de los países en cuanto a su comercio de importación, exportación y cabotaje y las preocupaciones de la defensa militar en caso de conflictos internacionales han impuesto como algo evidente la intervención del Estado en muchos aspectos de la navegación marítima.

---

<sup>19</sup> **Ibid.** Pág. 27

<sup>20</sup> Beltrán Montiel. **Ob. Cit.** Pág. 2.

Así las cosas se puede determinar que el derecho del mar es una rama de la ciencia del derecho, demasiado compleja y extensa, por lo que se puede establecer que el derecho del mar internacional tiene contenido de carácter público y el derecho del mar comercial tiene contenido exclusivamente de carácter privado, es este último el que para la presente tesis tiene ámbito de aplicación, aun así a continuación se hará un pequeño análisis del contenido o ámbito dentro del cual navega esta rama del derecho.

#### **2.4. Fuentes del derecho marítimo**

Al decir fuentes del derecho, se refiere a las causas y fenómenos que lo generan. Doctrinariamente las fuentes del derecho se clasifican en primarias o reales, secundarias y formales. Las primarias o reales son las causas reales que lo generan, y entre ellas se encuentran los aspectos económicos, políticos, sociales y culturales que les dan origen. Las secundarias son aquellas, producto de las fuentes primarias y entre ellas se encuentran las fuentes históricas de inmenso valor, según lo referido con anterioridad; el derecho comparado y las fuentes formales. Dentro de las fuentes formales se encuentran:

- La ley.
- La jurisprudencia.
- La costumbre.
- La doctrina.
- Los contratos.

- Los convenios o tratados.

La ley es fuente del derecho marítimo. En Guatemala se encuentran disposiciones que conforman el derecho marítimo guatemalteco, principalmente en el Código de Comercio vigente, Decreto 2-70 y la parte vigente del Código de Comercio derogado, Decreto Gubernativo 2946, el cual será tratado posteriormente. También son aplicables otras normas dispersas en leyes como el Código Civil, Decreto Ley 106; el Código Procesal Civil y Mercantil, Decreto Ley 107; la Constitución Política de la República de Guatemala, y otros con los cuales tiene relación directa o indirectamente, pues, por lo general, todas las distintas ramas del derecho se interrelacionan entre sí.

## **2.5. División del derecho marítimo**

No obstante la unidad del derecho marítimo, es conveniente seguir la tradicional división en las dos grandes ramas de derecho: derecho privado y derecho público, el cual, aplicado al derecho marítimo, da por resultado la división en derecho marítimo privado y derecho marítimo público, con sus subsiguientes divisiones.

### **2.5.1. Derecho marítimo privado**

Consiste en el conjunto de relaciones jurídicas surgidas entre personas privadas como consecuencia de la explotación de los navíos o de la navegación en general. Esta rama comprende principalmente:



### **a) Derecho marítimo comercial**

Es aquel cuya finalidad es regir las relaciones que surgen entre los particulares, causadas por el tráfico marítimo. Dicha rama comprende todo lo referente a seguros, fletamento, averías, abordaje, etcétera.

### **b) Derecho internacional privado marítimo**

Regula los conflictos de leyes que surgen con motivo de la actividad privada de los ciudadanos de distintos países. Es el conjunto de normas de derecho privado que se proyectan en el campo de las soluciones internacionales, determinando conflictos regulados, según la naturaleza de la pretensión que se debate, por la ley del lugar en que la obligación fue contraída, por la de la bandera o por la del fuero.

### **2.5.2. Derecho marítimo público**

Es el complejo de relaciones jurídicas surgidas entre personas y entre éstas con el Estado, que afectan las actividades públicas de éste, como consecuencia de la explotación de navíos o de la navegación en general. Esta rama se subdivide a su vez en:



### **a) Derecho marítimo administrativo**

Es un conjunto de normas de orden público, que regulan la administración marítima, la función de los órganos competentes y las relaciones con los particulares.

Entre estas normas se encuentran las reglamentaciones para que un buque pueda navegar, normas sobre inscripción, matrícula, y otros aspectos sobre los buques, movimientos de los buques etcétera.

### **b) Derecho internacional público marítimo**

Es el conjunto de normas relativas a las relaciones de los Estados entre sí, con motivo del tráfico y del comercio marítimo. En otras palabras, se ocupa de las normas que deben guardar y seguir los Estados, en lo referido a la navegación en el mar, los lagos, ríos y canales navegables. Aquí juegan un papel muy importante los principios del mar libre y de la libertad de navegación.

### **c) Derecho penal marítimo**

Es aquella rama del derecho que tiene relación con las sanciones penales por las cuales el Estado garantiza la ejecución de las obligaciones impuestas al régimen y ejercicio de la navegación. Se señala igualmente, que a esta rama pertenece el

régimen o derecho disciplinario sobre el personal de la tripulación y sobre los pasajeros.

**d) Derecho marítimo procesal**

Regula la actuación del órgano jurisdiccional del Estado con motivo de la actividad de los Estados y los particulares por el hecho de la navegación.

**e) Derecho financiero marítimo**

Es el conjunto de normas relacionadas con la medida y forma de los tributos debidos al Estado por la construcción y transporte, referidos a los servicios que estos rinden a la navegación.

**f) Derecho laboral o social marítimo**

Donde se estudian las relaciones laborales que se derivan del contrato de embarco, las normas de la Organización Internacional del Trabajo sobre la gente del mar, la seguridad e higiene en el trabajo, la seguridad social de los trabajadores del mar y, en general, la acción protectora de las administraciones públicas sobre el trabajo en la mar o medio marino. A manera de simple enumeración, “entre los convenios de la Organización Internacional del Trabajo relativos a la gente del mar se encuentran: Convenio número 7 sobre la edad mínima de admisión de menores para el trabajo en el

mar; Convenio número 8 sobre indemnizaciones por paro o naufragio; Convenio número 9 sobre el establecimiento de facilidades de empleo de la gente de mar; Convenio número 15 sobre fijación de edad mínima para la admisión de jóvenes en el empleo; Convenio número 16 sobre exámenes médicos obligatorios para jóvenes que trabajan en el mar; Convenio número 22 sobre contrato de embarco de la gente de mar; Convenio número 23 sobre repatriación de la gente de mar; Convenio número 32 sobre la protección contra los accidentes de los trabajadores empleados en la carga y descarga de los buques; Convenio número 53 sobre certificados de la capacidad de los oficiales de la marina mercante; Convenio número 55 sobre obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar; Convenio número 56 sobre seguro de accidentes de la gente de mar; Convenio número 58 sobre edad mínima de menores para el trabajo en el mar; Convenio número 68 sobre alimentación y servicio de fondeo de la tripulación de buques; Convenio número 69 sobre certificado de marinero cocinero; Convenio número 70 sobre seguridad social de la gente de mar; Convenio número 71 sobre pensiones de la gente de mar; Convenio número 73 sobre examen médico de la gente de mar; Convenio número 74 sobre certificado de marinero preferente; Convenio número 91 sobre vacaciones pagadas de la gente de mar; Convenio número 92 sobre alojamiento de la tripulación; Convenio número 108 sobre documentos nacionales de identidad de la gente de mar; Convenio número 109 sobre salarios y duración del trabajo a bordo; Convenio número 116 sobre vacaciones pagadas anuales de la gente de mar; Convenio número 133 sobre disposiciones complementarias del alojamiento de la tripulación; Convenio número 134 sobre prevención de accidentes de la gente de mar; Convenio número 145 sobre la

continuidad de empleo de la gente de mar; y Convenio número 147 sobre normas mínimas a observar en la marina mercante.”<sup>21</sup>

### **g) Derecho fiscal marítimo**

El cual está dirigido a regular el régimen aduanero marítimo y el contrabando por mar. Podría incluirse a este en el derecho administrativo marítimo.

## **2.6. Convenios internacionales**

Entre las fuentes principales se encuentra los tratados o convenciones internacionales dentro de la esfera del derecho internacional público y en todo lo atiente al Derecho Marítimo. Los tratados son acuerdos entre distintos sujeto de derecho internacional como lo pueden ser entre Estados, o entre Organizaciones Internacionales u otros sujetos. Por tratado se entiende que es: “un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya consta en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación.”<sup>22</sup> Al analizar la definición de la Convención de Viena de 1969 se deduce que los mismos deben ser por escrito, celebrados entre distintos Estados, aunque hoy en día hay otros sujetos internacionales como los son las Organizaciones internacionales, los pueblos, las multinacionales, o el propio individuo. Por eso mismo como expone la autora Loretta Ortiz Ahlf: “Los tratados son acuerdos entre sujetos de derecho internacional, regidos

---

<sup>21</sup> Arroyo, Ignacio. **Estudios de derecho marítimo**. Págs. 128 a 130

<sup>22</sup> Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados. Artículo 2 Términos empleados.



por el derecho internacional público.”<sup>23</sup> Se puede dar el caso en que se celebren acuerdos entre Estados y particulares, pudiendo ser persona física o jurídica, en la práctica no se conocen como tratados sino simplemente acuerdos. En materia marítima se pueden encontrar diversos acuerdos en que participan compañías multinacionales con varios Estados en una negociación de tipo mercantil y que utilizan la vía marítima para efectuar cada operación mercantil.

Si bien es cierto que la costumbre internacional como los tratados internacionales se encuentran en una misma jerarquía en el aspecto del derecho internacional, los tratados exponen la normativa que rige la materia y precisamente en el derecho marítimo al indicar cada disposición que regla la conducta de las negociaciones mercantiles en la que el mar es el centro de la negociación.

Asimismo hay que tener en cuenta lo que indica la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, la que contiene todo lo relativo al funcionamiento de un tratado internacional como la autorización, las partes del mismo, su interpretación y otros aspectos técnicos procedimentales. La misma establece en su articulado dos que el Estado o sujeto internacional es aquel que elabora y adopta el texto de un convenio y el Estado contratante es quien ha consentido en obligarse.

La materia en cada tratado internacional es distinta según la temática de derecho en este caso es un tema internacional orientado a lo mercantil. El derecho marítimo tiene una cantidad numerosa de tratados o convenios por la necesidad de regular las

---

<sup>23</sup> Ortiz Ahlf, Loretta. **Derecho internacional público**. Pág. 11.



transacciones por la vía marítima así como lo relativo a lo fronterizo y las autorizaciones de cada uno de los Estados o sujetos internacionales. La forma de cada tratado depende de la regulación sobre aspectos marítimos, pero en general cada uno va constar de partes como un preámbulo donde se expone cada uno de los compromisos diplomáticos de los representantes de cada Estado. Cada convenio se encuentra dividido por Artículos que tienen como objeto el tema marítimo, además temas como la forma de interpretación, las causales de nulidad, terminación y el momento en que entra en vigencia.

El procedimiento de celebración de un tratado internacional depende de cada Estado y para poder entenderlo hay que avocarse en un principio de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 y luego al ordenamiento interno de cada país. En el caso de Guatemala hay distintas etapas, las cuáles a continuación se describen:

- a) En primer lugar la negociación entre los distintos sujetos de derecho y que tiene por objeto llegar a un acuerdo entre las partes para determinar cada una de las cláusulas. Al momento de negociar es necesario contar con Plenos Poderes que es una autorización que se otorga a aquellos diplomáticos o funcionarios públicos para negociar un tratado internacional.
- b) Luego continúa con la firma de los representantes a negociar el tratado internacional y que conlleva comprometer a cumplir con todos los procedimientos



para que la convención internacional sea parte del ordenamiento jurídico interno de cada Estado. Por otro lado se adopta como definitivo, quedando pendiente que se lleven a cabo la del procedimiento legislativo en cada país parte.

- c) En el caso de Guatemala específicamente, el organismo del Estado encargado de la aprobación de un tratado internacional es el Congreso de la República de Guatemala como lo dispone la Constitución Política de la República de Guatemala en su Artículo 171 literal i). Por otro lado la ratificación debe ser por parte del Presidente de la República y se encuentra entre sus distintas funciones.

Al momento de su aceptación el mismo se publica en el Diario Oficial y según el tiempo que se determine, entra en vigencia dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco.

El derecho marítimo y sus normas han evolucionado por el transcurso de los siglos por lo que varias disposiciones consideradas como costumbre tuvieron que acoplarse en tratados internacionales. Los tratados ratificados por los distintos Estados y sujetos internacionales abordan temáticas diferentes, que permiten dimensionar los distintos intereses en materia marítima. A continuación se mencionaran cada uno de los convenios internacionales marítimos vigentes para Guatemala y de igual manera un análisis de los mismos:



### 2.6.1. Convención relativa a la Organización Marítima Intergubernamental (OMI 1948)

En el caso de Guatemala la fecha de suscripción fue el 6 de marzo de 1948 en Ginebra, Suiza. El decreto de aprobación es el número 119-82 del Congreso de la República y la fecha de adhesión fue el 30 de diciembre de 1982. El Organismo depositario es la Organización Marítima Intergubernamental que es un organismo especializado de las Naciones Unidas.

Tiene como finalidad establecer un sistema de colaboración entre los Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concerniente a la navegación comercial internacional, y fomentar la adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a seguridad marítima y eficiencia de la navegación. Asimismo en su articulado 1 sobre finalidades de la Organización indica lo siguiente que es él: “fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin discriminación....”<sup>24</sup> El objetivo del mismo es no restringir la libertad de navegación y esto para que la circulación de acuerdo a los principios mercantiles sea más rápida y flexible en todo momento. Es trascendental intercambiar información de navegación marítima entre los distintos Estados o sujetos internacionales. El Tratado internacional

---

<sup>24</sup> Convención relativa a la Organización Marítima Internacional (OMI) antes Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. **Tratado Internacional**. Lugar de Adopción: Ginebra, Suiza. Fecha de Adhesión: 1982



aborda distintas medidas o procedimientos de navegación comercial por la vía marítima.

Se crea un Consejo para resolver todas las controversias marítimas entre los Estados o los distintos sujetos internacionales. Asimismo indica distintas recomendaciones o informes que trasladarán al Comité de Seguridad Marítima que es otro órgano creado por la convención para el buen funcionamiento de las políticas del mar. Por otra parte se debe examinar todas las cuestiones que sean propias de la Organización y concernientes a la ayuda en los aspectos de la navegación, construcción y alistamiento de los buques.

La Organización Marítima Internacional está vinculada a la Organización de las Naciones Unidas que es el organismo internacional con más trascendencia. Por otra parte hay distintas disposiciones que establecen los tratados internacionales como enmiendas, reservas, interpretaciones y diversas disposiciones.

### **2.6.2. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/78) 1974 de la Organización Marítima Internacional (OMI)**

La suscripción por parte del Estado de Guatemala es del 1 de noviembre de 1974 en Londres Inglaterra y el decreto de aprobación es el 74-82 del Congreso de la República. La fecha de adhesión del mismo fue el 30 de agosto de 1982 y entro en

vigencia el 15 de julio de 1983. El Organismo depositario es la Organización Marítima Intergubernamental.

Es de los convenios internacionales con mayor trascendencia para la seguridad marítima de la vida humana. Por la realidad de que existen riesgos en el mar como el caso de accidentes que van desde incendios hasta problemas de residuos del combustible de los buques los cuales provocan distintos efectos jurídicos. Esta convención abarca todo lo relativo a los dispositivos de salvamento y los procedimientos de abandono de los buques.

Fue aprobado su primer ejemplar a raíz de la tragedia del Titanic el cual fue un antecedente para evitar otras tragedias por la vía marítima. El mismo incluye prescripciones vitales de la seguridad de la navegación y la construcción de buques. Asimismo prescripciones sobre el equipo de salvamento de a bordo y las formas de asegurar la supervivencia.

Un ejemplo de lo mismo lo establece su Artículo V en el que dispone que: "...a) Cuando se trate de evacuar a personas en evitación de un peligro para la seguridad de sus vidas, todo Gobierno Contratante podrá autorizar el transporte en sus buques de un número de personas superior al que en otras circunstancias permitiría el presente Convenio..."<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana del Mar. Organización de la Naciones Unidas. 1974.

El Convenio reemplazó varios tratados relativos a la misma temática como el de la seguridad de la vida humana del mar, de Londres de 1960. Pero si es trascendental su aplicación al exponer distintas medidas para la utilización de los buques en el mar y las distintas autorizaciones para transitar en el mismo. No cabe duda que fue un aporte extraordinario en el mundo jurídico.

### **2.6.3. Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, (SOLAS 74/78) del año de 1974 de la Organización Marítima Internacional Organismo especializado de Naciones Unidas (OMI)**

La fecha de suscripción fue el 9 de noviembre de 1988 y el decreto de aprobación del número 78-97 del Congreso de la República. Se adhirió al mismo el Estado de Guatemala el 24 de mayo del año 2000 y la entrada en vigencia fue el 1 de septiembre del 2000. En el mismo cada Estado se obliga a hacer efectivo las disposiciones del protocolo sobre la seguridad de la vida humana en el mar. Hay inspectores nombrados de las organizaciones reconocidas para el cumplimiento de cada disposición o medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, esto con miras al cumplimiento de cada una de las normas que establece el mismo.

El contenido es bastante breve, ya que enumera disposiciones concretas sobre la vida marítima y luego todo lo relativo a lo que regula la Convención de Viena sobre el

derecho de los tratados de 1969 como lo es la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación y adhesión de los tratados internacionales.

#### **2.6.4. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL 66) 1966 e la Organización Marítima Internacional (OMI)**

Se suscribió el día 5 de abril de 1966 y su fecha de adhesión es el 12 de noviembre de 1994. La entrada en vigencia fue el 5 de diciembre de 1994 por el Organismo depositario es la Organización Marítima Internacional. El mismo establece distintas reglas para las cargas así como a administración en el abanderamiento de cada buque y en regular todo lo del viaje por mar entre un país que aplique las normas del convenio. El mismo indica distintas definiciones en el Artículo 2 que expresa lo siguiente: “ 5) La expresión “buque de pesca” se refiere a los buques utilizados para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar. 6) La expresión “buque nuevo” significará un buque del que se pone la quilla o que se encuentre en un estado equivalente de adelanto en su construcción en la fecha o posteriormente a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio para cada gobierno contratante. 7) La expresión “buque existente” significará un buque que no es un buque nuevo...”<sup>26</sup>

El Convenio aplica a los distintos buques pero deben estar matriculados y si no llevar la bandera del Estado para identificarse y lograr trasladarse de frontera en frontera

---

<sup>26</sup> Convenio Internacional sobre Líneas de Carga. Firmado en Londres el 5 de abril de 1966. Organización Marítima Internacional.



marítima. Por otro lado se encuentran en la convención enumerados otros tipos de buques que no aplican a la convención como lo es lo de guerra o los de pesca por sus características.

Asimismo se regula todo lo relacionado a casos de fuerza mayor de los buques en el caso de su salida para cualquier viaje, también como las equivalencias o las aprobaciones con fines experimentales. Regula por otro lado las reparaciones, modificaciones y transformaciones de los distintos buques mercantes. Establece el mismo las zonas y regiones en que aplicaran las normas, por otro lado lo relativo a la inmersión, las visitas, inspecciones y marcas que debe llevar los buques. Los controles se regulan por medio de certificados y habrá fiscalización de vigilancia de los Gobiernos de cada Estado. Por otro lado la Administración encargada de la aplicación del Convenio Internacional realizara informes sobre los distintos accidentes que ocurran vía marítima y la misma será responsabilidad de la persona encargada del buque. Es un Convenio que regula todo lo relativo de los convenios de la líneas de cargas y en la práctica es bien utilizado por cada Estado miembro.

#### **2.6.5. Convenio sobre Reglamentos Internacional para prevenir los Abordajes (COLREG 1972) de la Organización Marítima**

La fecha de suscripción del 20 de octubre de 1972 y su adhesión el 9 de julio de 1994. Su entrada en vigencia en Guatemala fue el 5 de diciembre de 1994 con el Organismo depositario que es la Organización Marítima Internacional.

Son parte del mismo como 153 países. Tiene como objeto el mismo en forma mundial, los procedimientos de maniobra y las medidas que han de tomar los buques para evitar abordajes, teniendo en cuenta las distintas necesidades de evadir el entorpecimiento de la navegación de los distintos buques, la cual su capacidad de maniobra es bien restringida por razón del calado.

Se regula lo relativo al territorio que la autoridad administradora en que la Naciones Unidas autorizará. El reglamento expone distintas definiciones y así como su vigilancia en que el artículo 5 indica que: “Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando así mismo todos los medios disponible que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.”<sup>27</sup>

Además indica lo de la velocidad de la seguridad de los abordajes, el riesgo de abordaje, las maniobras para evitar el abordaje, las canales angostos, los diversos dispositivos del tráfico, la conducta de los buques que se encuentre a la vista uno del otro, las diversas luces y marcas, las señales acústicas y luminosas, las exenciones, así como distintos o diversos anexos relacionados con los abordajes como los detalles técnicos de los Aparatos de Señales Acústicas o la señales de peligro. El convenio cuenta con cuatro anexos y dos resoluciones por parte de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

---

<sup>27</sup> Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes de 1972. De la Organización Marítima Internacional.

### **2.6.6. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 1969, de la Organización Marítima Internacional (OMI) (CLC)**

Guatemala se suscribió el 29 de noviembre de 1969 y su decreto de aprobación 72-82 del Congreso de la República. La fecha de adhesión del mismo del 30 de agosto de 1982 y la entrada en vigencia el 26 de enero de 1983. La creación de esta convención se debe a los peligros de contaminación que se han creado por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel y por la necesidad de garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños causado por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos. La misma regula lo concerniente a los daños ocasionados por la contaminación, en el mar territorial como en la zona económica exclusiva. El mismo en su Artículo 4 expone que: “Cuando se produzca un suceso en el que participen dos o más buques y de él se deriven daños ocasionados por contaminación, los propietarios de todos los buques de que se trate, a menos que en virtud del Artículo III gocen de exoneración, serán solidariamente responsables respecto de todos los daños que no quepa asignar razonablemente a nadie por separado.”<sup>28</sup>

El mismo es una presión por parte de los Estados que si bien utilizan por vía marítima los buques para sus negociaciones mercantiles que estas no contaminen el mar ya que

---

<sup>28</sup> Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la Contaminación de la aguas del mar por Hidrocarburos. Organización Marítima Internacional. Hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969. Artículo 4.



provocan muchos desechos tóxicos. Por eso mismo regula lo relativo a prestar garantía de cualquier daño provocado.

### **2.6.7. Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias, 1972, de la Organización Marítima Internacional (OMI) (LCD)**

La misma fue suscrita por el estado de Guatemala el 30 de enero de 1973 y su decreto fue el número 25-75 del Congreso de la República. Su fecha de adhesión fue el 17 de junio de 1975 y la fecha de entrada en vigencia el 14 de julio de 1976. El Organismo depositario se encuentra en Londres, Inglaterra.

La misma de igual manera es otra presión para restringir todos los desechos tóxicos y por medio de una recomendación de la Naciones Unidas es que se dio el nacimiento de la misma y que varios Estados adoptaron. Entre sus funciones principales es que los Estados miembros o los sujetos internacionales promoverán individual y colectivamente el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del medio marino y entre esas cosas se encuentra el comprometerse a que se adopten las medida posibles para impedir la contaminación del por los desechos tóxicos y que pongan en peligro la salud humana, los recursos biológicos y la vida marina. La misma cuenta con 3 anexos en que norman que materiales no se pueden utilizar en los buques marinos ya que al dispersar cada una de compuestos químicos dañan gravemente la seguridad del mar. Por eso es que existen sanciones en caso de incumplir con lo establecido en el

convenio internacional de tipo administrativo como pecuniarias para contrarrestar la contaminación provocada.

#### **2.6.8. Convenio de la Naciones Unidas sobre el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas, 1974**

La fecha de suscripción es el 15 de noviembre de 1974 y el decreto de aprobación es el número 57-75 del Congreso de la República. La fecha de ratificación del mismo es el 18 de febrero de 1976 y la fecha de entrada en vigor el 2 de septiembre de 1976 y el Organismo Depositario es la Organización de las Naciones Unidas. Para la legislación internacional fue un logro para los países en desarrollo y los países desarrollados. La fórmula que contiene en reserva de carga es la siguiente: un 40% de la carga reservada para el transporte de los países productores, un 40% destinado al tráfico internacional mediante el uso de conferencias y un 20% del total de la carga para negociarse entre buques de terceras banderas que sirvan tradicionalmente a un país y que no estén inscritos en conferencias.

La misma regula que las empresas portadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de acuerdo a una ruta particular, lo que es también una compañía naviera nacionales, una compañía naviera de un tercer país, las mercancías transportadas por la conferencia, la autoridad competente, así como el flete de promoción y el especial. La participación en el tráfico se encuentra regulada en su

Artículo 2 que dispone que: “1) Toda compañía naviera admitida en una conferencia tendrá derechos de salida y de carga en los tráficos cubiertos por esta conferencia...”<sup>29</sup>

La conferencia dispone lo relativo a la aplicación de distribución, el porcentaje del tráfico, el procedimiento de adopción de decisiones, las sanciones, el régimen interno, los acuerdos de conferencia, las relaciones con los usuarios, los fletes en cuanto su determinación, la tarifas de los fletes así como su clasificación, los recargos y otras cuestiones como los buques de lucha. Se encuentra un capítulo sobre disposiciones y mecanismos para la solución de controversias.

#### **2.6.9. Convenio de Naciones Unidas sobre el derecho del Mar (UNCLOS), 1982**

La fecha de suscripción fue el 15 de noviembre de 1974, por medio del decreto 56-96 del Congreso de la República. Su fecha de adhesión es el 29 de julio de 1996 y la entrada en vigencia el día 13 de marzo de 1997. El organismo depositario es la Organización de las Naciones Unidas.

Considerado el Tratado internacional de más trascendencia en el tema del mar, tanto así que casi la totalidad de los miembros de la comunidad internacional son parte del mismo. Para el Derecho Marítimo es de gran importancia dado que dispone el mismo de las delimitaciones en el mar y también es conocido como de Montego Bay al ser firmada por los representantes de cada Estado en Jamaica.

---

<sup>29</sup> Convenio de Naciones Unidas sobre el Código de Conducta para las conferencias Marítimas, 1974.

El mismo regula el mar territorial y la zona contigua, los estrechos utilizados para la navegación internacional, los Estados archipelágicos, la zona económica exclusiva, la plataforma continental, así como la protección y preservación del medio marino, la investigación científica marina, el desarrollo y transmisión de tecnología marina, la solución de controversias y las disposiciones generales.

#### **2.6.10. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL)**

Fue desarrollado por la Organización Marítima Internacional un organismo especializado de la ONU. La fecha de suscripción fue en 1973 y su protocolo en 1978. El decreto de aprobación el número 77-96 del Congreso de la República y la fecha de adhesión el 6 de agosto de 1997. La entrada en vigencia del mismo el 3 de febrero de 1998. El objetivo del mismo es la preservación del medio ambiente marino esto a través de la total eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de toda aquella descarga accidental de tales sustancias.

El ámbito de aplicación del mismo es a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón y los buques que sin tener derecho a enarbolar el pabellón, las transgresiones, los certificados y reglas especiales sobre inspección de los buques, la detención de transgresiones del convenio y cumplimiento del mismo, las demoras innecesarias a los buques, así como los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales.



## CAPÍTULO III

### 3. Tribunales marítimos

La sección segunda de la Parte XV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CDM, o también CONVEMAR o CNUDM), basada en la libertad de elección de los mecanismos de solución de controversias y consecuente con la naturaleza transaccional de su propio texto, propone a los Estados parte una gama de foros a elegir para la solución judicial de sus controversias derivadas de la aplicación o interpretación de la Convención.

La fórmula propone en primer lugar a una institución creada para el efecto precisamente de dirimir las controversias derivadas de la Convención. Esta institución es el Tribunal Internacional de Derecho del Mar, comúnmente referido como Tribunal Internacional del Mar, Tribunal del Mar o Tribunal de Hamburgo, última nominación en relación a su localización en la Ciudad libre y Hanseática de Hamburgo, en la República Federal de Alemania.

La creación del Tribunal y el proceso de negociación que llevó a tal establecimiento no es materia de tan restringido trabajo de tesis. Sin embargo la sustentante, vio como necesario clarificar el objeto, misión, composición y muy brevemente el procedimiento de ese Tribunal, sin duda pieza fundamental del nuevo régimen jurídico del mar. El

sucinto retrato del Tribunal que se hace a continuación no debe bajo ninguna circunstancia considerarse definitivo ni exhaustivo, por las razones arriba expuestas.

### **3.1. Tribunal Internacional del Derecho del Mar (International Tribunal for the Law of the Sea)**

La segunda organización creada por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, es el Tribunal Internacional del Derecho del Mar regulado en el anexo VI de la convención que la dota de un estatuto jurídico propio, cuya sede se encuentra en la ciudad de Hamburgo, de la República de Alemania, tienen competencia para fallar los supuestos establecidos en la Convención del mar, así como la relación con cualquier otra controversia que sea sometida al Tribunal, y que este previsto en otros diversos que confiera competencia al tribunal, sus fallos serán definitivos y obligatorios y en caso de desacuerdo sobre el sentido y alcance del fallo, el Tribunal lo interpretará a solicitud de cualquiera de las partes.

El Tribunal Internacional del Derecho del mar es un cuerpo judicial independiente establecido por convención para instruir y juzgar los conflictos resultantes en la interpretación y el uso de los tratados entre los países miembros. Dicho Tribunal se compone de 21 miembros independientes, elegidos entre las personas que gozan de reputación, capacidad, imparcialidad e integridad más alta dentro del campo del derecho del mar. Conforme a lo provisto dentro de su estatuto, el tribunal ha conformado las siguientes secciones: La sección de procedimiento sumario, la sección

para los conflictos de las industrias pesqueras y la sección para los conflictos marinos del medio ambiente. A petición de Chile y de la Comunidad Europea, el tribunal también ha formado la sección especial para tratar los casos referentes a la conservación y la explotación sostenible de la pesca de los peces espadas del sudeste del Océano Pacífico. Los conflictos referentes a las actividades en el área internacional del fondo del mar son conocidas por la sección de los conflictos del fondo del mar, conformada por 11 jueces. El Tribunal está abierto a los Estados partes y firmantes de la convención y, en ciertos casos, a las entidades u organizaciones internacionales y personas naturales o jurídicas.

### **3.2. Jurisdicción del Tribunal Internacional del Derecho del Mar**

La jurisdicción del Tribunal abarca todos los conflictos sometidos a ella de acuerdo con la convención. También se extiende a todas las materias proporcionadas específicamente para en cualquier otro acuerdo que confiera jurisdicción al tribunal. Los conflictos del fondo del mar que el compartimiento es competente dan dictámenes sobre las preguntas legales que se presentan dentro del alcance de las actividades de la autoridad internacional del fondo del mar. El Tribunal puede también dar dictámenes en ciertos casos según los términos de los acuerdos internacionales relacionados con los propósitos de la convención. Los conflictos ante el tribunal son instituidos por el uso escrito o por la notificación de un acuerdo especial. El procedimiento que se sigue para la conducta de casos sometió al tribunal se define en sus reglas y estatutos.



### **3.3. Estados partes**

Los Estados que han suscrito y reconocido la XI Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar que creó el Tribunal Internacional del derecho del Mar, son actualmente 155 estados. Las reuniones de los Estados partes se encuentra estipulada en el Artículo 319, párrafo 2 (e), y es el secretario general quien convoca a las reuniones necesarias de acuerdo con lo estipulado en los estatutos. Los asuntos a tratar en las reuniones incluyen la elección de los miembros del tribunal y las materias administrativas y financieras del tribunal, incluyendo su presupuesto.

### **3.4. Composición del Tribunal Internacional del Derecho del Mar**

El Tribunal Internacional del Derecho del Mar se compone de 21 miembros independientes elegidos por votación secreta por partes de los representantes de los Estados miembros. Cada Estado puede nominar a hasta dos candidatos entre de las personas que gozan de la reputación más alta para la imparcialidad y la integridad y de la capacidad reconocida en el campo del derecho del mar. Ningunos de los dos miembros pueden ser nacional del mismo estado proponente y en el tribunal se hace necesario asegurar la representación conforme a una distribución geográfica equitativa; habrá no menos de tres miembros de cada grupo geográfico según lo establecido por la Asamblea General de los Naciones Unidas (Estados africanos, estados asiáticos, estados europeos del este, estados norteamericanos, estados latinoamericanos y del Caribe y estados de Europa occidental y otros). Sus miembros son elegidos por nueve





(9) años y pueden ser reelegidos; los términos de un tercio de los miembros expiran cada tres años.

### **3.5. Funciones del Secretario del Tribunal Internacional del Derecho del Mar**

El secretario es responsable de todo el trabajo legal y administrativo, del gravamen y de la recolección de los aportes de los Estados miembros, y de la administración de las cuentas y de las finanzas del tribunal. El secretario es el canal regular de comunicación del tribunal, es el encargado de la lista de casos, y guarda copias de comunicaciones y de acuerdos según lo establecido en las reglas y estatutos. El Diputado secretario asiste al Secretario, quien actúa tal en ausencia del titular. El tribunal elige a su secretario para un término de cinco años. Igualmente Elige a Diputado Secretario para un término de cinco años; puede también elegir a un secretario auxiliar. El tribunal puede proveer los cargos de los oficiales que sena necesarios para su buen funcionamiento.

### **3.6. Procedimientos y juicios del Tribunal Internacional de Derechos del Mar**

El Tribunal está abierto a los Estados partes (Artículo 291, párrafo 1; Estatuto del tribunal, Artículo 20, párrafo 1). Las entidades mencionadas en el Artículo 305, párrafo 1(c) a (f), de la convención pueden también convertirse en partes. Hay actualmente 149 Estados y otros organismos Internacionales que son partes de la convención. El tribunal está abierto a los organismos Internacionales con excepción de los Estados en

los casos expresos y proporcionados por alguna de las partes o en los asuntos sometidos a otra jurisdicción y aceptado por las partes allí intervinientes. (Artículo 291 de la convención; Artículo 20, párrafo 2 de los Estatuto).

En los asuntos sobre cualquier conflicto referente a la interpretación o el uso de la convención, el tribunal tiene jurisdicción sobre los conflictos que se sometan a ella de acuerdo con lo pactado en el Capítulo XV de la convención que hace referencia a la interpretación o al uso de la convención (Artículo 288, párrafo 1 de la convención; Artículo 21 de los Estatuto) y el acuerdo referente a la puesta en práctica del Capítulo XI de la convención. Las limitaciones y excepciones en la aplicabilidad de los procedimientos que exigen decisiones obligatorias (Capítulo XV de la convención, sección 2) se contienen en los Artículos 297 y 298 de la convención. Cualquier disputa que hace parte de las categorías mencionadas en los Artículos 297 y 298 de la convención pueden, sin embargo, someterse a la jurisdicción del Tribunal si las partes en conflicto convienen tal situación.

El Tribunal tiene jurisdicción sobre cualquier conflicto referente la interpretación o al uso de un acuerdo internacional relacionado con los propósitos de la convención que se somete a él de conformidad con el acuerdo. Bajo Artículo 21 del estatuto, la jurisdicción del Tribunal incluye todas las materias proporcionadas específicamente para cualquier acuerdo, con excepción de la convención, que confiere jurisdicción al Tribunal. Se han incluido ocho acuerdos multilaterales que confieren jurisdicción al Tribunal (Provisiones relevantes de estos acuerdos). Conforme al Artículo 22 del estatuto, a cualquier

conflicto referente la interpretación o al uso de un tratado o a la convención ya en vigor y referente a la tema-materia cubierta por la convención pueda, si todas las partes de tal acuerdo así que convienen, se someta al tribunal de acuerdo con lo concertado.

Este Tribunal tiene su sede en Hamburgo Alemania.

### **3.7. Descripción sumaria**

El Tribunal Internacional del Derecho del Mar fue creado en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

La Convención, además de su creación formal por referencia en diversos Artículos de su corpus también incluye como parte integrante de la misma el Anexo VI, Estatuto del Tribunal Internacional del Derecho del Mar que, con sus 41 Artículos brinda la base fundamental de su funcionamiento y de sus reglas de procedimiento.

Para su establecimiento fue aceptada la candidatura presentada en marzo de 1981 por Alemania para que la Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo fuera la sede oficial del Tribunal. Inicialmente el Tribunal trabajó en instalaciones temporales, hasta el año 2000, en el que inauguró oficialmente las impresionantes instalaciones con vista al río Elba que dicha ciudad y Estado le ofrecen sin costo alguno.

El acceso al Tribunal es uno de los elementos que deben ser resaltados sobre el mismo, ya que además de los Estados Parte de la Convención, también gozan de

acceso en ciertas circunstancias, organizaciones internacionales (en un caso aún pendiente, la Unión Europea figura como Parte), personas jurídicas y naturales incluso.

En cuanto a su competencia y jurisdicción, el Tribunal puede conocer de todas las controversias que los Estados Parte le sometan por virtud de los mecanismos de solución de controversias estipulados en la CONVEMAR, tanto por la vía de la demanda como por un acuerdo entre las partes o incluso a través de tratado, convención o acuerdo internacional que tenga relación con los fines u objeto de la CONVEMAR y que a través del mismo se le dé competencia al Tribunal.

Según la CONVEMAR las controversias que puedan surgir de la misma se remiten a su aplicación o interpretación, creando con ello un espectro sumamente amplio de jurisdicción para el Tribunal (que no la ejerce exclusivamente como ya fue expuesto anteriormente), que va desde la protección marina, pesquerías, investigación científica marina, extracción de recursos minerales de los fondos oceánicos profundos, líneas de base, delimitación marítima de los espacios marítimos reconocidos por la CONVEMAR, cuestiones sobre islas y archipiélagos, etc. Todos estos ejemplos se deben dimensionar sobre la base de lo que la CONVEMAR regula respecto a ellos y las proyecciones que en la práctica internacional alcanzan a tener, es decir, una infinidad de circunstancias y situaciones potenciales para el sometimiento de una controversia al Tribunal del Mar.

En especial, le son sometidas las controversias sobre la pronta liberación de buques después de 10 días sin una solución al respecto y las medidas provisionales mientras se establece el tribunal arbitral para una controversia.

Además, a través de la Sala de los Fondos Marinos, el Tribunal tiene casi exclusiva competencia sobre las controversias surgidas por lo relacionado a la actividad en la zona y la Autoridad de los Fondos Marinos.

Adicionalmente el Tribunal también posee la facultad de emitir opiniones consultivas a solicitud de los órganos facultados para dicha petición.

Elemento también surgido de la necesidad de consenso y representatividad de los Estados Parte de la Convención es la composición del Tribunal, destinada a ser representativa de las regiones geográficas del mundo (conforme la ONU a ese respecto) y de los principales sistemas jurídicos existentes. Los 21 jueces son electos por los Estados Parte. Un tercio de los jueces es renovado cada tres años. La totalidad del mandato de cada juez es de nueve años, con posibilidad de ser reelecto inmediatamente.

Los requerimientos para ser electo como magistrado de tan alto órgano estipulan que deben ser sujetos independientes, que gocen de la más alta reputación de imparcialidad e integridad y reconocida competencia en el derecho del mar. Cada Estado Parte puede proponer la candidatura de hasta dos nacionales suyos en caso se

suscite una vacante correspondiente a su región geográfica, sin embargo por el principio de distribución geográfica equitativa, no puede haber dos miembros del Tribunal de la misma nacionalidad ejerciendo al mismo tiempo cargos de juez.

Además de su composición en pleno de 21 miembros, el Tribunal en base a su Estatuto forma anualmente la sala de procedimientos sumarios, compuesta de cinco jueces titulares y dos suplentes para el despacho expedito de los asuntos, actuar sobre medidas cautelares en caso de no haber quórum o que el Tribunal no se halle reunido. Las partes pueden solicitar la utilización del procedimiento sumario de esta sala.

La ya citada Sala de Controversias de los Fondos Marinos es un subórgano especializado y creado especialmente por la Convención para que conozca sobre las actividades en la zona.

Está integrada por 11 jueces del Tribunal y como característica particular, las partes pueden solicitar que la Sala forme una subsala constituida por tres de sus miembros.

El mandato legal del Tribunal le faculta a formar cuantas salas considere necesario constituir para el correcto despacho de sus asuntos. Incluso le faculta a crear salas ad hoc a petición de las partes, donde éstas pueden apuntar a los jueces que desean que formen la sala e integrar jueces ad hoc propuestos por ellas mismas.

Las salas así constituidas deben contar con al menos tres jueces.

Con esta característica, se acerca el Tribunal a presentar todas las ventajas de un órgano jurisdiccional permanente y las de un tribunal arbitral.

Basándose en la facultad arriba planteada, el Tribunal actualmente mantiene las siguientes salas especiales: la Sala de Controversias de Pesquerías y la Sala de Controversias del Medio Marino. La sustentante fue testigo de algunas inquietudes expresadas en el seno del Tribunal sobre la posibilidad de crear una sala dedicada a controversias de delimitación marítima.

Las Reglas del Tribunal gobiernan la presentación y tramitación de todo asunto sometido al conocimiento del Tribunal. Su primera versión fue establecida como vigente a partir de octubre de 1997. La versión más reciente data de septiembre de 2005, fecha de su última enmienda.

Las Reglas son complementadas por una guía oficial para la presentación de casos ante el Tribunal. Para darle mayor flexibilidad al actuar del Tribunal, sus reglas pueden ser modificadas a solicitud de las partes de cada caso, dándoles aún mayor comodidad sobre sus necesidades de adjudicación.

El Tribunal conlleva como adicional ventaja que, a diferencia de otras instancias internacionales de adjudicación, las actuaciones ante él no generan costos para los Estados Parte por la actividad jurisdiccional del mismo. Incluso existe un fondo

fiduciario establecido para ayudar a los países en desarrollo con las costas judiciales en la solución de sus controversias marítimas ante el Tribunal.

El Tribunal ha sido requerido en sus diez años de funcionamiento por 13 casos en total. Hasta el momento todos los casos han versado sobre la pronta liberación de buques y la dación de medidas provisionales. Ningún caso sustantivo sobre derecho del mar ha sido sometido hasta el momento al Tribunal, sin embargo la aparente reticencia de los Estados a someter controversias de derecho del mar al Tribunal puede explicarse a la necesidad de certeza o previsibilidad que del resultado se puede esperar. Al carecer de jurisprudencia en la materia, el Tribunal aparece como una hoja en blanco para las posibles partes.

Otro asunto que ha impedido el conocimiento de otro tipo de casos por parte del Tribunal se debe en parte a que la mayoría de controversias sobre asuntos marítimos por lo regular han sido presentados conjuntamente con cuestiones de soberanía insular o continental, dando la apariencia de estar fuera de la competencia del Tribunal. Sin embargo, el mandato legal de competencia que pesa sobre dicho órgano le refiere el conocimiento de todo lo que sea contenido de la CONVEMAR. No se duda que las islas son materia de tratamiento por parte de la Convención, así como las líneas de base, que por lo regular se hallan en las costas continentales e insulares, dando pie a que el Tribunal posiblemente pueda conocer de tales materias también.



Sobre ese asunto, el autor también fue testigo de algunos esfuerzos de parte del Tribunal de fundamentar su creencia de poder conocer de asuntos mixtos, es decir, aquellos que encierran pretensiones marítimas pero también de soberanía terrestre. El argumento central, arriba expuesto, es reforzado sobre la base de que en ese tipo de casos, cuando las pretensiones de áreas marítimas sean sensiblemente mayores a las pretensiones de soberanía terrestre, por virtud de una competencia principal y una accesoria, el Tribunal podría conocer del asunto principal (por ser sensiblemente mayor la pretensión marítima, sería reputada como principal) y resolver como cuestión accesoria la pretensión de soberanía terrestre continental o insular. Resta observar cuáles serán las reacciones de parte de los Estados frente a la declaración que posiblemente haga el Tribunal en ese sentido.

El futuro dirá que sucederá con la suerte del Tribunal, que busca por afianzar su posición de pieza central en el régimen del mar. Los augurios se presentan favorables, con la inclusión de cláusulas compulsorias en varios tratados y acuerdos de naturaleza marina que apuntan al Tribunal como foro para la resolución de controversias surgidas de la aplicación o interpretación de los mismos.





## CAPÍTULO IV

### 4. Importancia de la creación de tribunales marítimos guatemaltecos

#### 4.1. Competencia en la jurisdicción marítima

Competencia: “Atribución legítima a un juez u otra autoridad para el conocimiento o resolución de un asunto. Couture la define como medida de jurisdicción asignada a un órgano del Poder Judicial, a efectos de la determinación genérica de los asuntos en que es llamado a conocer por razón de la materia, de la cantidad y del lugar. Las llamadas cuestiones de competencia se ocasionan cuando dos de ellos creen que les pertenece entender en asunto determinado.”<sup>30</sup>

Aplicando esta norma al derecho marítimo, la competencia marítima será la facultad de administrar justicia en los asuntos marítimos, como lo son los actos de comercio marítimo y lo concerniente a los actos de tráfico y transporte marítimo.

La creación de un órgano jurisdiccional con competencia privativa en materia marítima se realiza basándose en criterios de competencia de carácter territorial, donde dichos órganos jurisdiccionales podrán conocer de los casos que se den exclusivamente dentro del territorio guatemalteco.

---

<sup>30</sup> Ossorio. **Ob. Cit.** Pág. 182.

Los tribunales marítimos tendrían competencia privativa en las causas que surjan de los actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimo, ocurridos dentro del territorio de la República de Guatemala, en su mar territorial y en las aguas navegables de sus ríos y lagos.

El término competencia privativa se da en la medida de la exclusividad que tendrán los órganos jurisdiccionales marítimos de Guatemala para conocer en primera instancia de las causas relacionadas al comercio transporte y tráfico marítimo, la cual está enmarcada en una materia determinada.

Los requisitos necesarios para que los órganos jurisdiccionales marítimos adquieran competencia, son:

- Que la causa que de origen a la acción constituya un acto de comercio o de tráfico marítimo.
- Que geográficamente dicha causa haya surgido en la República de Guatemala.

Los actos que pueden ser considerados de comercio marítimo entre algunos se pueden mencionar:

- La compraventa de buques, de aparejos, de combustibles y demás objetos necesarios para la navegación.

- Los mandatos especiales entre el naviero y el capitán de la nave o entre el naviero o el cargador y el sobrecargo.

Según se alude a la regla general de competencia, es en la República de Guatemala donde tendrán que surgir las causas que le atribuyen competencia al tribunal marítimo, o aquellas donde expresamente se sometan a conocimiento de dicho tribunal.

#### **4.2. Excepción a la regla general de competencia**

La excepción a la regla general de competencia, es la que establece que tendrán competencia de carácter privativa órganos jurisdiccionales marítimos de Guatemala, para entrar a conocer de las acciones que se introduzcan como consecuencia de actos relacionados al comercio, transporte y tráfico marítimo, pero no ocurridos dentro del ámbito establecido, es decir, no ocurridos en el territorio guatemalteco, sino que los mismos se hayan dado fuera del territorio de la República de Guatemala, pero con convenio expreso de las partes de poder someter sus conflictos a los órganos jurisdiccionales marítimos de Guatemala.

Entonces los órganos jurisdiccionales marítimos adquieren competencia mediante los siguientes criterios:

- La nacionalidad guatemalteca de la nave.

- La autonomía de la voluntad. Aquí se incluyen la elección expresa de la ley guatemalteca dentro de un contrato y la sumisión expresa o tácita de las partes al tribunal marítimo guatemalteco.
- Los órganos jurisdiccionales marítimos tendrán competencia si la ley sustantiva guatemalteca resultare aplicable en virtud de lo dispuesto por la propia ley guatemalteca.

#### **4.3. Posibles competencias del tribunal marítimo en Guatemala**

Según lo establecido en el Decreto Gubernativo 2946 de la República de Guatemala Títulos I, II, III, IV, V, VI y VIII del Libro III, Comercio Marítimo.

- Conocer de la venta judicial de un buque solicitada por todo acreedor, el embargo y remate de un buque guatemalteco, en cualquier puerto de la república, en la que se encuentre, así como el caso de que si la nave estuviere en viaje llegare al estado de no poder navegar, podrán solicitar su venta ante el juzgado del departamento a que pertenezca el puerto de su primera escala o arribada, ofreciendo justificación del daño que hubiere sufrido y que no puede ser rehabilitada para continuar el viaje. Artículos 846, 849, 850, del Decreto Gubernativo Número 2,946 de la República de Guatemala.
- El dueño de una nave o los coparticipes en el caso de pertenecer esta a muchas personas podrán administrarla por si mismos teniendo las calidades de tener

aptitud para poder comerciar, en defecto de convenciones expresas y formales que reglamenten el modo de administración de los coparticipes de la nave todas las resoluciones de interés común serán adoptadas por la mayoría de sufragios, en caso de empate se someterá la decisión al juzgado correspondiente, Artículos 853, 855 del Decreto Gubernativo 2946 de la República de Guatemala.

- Acordada la reparación de la nave la minoría está obligada a contribuir con la cantidad que le corresponda, antes de principiar la reparación se hará el justiprecio por peritos elegidos por las partes o en su defecto por el juzgado competente en caso de que alguna de ellas se niegue a hacer el nombramiento, si la mayoría no aceptare la adjudicación de la parte o partes de la minoría podrá solicitar del juzgado respectivo la autorización necesaria para tomar sobre ellas dinero a la gruesa y pedir su embargo y venta en pública subasta. Siempre que la minoría, aunque la constituya un solo dueño entendiere que el estado de la nave exige una pronta reparación resistida por la mayoría podrá solicitar un reconocimiento judicial por peritos nombrados por el juzgado de primera instancia. Artículos 860, 861, 862 del Decreto Gubernativo 2946 de la República Guatemala.
  
- Son causas legales para la despedida del capitán y de los hombres de mar ante el tribunal correspondiente:
  - a) La inhabilitación para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo cargo.



- b) La violación de las instrucciones respecto del capitán.
  - c) La desobediencia en materia de su respectiva obligación.
  - d) El abandono de la guardia de la nave.
  - e) La embriaguez habitual.
  - f) La perpetración de un delito.
  - g) El daño causado a la nave o al cargamento por dolo y por negligencia.
  - h) Cualquier otro hecho que a juicio del juzgado competente fuere de igual o mayor gravedad que los indicados, Artículo 875 del Decreto Gubernativo 2946 de la República de Guatemala.
- Atribuciones del capitán: a) numeral 8, el capitán no podrá contratar un préstamo a riesgo marítimo sin previa información de la necesidad y autorización del juzgado respectivo; b) numeral 9, vender en pública subasta con previa autorización judicial la parte de la carga que baste para cubrir las necesidades urgentes de la nave cuando no pueda proporcionarse fondos por ningún medio. Del Artículo 901 del Acuerdo Gubernativo 2946 de la República de Guatemala.
  - El capitán antes de emprender el viaje está obligado a; numeral 2: Abrir tres libros encuadernados y foliados rubricados por el juez de primera instancia respectivo y titulados el primero Diario de Navegación, el segundo Libro Cuenta y Razón y el tercero Libro de Cargamentos. Artículo 902 Acuerdo Gubernativo 2946 de la República de Guatemala.





- Obligaciones del capitán concluido el viaje, Artículo 909 numeral 5 Acuerdo Gubernativo 2946 de la República de Guatemala. Poner la carga a disposición del juzgado respectivo para que ordene su depósito cuando los consignatarios no soliciten su entrega dentro de un término razonable o se nieguen a recibirla o se ignora la persona a quien deba entregarse.
  
- El hombre de mar puede rescindir su compromiso en los casos siguientes;
  - a) Por la variación del destino de la nave antes de principiarse el viaje para el cual se hubiere contratado.
  - b) Por declaración de guerra entre la republica y la nación a cuyo territorio estuviere destinada la nave.
  - c) Por la adquisición de noticias seguras de la existencia de una epidemia en el puerto de descarga antes de comenzar el viaje o durante una arribada.
  - d) Por muerte o despedida del capitán antes de la salida de la nave.
  - e) Por la falta de convoy cuando se hubiere ajustado para navegar durante la escolta de un buque de guerra.
  - f) Por cualquier enfermedad que le inhabilite para prestar el servicio a que se hubiere comprometido.
  - g) Por el maltrato o falta de alimentos convenientes.



La escisión en estos casos podrá ser solicitada ante el juzgado competente en los puertos de la república. Artículo 954 Acuerdo Gubernativo 2946 de la República de Guatemala.

- Se prohíbe al capitán hacer entrega de la carga si concurren a exigirla varios destinatarios relativo a una misma mercadería, el capitán pondrá la carga a disposición del respectivo juzgado, para que ordene su depósito con noticia de los interesados, oiga a estos y resuelva acerca de la propiedad y entrega de las mercaderías, los interesados y los depositarios en su caso deberán de depositar la venta de las mercaderías que por su naturaleza y por su estado se hallen expuestas a producir un deterioro, el producto de la venta deducidos los costos y comisiones de depósito será judicialmente consignado. Artículos 1059, 1060 Acuerdo Gubernativo 2946 de la República de Guatemala.
- El capitán pondrá una copia autorizada del acta en la secretaria del juzgado del primer puerto guatemalteco a donde arribe dentro de las veinticuatro horas contadas desde el momento en que el buque sea admitido a la libre práctica de la avería común, y de la resolución para causarla ratificando al mismo tiempo bajo protesta todos los hechos que aquella contenga Artículo 1098, segundo párrafo Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de Guatemala. La justificación, regulación y repartimiento de la avería común se hará a solicitud del capitán ante el tribunal competente del puerto de descarga sea guatemalteco o extranjero, con citación y audiencia de todos los interesados presentes o sus consignatarios en la forma que

determine la ley, Artículo 1109, Acuerdo Gubernativo 2946 de Guatemala. Todas las operaciones de liquidación serán presentadas al tribunal que conozca de ellas para su aprobación previa audiencia de los interesados presentes o de sus legítimos representantes, Artículo 1118, Acuerdo Gubernativo 2946 de Guatemala.

- El capitán no podrá descargar las mercaderías en el puerto de arribada forzosa sino en os casos siguientes:
  - a) Si los cargadores lo exigieren para prevenir el daño de las mercaderías.
  - b) Si la descarga fuere indispensable para hacer la reparación del buque.
  - c) Si se reconociere que el cargamento ha sufrido avería .

En los últimos casos el capitán solicitara la autorización del juzgado respectivo. Artículo 1142, Acuerdo Gubernativo 2946 de Guatemala. No encontrándose el propietario de las mercaderías averiadas o persona que le represente el capitán pedirá al juzgado respectivo el nombramiento de peritos para que previo reconocimiento de las mercaderías averiadas informe acerca de la naturaleza y extensión de la avería y de los medios de repararla o evitar su propagación, y si seria o no conveniente el reembarque de las mercaderías o que se mantengan en depósito según lo juzgare conveniente a los intereses del propietario y el capitán llevara a efecto bajo su responsabilidad lo que se decretare. Artículo 1144, Acuerdo Gubernativo 2946 de Guatemala.

Pero si el mal estado de las mercaderías ofrecieran un inminente peligro de pérdida o aumento de deterioro el capitán pedirá al juzgado correspondiente se proceda inmediatamente a su venta en pública subasta. Artículo 1146, Acuerdo Gubernativo 2946 de Guatemala.

- Del naufragio y varamiento: El funcionario a quien se denuncie un naufragio o varamiento ocurrido en el distrito de su jurisdicción se trasladara inmediatamente al lugar del suceso y dictara todas las providencias conducentes a la salvación de los hombres de mar del buque, sus papeles, libros y cargamentos y la conservación de los objetos que puedan salvar, evacuadas estas diligencias dará cuenta al juzgado correspondiente para que proceda a lo que haya lugar conforme a derecho, Artículo 1158, Acuerdo Gubernativo 2946 de Guatemala. Los objetos salvados serán vendidos en pública subasta si no fuere posible conservar los por estar averiados, y hallarse expuestos a perderse o deteriorarse por vicio propio esto con autorización judicial y el producto de la venta será judicialmente depositado a cuenta de quien corresponda, Artículo 1159, Acuerdo Gubernativo 2946 de Guatemala.
- Las pólizas privadas harán fe en juicio, los prestamos celebrados de palabra son ineficientes en juicio cuando el capital prestado no exceda de trescientos quetzales ya que el préstamo a riesgo marítimo debe constar en escritura pública, Artículos 1169, 1170, Acuerdo Gubernativo 2946 de Guatemala.



#### **4.4. Creación de un tribunal marítimo con jurisdicción privativa y competencia en tráfico y comercio marítimo en Guatemala**

##### **4.4.1. Competencia**

Los tribunales marítimos podrán abstenerse, a instancia de parte, de conocer o de continuar conociendo un proceso cuando las partes hayan convenido por contrato escrito en someter sus controversias a arbitraje o a un tribunal en país extranjero, por razón de tráfico y en cuestiones de comercio marítimo.

Los tribunales marítimos de la República de Guatemala estarán regulados y organizados mediante la Ley del Organismo Judicial y de la Constitución Política de la Republica de Guatemala, con las facultades que la ley le otorga a otros tribunales pero extendiendo su competencia a todo el territorio nacional, por que los tribunales son especiales.

Este tribunal resolverá litigios a través de procedimientos, que se deben seguir para realizar algún proceso en esta jurisdicción. Hasta el año 2005, no existía un solo tribunal marítimo, no obstante, si se crea el primer tribunal marítimo, los litigios originados del comercio marítimo serán resueltos por estos procedimientos que permitirían a través de jueces especializados en la materia una mayor eficacia en el juzgamiento de cuestiones especificas dentro del territorio de la republica de Guatemala, citando por ejemplo el derrame petrolero en las costas en el Puerto



Quetzal, en donde el proceso quedo inconcluso por falta de manejo de los códigos internacionales de seguridad marítima y derecho del mar, tanto por los abogados de la Procuraduría General de la Nación y de los fiscales y jueces, pero una excelente actuación de los abogados especializados en derecho marítimo que astutamente lograron culpar al mal funcionamiento de nuestro embarcadero logrando una indemnización para la naviera propietaria del buque tanque carguero, es entonces de imperativa necesidad que se creen dos tribunales marítimos ambos se encontrarían en distinto lugar en el Puerto San José y Puerto Barrios y que serian totalmente independientes uno del otro.

Actualmente son los tribunales superiores del ramo civil o penal, los que conocen de estos procesos y los tribunales de alzada o las salas quienes conocen de las apelaciones de las resoluciones dictadas por estos órganos jurisdiccionales, quienes no son los adecuados ni los competentes. Pero si se implementara la reforma propuesta el tribunal marítimo conocería de estos procesos, y las salas de la corte de los recursos, interpuestos en contra de las resoluciones recurribles dictadas por el tribunal marítimo.

La jurisdicción marítima es la facultad genérica de administrar justicia que poseen los jueces de esta materia, especialmente aplicada a conocer y sustanciar causas de naturaleza marítima, material y jerárquico definido en la ley. Esto quiere decir que todo juez marítimo posee los mismos poderes y facultades de los demás jueces, sólo que dirigidos a resolver litigios donde se vean involucrados los buques y sus elementos conexos.



#### **4.5. Antecedentes históricos puestos en práctica en Panamá**

Se decidió ubicar como un ejemplo histórico los magníficos resultados obtenidos por la creación de un tribunal marítimo en la República de Panamá, además de ser este el más completo en su organización y procedimientos. Esto conlleva lógicamente a comprobar que la aplicación y puesta en práctica de la presente propuesta no solo daría los resultados esperados sino que los sobrepasaría puesto que al entrar en práctica este proyecto se estaría dando una proyección al conocimiento y manejo de esta rama del derecho por lo que además conllevaría a un avance en la aplicación del derecho.

Al crearse el tribunal marítimo de Panamá en 1982, todavía se encontraba vigente la Constitución de 1972, sin las reformas de 1983, que no contemplaba una jurisdicción especial marítima, ya que esta antes de pasar a manos panameñas pertenecía a la Corte Distrital de los Estados Unidos de América, para la Zona del Canal bajo la jurisdicción del Estado de Illinois y estaban regulados en el Panamá Canal Zone.

Sin embargo, en el Artículo 3 del Código Judicial de Panamá, subrogado por el Artículo 2 de la Ley 19 de 9 de julio de 1991, ya contemplaba a los tribunales marítimos como parte del órgano encargado de administrar justicia.

Los tribunales marítimos de la República de Panamá están regulados y organizados mediante la Ley 8 de 30 de marzo de 1982, dentro del cual los tribunales son

especiales. Mediante el Artículo 3 de la Ley 8 de 30 de marzo de 1982, se crea un tribunal marítimo con sede en el Corregimiento de Ancón, Distrito de Panamá con jurisdicción en todo el territorio de la República de Panamá, en el edificio No. 310, anteriormente ocupado por la antigua Corte Distrital de los Estados Unidos, para la antigua Zona del Canal.

Esta ley dicta normas de procedimiento, que se deben seguir para realizar algún proceso en esta jurisdicción. Hasta el año 2001, existía un solo tribunal marítimo, no obstante, ese año se reforma el Código Judicial mediante la Ley 23 de 2001, y se crea el segundo tribunal marítimo, que posee la misma jurisdicción y jerarquía que el primer Tribunal, ambos se encuentran en el mismo lugar, y son totalmente independiente uno del otro.

Antes de la reforma de 1986, los tribunales Superiores del Distrito Judicial, ramo civil, conocían las apelaciones de las resoluciones dictadas por el Tribunal Marítimo de Panamá. Luego de la reforma, esta atribución pasó a la Sala Primera de lo civil de la Corte Suprema de Justicia, quien se ocupa de las apelaciones interpuestas en contra de las resoluciones recurribles dictadas por el Tribunal Marítimo de Panamá.

#### **4.5.1. Características de la jurisdicción marítima panameña**

Como características de la jurisdicción marítima, se pueden enunciar las siguientes:



- a) Carácter soberano, exclusivo y público: La jurisdicción adquiere su fuerza de la soberanía del Estado, de su condición de ente autónomo y absoluto, que se eleva por encima del poder de los particulares.

En principio el Estado, por conducto del órgano creado para tal fin, es el único llamado a realizar la gestión jurisdiccional en forma permanente, sobre sus súbditos y en los límites de su territorio.

Es exclusiva, porque no pueden ejercerla los ciudadanos, ni los gobiernos extranjeros en nombre del Estado. Solo de manera excepcional se encomienda a los particulares, tal como sucede en los jurados de conciencia, los árbitros y los arbitradores.

Es pública en el sentido de que es impartida por una entidad de carácter público como lo es el Estado, a través de sus funcionarios conocidos como jueces.

- b) Carácter general: Es aplicable a todos los sujetos, nacionales o extranjeros, dentro de sus límites territoriales y políticos. Toda persona natural o jurídica puede acudir a los tribunales, sin que éstos puedan desatender sus reclamaciones; Además de que las personas siempre están en la posibilidad permanente de necesitar la tutela del Estado.

La excepción de la inmunidad diplomática y consular, puesto que existe un régimen de privilegios e inmunidades para las misiones diplomáticas.

- c) **Carácter unitario:** Si la soberanía del Estado es una sola, la jurisdicción se presenta derivada de esa cohesión institucional, que la hace indivisible.
  
- d) **Carácter permanente:** En la sociedad existe en todo momento relaciones de gran complejidad que pueden producir discrepancias entre los particulares o de éstos con la administración, se muestra necesaria una administración de justicia también constante. No puede preverse el momento exacto en que la jurisdicción debe actuar, por esto la actividad jurisdiccional es permanente no puede aceptarse que se realice de manera temporal o periódica.
  
- e) **Carácter definitivo:** Según Devis Echandía, “significa que lo resuelto por el juez pone fin a la controversia y los particulares no pueden continuar perpetuamente litigando por la misma causa.”<sup>31</sup>

Es comprensible que sea definitiva la jurisdicción cuando exista controversia, pues la finalidad de la jurisdicción es lograr la justicia y la paz social, garantizando la observancia práctica del derecho, situación distinta en los casos no contenciosos, puesto que puede suceder que se haya formulado una petición y no hay una contraparte que se oponga a ella.

- f) **Carácter independiente:** La jurisdicción marítima no se deriva de otro poder más que de la soberanía estatal y sus funcionarios están investidos de la autoridad

---

<sup>31</sup> Devis Echandía, Hernando. **Compendio de derecho procesal**. Pág. 121.

suficiente para discernir y decidir, las causas según su mejor criterio, pero siempre con apego a la ley.

- g) **Carácter especial:** Es aquella que se ejerce con limitación a asuntos determinados o respecto de personas que por su clase estado o profesión están sujetos a ella, este es el caso de la jurisdicción marítima y su competencia que se limita solo a litigios surgidos del tráfico y del comercio marítimo.

#### **4.6. Elementos de la jurisdicción marítima**

La jurisdicción marítima deberá constar por lo menos de dos tribunales. El primer tribunal marítimo al igual que el segundo deberán ubicarse estratégicamente uno en cada una de las zona donde el comercio marítimo tenga el nivel mas alto, siendo estos los departamentos de Izabal y Escuintla, por la ubicación de las empresas portuarias que atraen todo el tráfico y comercio a sus puertos.

Estos tribunales especiales debieran constar con el siguiente personal: un juez, un juez suplente, un secretario, dos oficiales, dos oficiales suplentes y el personal subalterno adicional que fuere necesario.

Al hacer esta propuesta se realizo basados en la aplicación práctica de los tribunales de Panamá, los cuales en su práctica están conformados como lo estipula el Artículo 4 de la Ley 8 de 1982, modificada por la Ley 11 de 1986, de la República de Panamá.



## Conformación del primer tribunal marítimo de Panamá

- Un juez.
- Dos asistentes del juez.
- Un secretario.
- Un alguacil.
- Un funcionario de contabilidad.
- Un estenógrafo.
- Dos oficiales mayores.
- Dos escribientes.
- Un notificador.

## Conformación del segundo tribunal marítimo de Panamá

- Un juez.
- Un asistente del juez.
- Un secretario judicial.
- Un alguacil marítimo.
- Un funcionario de contabilidad un estenógrafo.
- Un oficial mayor.
- Dos escribientes.



#### 4.7. Organización jurisdiccional

La jurisdicción marítima está compuesta y organizada de la siguiente manera:

- La Corte Suprema de Justicia.
- Salas de Apelaciones de lo civil, pero con especialización sus magistrados en derecho marítimo como requisito indispensable.
- Tribunal marítimo.

Y por consiguiente la justicia en materia marítima se ejercerá por:

- Tribunales marítimos.
- Tribunales superiores de justicia o salas.
- Por la Corte Suprema de Justicia.

#### 4.8. Competencia del tribunal marítimo

“De manera muy general podemos decir que el derecho procesal es el que se refiere a la actividad desarrollada por los órganos del Estado para la aplicación de las normas generales y de fondo, a los casos individuales concretos.”<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> Blas Simone, Osvaldo. **Compendio de derecho de la navegación**. Pág. 5.

Aun cuando tradicionalmente se ha tratado separadamente el procedimiento civil del penal la especialización del derecho ha llevado al reconocimiento de otras ramas como las del derecho procesal marítimo para la determinación del órgano jurisdiccional que debe de aplicar la norma y para definir la sucesión de actos y de formas que debe de cumplir dicho órgano como manifestación externa de su actividad específica.

Las particularidades del derecho marítimo o de la navegación y las exigencias del hecho técnico y económico que regula requiere la formulación de construcciones procesales adecuadas a ellas y la creación de órganos jurisdiccionales también adecuados como son los tribunales marítimos especializados ya que el procedimiento civil ordinario resulta insuficiente para proteger con rapidez y eficacia los intereses propios de la actividad marítima y de los derivados de ella. Esto implica, justifica y explica que frecuentemente algunas disposiciones de naturaleza marítima figuren en códigos o leyes relacionadas con otras materias, aún cuando esa política legislativa conlleve consigo el riesgo de una fragmentación normativa y de una coordinación imperfecta entre el sistema procesal de esas disposiciones especiales y en general de la ley o leyes procesales civiles.

En materia marítima el ordenamiento de la forma procesal va cediendo paso a la inevitable y conveniente interdependencia con los ordenamientos jurídicos de estados extranjeros, apertura que encuentra apoyo en la progresiva aceptación de los convenios internacionales de unificación normativa, para ser aplicados por los tribunales marítimos específicamente, y fundamentado en la necesidad práctica de



reorganizar los esquemas legales siguiendo los principios de esos convenios y de las nuevas y moderadas corrientes de pensamiento, que sin alejarse demasiado de las exigencias y de las peculiaridades de la actividad marítima, tienden a nutrir el derecho procesal marítimo y a dar más importancia a las facultades decisionales de los tribunales especializados, que en este caso son los marítimos que a las normas del derecho civil.

En Guatemala los procedimientos y normativas relativas al derecho marítimo, están contenidos en varios cuerpos de leyes como por ejemplo el código de comercio, el código procesal civil y mercantil y el código de trabajo y en convenios internacionales de los cuales Guatemala es parte.

Respecto al derecho internacional comparado se puede citar el código della navigazione de Italia de 1942, que cuenta con disposiciones procesales y que son aplicadas por un tribunal marítimo y que se encuentran concentradas en la parte primera dedicada a la navegación marítima, así como la Ley de Navegación de Argentina de 1973, que reúne las normas procesales que también son aplicadas por tribunales marítimos de ese país, y el caso más cercano es el Código de Procedimientos Marítimos de Panamá aplicando sus normas los dos tribunales marítimos que en ese país también funcionan.

En Guatemala son competentes para conocer de los negocios marítimos que resulten de la navegación marítima y que se susciten en el territorio guatemalteco entre



guatemaltecos y extranjeros los juzgados y tribunales de jurisdicción civil ordinaria, con arreglo a lo establecido en las leyes nacionales, con las excepciones que resulten de los casos de sumisión expresa o tácita de las partes y de los casos de inmunidad y de jurisdicción cuando corresponda a casos de sometimiento de conflictos a un tribunal arbitral internacional, cuando ello sea lícito y de los demás casos que se establezcan o que contemple la ley.

En la Constitución Política de la República de Guatemala se establece el derecho que todas las personas tienen a obtener la tutela efectiva de los tribunales, y el derecho al juez predeterminado por la ley, determinándose que el principio de la unidad jurisdiccional es la base de la organización y el funcionamiento de los tribunales, dando como resultado que las controversias marítimas en nuestro país sean conocidas por tribunales del orden civil y no marítimas como correctamente debería de ser.

La enorme cantidad y diversidad de juicios que son tramitados ante los juzgados y tribunales del orden civil, justifica la creación de un tribunal marítimo para conocer de los asuntos mercantiles marítimos; ya que la ley aplicable en los litigios marítimos es la Ley Procesal Civil y Mercantil como también el Código de Comercio o el Código de Trabajo que en su contenido se regulan situaciones relacionadas con este aspecto, lo cual no es adecuado por estar dispersas estas regulaciones.

Al estudiar las instituciones del derecho marítimo o de la navegación se aprecia la existencia de varios procedimientos especiales propios de esta disciplina jurídica entre



ellos se puede enunciar los relativos, a la contratación de préstamos por el capitán para satisfacer el saldo del precio de compra del buque, o para tomar dinero a la gruesa, el embargo, la venta judicial de buques, la ejecución de la hipoteca naval, el depósito judicial de mercaderías, las protestas del mar, lo relacionado con los tripulantes, con los salvamentos, con la verificación del estado de las mercaderías, con las averías gruesas, con el abordaje, acciones para la entrega de la carga, para el pago de fletes, para hacer el abandono de un bien a los aseguradores y para cobrar la indemnización de estos últimos. Todos estos negocios propios de derecho marítimo y que deben de ser resueltos por un tribunal marítimo en cada una de sus controversias.

“El ejercicio de la navegación da lugar a diversas formas de negocios jurídicos nacionales e internacionales expuestos a la problemática clásica de determinar tanto la ley aplicable como del tribunal competente, generalmente resuelta por los ordenamientos jurídicos internos, pero influenciada por una *lex mercatoria* cada día más presente y significativamente condicionada por las normas jurídicas supranacionales cada día más frecuentes y emanadas del derecho convencional uniforme de los estados”<sup>33</sup>, donde el ordenamiento jurídico guatemalteco no es ajeno a estas transformaciones.

Algunas cuestiones que deberían someterse a conocimiento del tribunal marítimo guatemalteco; las cuestiones que se desarrollan en el presente apartado son enunciativas para los efectos del trabajo de investigación, sin embargo no son limitativas.

---

<sup>33</sup> Fariña, Francisco. **Derecho y legislación marítima**. Pág. 20.

#### **4.8.1. Embargo preventivo de buques**

Todo deudor es responsable del cumplimiento de las obligaciones que ha contraído con todos sus bienes presentes y futuros, conjunto que se conoce como patrimonio común de los acreedores, dentro del cual se halla obviamente los buques. Estos forman parte de esa garantía genérica, pero pueden ser también afectos de una garantía específica respecto de ciertos créditos incluso cuando su derecho de propiedad ha sido transmitido a un tercero no deudor.

Como elementos patrimoniales constitutivos de esa garantía genérica, los buques están sujetos a la tutela jurisdiccional cautelar y por ello pueden ser embargados preventivamente, de igual manera que la declaración de bienes incluyendo a los buques del quebrado, con la consiguiente indisponibilidad del deudor situación que también se da en el concurso de acreedores y que puede darse en la suspensión de pagos, o cuando la insolvencia sea de condición definitiva.

Un buque puede así mismo ser embargado en el proceso de ejecución forzosa de una sentencia condenatoria, al concluir el proceso declaratorio, pero este tipo de embargo ya resultante de una ejecución singular o de una general, no interesa mayormente aquí, debiendo concentrarse en la función jurisdiccional orientada a lograr el embargo preventivo, es decir, una medida cautelar previa a dicho proceso declarativo.

Esta medida necesita contar con dos requisitos:

La manifestación sobre el derecho que se pretende hacer valer y su cuantía, y el peligro que la demora en accionar produzca o pueda producir daños y perjuicios al acreedor.

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

Cuando se habla del buque se entiende que se trata de cualquier ingenio flotante construido según las normas técnico navales, apto para navegar y destinado a la navegación incluyéndose las embarcaciones deportivas y de recreo.

El embargo marítimo significa la inmovilización de un buque por disposición de una autoridad marítimo judicial competente, para garantizar un crédito marítimo, por lo tanto un buque solo puede ser embargado por un crédito marítimo.

Quien tenga a su favor un crédito marítimo puede embargar el buque a que el crédito se refiere, u otro buque, al mismo tiempo que el crédito pertenezca al mismo propietario, sin embargo es procedente cuando el buque estuviese listo para zarpar levantarse la medida mediante una caución o garantía.

La autoridad competente será el tribunal marítimo en cuya jurisdicción se encuentre el buque, este puede disponer el levantamiento del embargo cuando se otorgue caución o garantía suficiente la que a falta de acuerdo entre las partes, será fijada por la autoridad judicial marítima competente.

El tribunal marítimo en el cual se ha practicado el embargo será competente para resolver el fondo del litigio.

Como se ha mencionado ya el embargo preventivo de buques tiene su origen en los créditos marítimos expresión que incluye a cualquier crédito concerniente o resultante de la propiedad, construcción, posesión, administración, explotación o transacción de un buque o de una hipoteca naval, o de una carga de igual naturaleza sobre cualquier buque, o de operaciones de salvamento referentes a un buque, estos créditos marítimos son:

- Daños causados por un buque por abordaje o de otra manera.
- Pérdida de vidas o lesiones corporales causadas por el buque o que han ocurrido con relación a la explotación o administración del buque.
- Operaciones de salvamento o acuerdos de salvamento.
- Obligación de pagar compensaciones respecto de la eliminación de daños o de las medidas preventivas.
- Gastos o costos de la remoción, recuperación o destrucción de restos naufragados de un buque.



- Cualquier contrato referente al uso y goce o al arrendamiento del buque, este contenido en una póliza de fletamento o en otro documento.
- Cualquier contrato referente al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque, esté contenido en una póliza de fletamento o en otro documento.
- Pérdidas o daños en relación con las mercancías transportadas en el buque incluyendo equipajes.
- Avería gruesa.
- Remolque.
- Practicaje.
- Bienes materiales, provisiones, combustibles, equipos incluyendo contenedores, o servicios suministrados al buque.
- Construcción, reparación, reconversión, o equipamiento del buque.
- Derecho de puerto, canales, u otras vías navegables y derecho de muelle.
- Salarios u otras remuneraciones debidos al capitán, oficiales y demás miembros de la tripulación.
- Desembolsos hechos respecto del buque por el capitán, armador, arrendatario, fletador o agente o en el nombre de estos.
- Primas de seguros por indemnización respecto del buque pagaderas por el armador o por el arrendatario.
- Cualquier comisión, honorarios de mediación o de agencia pagaderos respecto del buque por el armador o arrendatario.
- Cualquier disputa sobre la propiedad o la posesión del buque.

- Cualquier disputa entre copropietarios del buque sobre la utilización del buque o sobre los ingresos generados por este.
- Por hipoteca naval o una carga de igual naturaleza sobre el buque.
- Y por cualquier disputa resultante de un contrato de compraventa del buque.

El embargo de un buque solo puede ser ordenado por un tribunal marítimo procediendo exclusivamente respecto de créditos marítimos y aunque el buque esté listo para navegar o ya este navegando.

Este embargo se aplica a los buques de navegación marítima incluyendo los buques deportivos y de recreo aptos para navegar en el mar, y desde luego a toda construcción flotante que responda a la noción jurídica de buque y que sea capaz de llevar a cabo navegación marítima.

Otro presupuesto es que el buque, enarbole la bandera de un estado ya que los buques tienen la nacionalidad del estado cuyo pabellón está autorizado a utilizar.

El embargo marítimo será por lo tanto la inmovilización de un buque de mar dispuesto por una resolución judicial para garantizar un crédito marítimo, de los numerados taxativamente.

La jurisdicción para autorizar el embargo preventivo de un buque corresponde exclusivamente a un tribunal marítimo, y es en estos donde debe ser solicitada la



medida cautelar y en su caso dicho órgano jurisdiccional es el que decide acerca de su levantamiento, y a nuestro juicio estos tribunales marítimos deben entenderse en cualquiera disputas relativas a la responsabilidad de la parte que ha pedido el embargo del buque por los daños y perjuicios causados a consecuencias de esa medida.

Está legitimada para pedir el embargo preventivo de un buque, toda persona que invoque ser titular de un crédito marítimo de los numerados anteriormente y el reconocimiento de esa legitimación corresponde al tribunal marítimo competente, cabe mencionar que se puede embargar un buque tanto nacional como extranjero, basta que se alegue el derecho o créditos reclamados, y la causa que los motive. Significa que es necesario acreditar el crédito que se pretende asegurar, siendo suficiente la cita o exposición de hechos o de la relación obligacional en la que el demandante funda su pretensión, correspondiéndole al tribunal marítimo la consideración y evaluación de la verosimilitud de ese derecho.

Es indispensable que el crédito sea cierto líquido, exigible y que posea prueba de su existencia que justifique la traba del embargo preventivo, para poner a un buen resguardo los intereses del acreedor pero sabiendo que esa medida es cautelar, accesoria y provisional que solo es decretada y se hace efectiva si ese acreedor entrega al tribunal una contragarantía adecuada y suficiente, y finalmente deber ser ratificada mediante el ejercicio de la acción principal ante el tribunal marítimo, dentro de un cierto plazo sin cuya ratificación se extingue el embargo preventivo de un buque, al resultar este nulo de pleno derecho ante tal omisión.

El titular de un crédito marítimo, puede solicitar el embargo preventivo del buque al que se refiere este crédito de propiedad, de quien está obligado al cumplimiento de la deuda, pero también puede asegurar cautelarmente su derecho de crédito respecto de cualquier otro buque que pertenezca a la persona que en el momento en que nació el crédito marítimo, era propietaria del buque al que dicho crédito se refiera. En los casos de arrendamiento el demandante puede pretender el embargo preventivo del buque fundado en los créditos marítimos derivados de su explotación, cuyo deudor sea su arrendatario y no su propietario; también puede solicitar la medida cautelar sobre cualquier otro buque de propiedad del arrendatario.

Luego de la presentación de la demanda de embargo preventivo de un buque, el tribunal marítimo examina la pretensión de la parte demandante y si decide hacer lugar a dicha pretensión, decretará la medida cautelar pedida y determinará la cantidad que como contragarantía o fianza debe presentar, esa parte para responder de los daños y perjuicios y costas que puedan ocasionarse, la cual si bien puede ser cualquier tipo de garantía, es habitual que tome la forma de un aval bancario, emitido por una institución bancaria o financiera, o una compañía de seguros. Es habitual que el juez relacione tal cantidad con el montante de la reclamación, el tribunal marítimo debe fijar también el plazo dentro del cual el demandante debe de iniciar la acción principal y si no lo hace quien ha solicitado y obtenido el embargo del buque debe pedir su ratificación en el juicio declarativo o ejecutivo correspondiente ante este mismo tribunal entablando la demanda en el plazo que se fije.



Cuando la parte demandada no entrega la fianza al tribunal marítimo este libera un oficio a la capitanía del puerto en el que se halla el buque, a fin que esa autoridad impida su salida. El procedimiento cautelar se inicia y se desarrolla sin el consentimiento y sin la participación del deudor es decir al margen del principio de contradicción, si bien es obvio dicho deudor toma conocimiento de su resultado cuando el buque es embargado o inmovilizado en el puerto en el que se halla.

A partir de ese momento el deudor cuyo interés ha de ser sin duda el levantamiento de la medida cautelar dentro del plazo más breve posible, en la consiguiente liberación del buque puede ejercitar las opciones de las que dispone, según le aconseje o impongan las circunstancias sus posibilidades y su propia voluntad. Estas opciones pueden ser variadas tanto en su naturaleza como en su mecanismo de implementación:

- El deudor puede reconocer la deuda y satisfacerla, caso en el que acreditado el pago el tribunal marítimo debe de levantar el embargo preventivo por la desaparición de la causa de crédito marítimo invocado por el acreedor.
- El deudor puede presentar una garantía en efectivo o bajo la forma de una fianza, en este supuesto el embargo preventivo es levantado, pero ese efectivo, esa fianza o ese aval pasan a ocupar el lugar del buque y sirve para responder de lo que resuelva en el juicio principal el tribunal marítimo. El demandante puede invocar las siguientes defensas en el tribunal marítimo como por ejemplo: que el crédito por el que el embargo ha sido trabado no es uno de los taxativamente enunciados; que el

propietario, o armador, fletador o arrendatario no es la persona obligada frente al crédito marítimo alegado por el demandante por lo que no está legitimado pasivamente; que el demandante, no es el titular del crédito marítimo que invoca, es decir que carece de legitimación activa; que la demanda está satisfecha; que la acción para reclamar el crédito está prescrita; que el buque ya ha sido embargado por el mismo crédito marítimo. La oposición deber ser hecha dentro del plazo que establezca el tribunal marítimo.

#### **4.8.2. Ejecución de la hipoteca naval**

“Estando constituida la hipoteca naval para asegurar el cumplimiento de una obligación principal, vencida o incumplida, o producido algún acto o hecho previsto en el contrato celebrado por las partes, puede ser ejecutado por el acreedor, sobre el buque, cualquiera que sea su poseedor, este procedimiento de ejecución es semejante al establecido para la hipoteca inmobiliaria y para la prenda sin desplazamiento.”<sup>34</sup>

El fundamento de esta institución reside en la necesidad de dar agilidad a los causes procesales y estimulando así el otorgamiento de créditos con garantía real.

Los casos que facultan al acreedor para ejercitar su acción respecto del buque sujeto al derecho real de la hipoteca naval son los siguientes:

---

<sup>34</sup> Gauche T., Gastón. **De los privilegios marítimos y de la hipoteca naval**. Pág. 30.

- Vencimiento del plazo estipulado para la devolución del capital. Debe de entenderse que se refiérela plazo pactado en el contrato de préstamo, para la restitución al acreedor del dinero o de la cosa fungible que hubiera recibido el deudor y dicho vencimiento se refiere a la totalidad del préstamo hipotecario o a cualquier fracción de él.
- Vencimiento del plazo estipulado para el pago de intereses, supone que los intereses han sido acordados expresamente, pues en caso contrario no son debidos, refiriéndose esta causa tanto al cumplimiento total como parcial de esta prestación.
- Declaración en quiebra o concurso del deudor.
- Deterioro sufrido por el buque hipotecado que le inutilice para navegar, el acreedor hipotecario que pretenda la ejecución debe de aportar una certificación extendida por la autoridad portuaria competente de la que surja la inhabilitación del buque para navegar, esta autoridad es el tribunal marítimo competente ya que esta autoridad debe de ordenar y llevar a cabo el reconocimiento del buque.
- La venta del buque a una persona física o jurídica extranjera, se deb entender que esta causa podrá servir de fundamento al pedido de ejecución hipotecaria si el acreedor, no ha prestado su consentimiento, o si el prestatario vendedor no consigna el importe el crédito asegurado con la hipoteca.

- El cumplimiento de las condiciones resolutorias pactadas en el contrato de préstamo, y de todas las que produzcan el efecto de hacer exigible el capital o los intereses.
- La pérdida del buque sobre la que se ha constituido una hipoteca naval.

El acreedor debe requerir al deudor la devolución del capital pendiente y el pago de los intereses que corresponda por vía del tribunal marítimo, una vez hecho este reclamo, si el deudor no diera cumplimiento a las prestaciones debidas dentro del plazo que el tribunal marítimo fije, dicho acreedor puede reclamar ante el tribunal marítimo, la devolución y el pago de las cantidades adeudadas y solicitar ante este mismo tribunal marítimo el embargo del buque hipotecado y su venta posterior, en definitiva, cuando quede firme la resolución judicial que dispone la venta del buque en pública subasta, antes debe hacerse una valoración del buque por peritos, certificaciones registrales y publicidad de la subasta, y la celebración de esta última ante el tribunal marítimo, existiendo por parte de este una aprobación judicial de la subasta, liquidación de cargas, la cancelación de la hipoteca naval y el otorgamiento de la escritura de venta.

El demandante presenta su demanda junto con el título en que funda su acción, es decir la escritura de constitución de la hipoteca naval, inscrita en el registro que acredite la inscripción del derecho real de hipoteca naval, en el que debe constar el valor fijado por las partes, como los domicilios elegidos por estas a los fines de que las comunicaciones atinentes al proceso sean practicadas en ellos.

La venta del buque se hace en pública subasta, después del requerimiento de pago del deudor o después de la última notificación al tercero poseedor del buque si correspondiera, previo los anuncios de rigor, el acreedor puede solicitar si no hay posturas que conduzcan a la venta, la adjudicación del buque en pago a su acreencia.

El procedimiento tiene como objeto básicamente la realización del buque y la satisfacción del crédito del acreedor ante un tribunal marítimo. Luego del examen que hace el tribunal marítimo de los documentos presentados y de su competencia, si así lo ordenare llevará adelante el embargo y la ejecución del buque, el deudor o eventualmente un tercero son citados para el remate pudiendo ambos dentro del término improrrogable que fije el tribunal marítimo, oponerse a la ejecución o en su caso formalizar oposición alegando excepciones y proponiendo la prueba que estime conveniente como: Falsedad del título, pago, compensación de créditos, prescripción, quita o espera, falta de personalidad en el ejecutante, novación, transacción, compromiso arbitral e incompetencia de jurisdicción. El procedimiento culminará con una sentencia con cuyo dictado el tribunal marítimo agota su función haciéndose ejecutar lo juzgado, actividad que integra el ejercicio de la potestad jurisdiccional.

#### **4.8.3. Depósito judicial de mercancías marítimas**

El depósito judicial de mercancías y efectos de los pasajeros que son transportados a bordo de un buque puede tener lugar en varios supuestos.

- Cuando el destinatario de la carga no fuere localizado.
- Cuando no se presentare el portador legítimo del conocimiento de embarque.
- Cuando el buque quedare inservible durante el viaje.
- Cuando el destinatario de la carga se negare a recibirla.
- Cuando se presentaren varias personas con conocimientos de embarque, al portador, o a la orden, endosados a su favor reclamando la entrega de las mismas mercancías.
- Cuando el portador legítimo de un conocimiento de embarque no se lo presentare al capitán del buque antes de la carga.
- Cuando exista motivo de desconfianza respecto del cobro del flete, de los gastos y derechos causados por la carga y de la contribución de esta en avería gruesa.
- Cuando un buque en que fueron recogidos objetos salvados de un naufragio, llegare al puerto de su destino.
- Cuando un pasajero no pagare el precio del pasaje y los gastos de manutención.
- Cuando el cargador o el consignatario de la carga no pagare al transportista marítimo, los fletes, los gastos y los derechos causados por dicha carga.

El depósito judicial de mercancías y de efectos de los pasajeros es un medio preventivo empleado por un tribunal marítimo, con el propósito de proteger en algunos casos al transportista marítimo y en otros a los titulares de la carga, con el fin que el porteador lleve a cabo la entrega de la mercadería a través de su consignación judicial.

El procedimiento relativo al depósito judicial de mercancías marítimas constituye un acto de jurisdicción voluntaria en negocios de comercio, el interesado debe de iniciar el expediente por escrito ante el tribunal marítimo con una descripción de los hechos y de los pormenores de los efectos cuyo depósito pide, designando a la persona que ha de actuar como depositario judicial, correspondiendo al tribunal marítimo apreciar a su discreción las garantías que ofrece dicho depositario.

El secretario del tribunal marítimo, extiende la diligencia de constitución del depósito con el detalle de la cantidad y del estado de los efectos depositados, en el caso de disconformidad entre la cantidad y la calidad de ellos, dicho secretario debe de hacer un recuento minucioso de los efectos en presencia del depositante y depositario, pero si se tratare de una diferencia de calidad de dichos efectos, proveyendo interinamente a la custodia y conservación de cuanto haya de ser depositado.

Es frecuente que al mismo tiempo que se pide el depósito, se solicite también la venta de mercancías, sobre todo de las perecederas y de los de conservación difícil o costosa, y de las que puedan sufrir un deterioro o una depreciación a corto plazo, por su exposición a los agentes naturales o por razones puramente comerciales.

La venta debe de ser hecha en pública subasta, previa tasación por peritos y con la consiguiente publicidad, consistente en los edictos que se fijan en los estrados del tribunal a arbitrio prudente del juez, así como la publicidad a través de edictos en los diarios de mayor circulación en el país.

Cuando hubieran terceras personas a quienes pudieran perjudicar las actuaciones, deben de ser citadas por el tribunal marítimo, para que si lo desean concurran a la práctica de este procedimiento, lo mismo corresponde hacer en los casos en que las diligencias puedan afectar intereses públicos, o a personas presentes o ausentes que gocen de una especial protección legal. La intervención de estos terceros se limita a tomar conocimientos de las personas que intervienen en las actuaciones y a su capacidad legal, respecto del carácter con que lo hacen pudiendo exponer ante el tribunal marítimo lo que estimen conveniente.

Las mercancías cargadas a bordo de un buque están afectadas al pago de los fletes, de los gastos y de los derechos causados por ellas, por lo cual en caso de incumplimiento del cargador o del consignatario de la carga al respecto, el porteador marítimo puede hacer uso del derecho del depósito judicial de mercancías marítimas, ante un tribunal marítimo. Según este procedimiento si el transportista marítimo decide emplear este derecho debe de solicitar ante el tribunal marítimo que formule al consignatario de la carga un requerimiento de la cantidad adecuada, en concepto de fletes. Si una vez formulado el requerimiento el consignatario de la carga no paga, el tribunal marítimo ordenará que se constituya en depósito de la parte de la carga necesaria para cubrir, el monto del transportista marítimo, se procede a la venta judicial de la mercancía en subasta pública según las reglas pertinentes de tasación y publicación.



Luego de practicada la venta el consignatario de la carga, puede oponerse en cuyo caso, el precio obtenido en la venta judicial debe ser depositado en el establecimiento correspondiente, si no se presentare oposición el tribunal marítimo, de oficio debe de realizar el depósito y entregar al porteador la cantidad que le sea debida.

#### **4.8.4. El reconocimiento Judicial de mercancías**

El reconocimiento judicial de mercancías es procedente:

- Cuando al ser entregadas las mercancías a su destinatario, hubieren dudas y contestaciones entre este y el transportista marítimo sobre el estado de esas mercaderías y ambas partes no se pusieran de acuerdo para comprobar contradictoriamente tal estado en el momento de la recepción.
- Cuando antes de hacerse el buque a la mar falleciere el capitán, o cesare en su cargo por cualquier incidente, y los cargadores exigieren al nuevo capitán la ratificación de los conocimientos de embarque emitidos por el capitán fallecido o cesado.
- Cuando las mercancías aseguradas resulten averiadas en todo o en parte a la llegada del buque a buen puerto, en los casos de avería simple.

- Cuando el buque entrara de arribada forzosa a un puerto, y el capitán creyese conveniente para mejor conservación de la carga, proceder a su descarga no teniendo o no pudiendo recibir el consentimiento de los cargadores.
- Cuando en los casos de arribada forzosa, fuere necesario proceder a la descarga de las mercancías para hacer reparaciones en el buque o para que la carga no fuere averiada.
- Cuando en el caso de abandono de mercancías, averiadas por vicio propio o por caso fortuito para el pago del flete y demás gastos, el fletante o el transportista no estuvieren conformes con tal decisión de los cargadores.
- Cuando el capitán careciere de fondos, y tuviere que proceder a la venta de la carga para reparar el buque y rehabilitarle para seguir el viaje.
- El reconocimiento judicial de mercancías se lleva a cabo siguiendo un procedimiento semejante al indicado para el depósito de mercancías marítimas, resuelto por el tribunal marítimo, usualmente después de recibir la opinión de los peritos designados a esos fines.

#### **4.8.5. Reconocimiento judicial del buque**

En algunos casos cabe también el reconocimiento del buque según ciertos supuestos:

- Cuando el fletante luego de recibir una parte de la carga, no lograre formar al menos las tres quintas partes de las que puede transportar el buque al precio que hubiere fijado y lo sustituyere por otro.
- Cuando un buque necesitare ser reparado, y alguno de los participantes no consistiere que se haga y no proveyere los fondos necesarios para ello. La persona que estimare necesaria la reparación debe de pedir al tribunal marítimo, que el buque sea reconocido por peritos, y una vez practicado ese reconocimiento el juez disponga el requerimiento a quien no haya aportado los fondos para que lo haga en el plazo que señale este tribunal, bajo apercibimiento que de no hacerlo, será privado de su parte, pagándole a los demás participes, el valor que tenía tal parte antes de la preparación, previo justiprecio de la misma por los mismos peritos que han reconocido el buque.
- Cuando hubiere que acreditar la necesidad de vender un buque si estuviere inutilizado para la navegación en el curso de un viaje, y no pudiere ser rehabilitado para continuarlo. El pedido se hace ante el tribunal marítimo, el que nombra a los peritos cuyo dictamen permite al juez decretar la venta o no.
- Cuando la avería simple fuere fijada por peritos.



#### 4.8.6. Protesta del mar

La protesta del mar es una representación que hace el capitán de un buque para poner de manifiesto ciertos hechos extraordinarios y ocurridos durante el viaje, y de interés para su armador, para el mismo, para los fletadores o los cargadores, para los aseguradores del buque y para la actividad pública representada en el tribunal marítimo.

Entre los casos en que dicha manifestación es obligatoria ante el tribunal marítimo se pueden mencionar los siguientes:

- Cuando un buque entrare de arribada forzosa a un puerto el capitán debe de presentar protesta ante el tribunal marítimo.
- Cuando el buque hubiere sufrido un temporal, o cuando el capitán considere que la carga ha sufrido un daño o avería.
- Cuando el buque hubiere naufragado, especificando el capitán ante el tribunal marítimo los detalles del accidente que produjo el naufragio, ante la tripulación y los pasajeros que se hubiesen salvado, necesarias para averiguar todo lo relativo a ese hecho.

- Cuando navegando varios buques en convoy, naufragare uno de ellos y algún capitán se negase sin justa causa a recibir parte de la carga salvada, que le correspondiera recibir, esto para iniciar las acciones relativas a los daños y perjuicios resultantes.
- Cuando un buque hubiere sufrido un abordaje.

#### **4.8.7. Apoderamiento de víveres en caso de urgencia**

Si un buque quedare sin provisiones antes de llegar al puerto de su destino, el capitán, si abordo hubiesen personas que tuvieren víveres propios, podrá obligarlos para que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallaren en el buque, pagando su valor inmediatamente o a más tardar en el puerto de arribada.

Puede ocurrir que los propietarios de esos víveres no estén conformes con que haya existido aquella necesidad, o con el precio que el capitán quiera pagar por ellos, en estos casos para hacer constar los hechos puede promover una acción judicial ante el tribunal marítimo.

El juez debe de oír a los interesados en una comparencia y si no hay acuerdo da por terminado el acto, notificando a los dueños de los víveres que pueden ejercitar la acción en un juicio.



#### **4.8.8. Venta judicial de un buque**

Se trata de la venta forzosa de un buque, al referirse al buque que se inutilizare para navegar, hallándose en viaje, caso en el cual aquel debe de ser reconocido con intervención de un órgano jurisdiccional en este caso el tribunal marítimo; así también cuando los propietarios de un buque deciden su venta, cuando la venta judicial se lleva a cabo a instancia de un acreedor privilegiado, lo cual debe de entenderse que es posible, luego de la declaración del derecho de crédito.

Una vez decretada la venta por el tribunal debe de procederse previo inventario a la tasación del buque por peritos, facilitándose el conocimiento de estas diligencias a los que deseen interesarse en esta subasta, y debe de ser anunciada por el tribunal en un periodo de tiempo, con constancia en el expediente.

Dada la naturaleza del buque el tribunal debe de requerir al registro de la propiedad, donde este inscrito el buque que remita una certificación en la que consten las hipotecas navales, embargos, inscripciones preventivas, demandas y gravámenes de cualquier tipo que pesen sobre el buque.

Si la certificación del registro indica la existencia de cargas, el tribunal debe de notificar a los acreedores que sean titulares de créditos hipotecarios o de gravámenes de cualquier tipo, y a quienes hayan solicitado y obtenido el embargo de un buque, o la

inscripción preventiva de la demanda que lo afecte, del estado del procedimiento, a fin de que tomen la intervención que les corresponde.

A lo largo de este proceso el tribunal actúa como órgano rector, pudiendo valerse de peritos antes de resolver sobre el reconocimiento o la exclusión de créditos.

#### **4.8.9. Venta judicial de mercancías**

Las mercancías transportadas a bordo de un buque o los efectos salvados pueden ser vendidos en algunos casos tales como:

- Cuando el capitán no tuviere fondos, ni esperase recibirlos del armador, frente a la necesidad de conservar el buque bien provisto y pertrechados para continuar y concluir el viaje. El Capitán debe de acudir al tribunal marítimo y el procedimiento debe de ajustarse a formalidades mínimas, cuyo fin es definir tanto la necesidad como la urgencia de disponer de fondos, y al mismo tiempo a la identificación o tasación de la carga que se pretende vender, para realizar la venta con la publicidad suficiente y luego de efectuada, autorizar la entrega al capitán del producto de la venta.
- Cuando el receptor de la carga no pague al transportista marítimo el flete y los gastos correspondientes, el transportista marítimo o el fletante debe solicitar al tribunal marítimo que requiera al receptor de la carga el pago inmediato del flete y

de los gastos, si el resultado de este requerimiento es negativo, aquel debe pedir la venta judicial de la parte de la carga cuyo valor cubrirá dicha deuda en pública subasta, la subasta debe de hacerse por el tribunal marítimo previo inventario tasación y publicidad. En el caso de que el producto no alcanzare a cubrir la deuda el porteador puede pedir ante el tribunal marítimo una ampliación del depósito y de la venta. El deudor puede oponerse a la entrega al transportista de la cantidad obtenida en la subasta, en cuyo supuesto esta cantidad debe de quedar depositado en la cuenta que disponga el tribunal hasta que en el juicio respectivo se decida si es procedente o no.

- Cuando hayan mercancías que se hubiesen averiado o su alteración aconseje su venta urgente, el capitán debe de presentar al tribunal un detalle de esas mercancías, solicitando su venta después de acreditar ante el tribunal, que no tiene existencias en la caja del buque y que ha realizado gestiones para encontrar algún prestamista a la gruesa, con resultado negativo y que la necesidad del dinero surge del hecho que tales mercancías requieren de gastos de custodia y conservación que pueden, resultar desproporcionados con relación al valor de ellas en el estado en que se hallan.
- Cuando no hubiera nadie interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos, y los fletes, correspondientes al salvamento de los efectos de un naufragio, o cuando fuese peligrosa su conservación, o cuando en un término prudencial no se hubiese podido averiguar quiénes son sus propietarios legítimos. En este caso, el capitán o



el armador del buque salvador puede pedir al tribunal la venta de la parte de esos efectos necesaria para pagar aquellos gastos y fletes.

#### **4.8.10. Tanteo y retracto de buques**

Cuando dos o más personas participan de la propiedad de un buque, se entiende constituida una propiedad de copropietarios en la cual los participantes gozan del derecho de tanteo y de retracto en la venta del buque a personas extrañas a esa copropiedad o coparticipación naval.

El copropietario que quisiera ejercitar ese derecho debe de hacerlo dentro de un plazo prudente, pidiendo al tribunal marítimo, una actuación de jurisdicción.

El tribunal marítimo debe de liberar un mandamiento al registro general de la propiedad, con indicación de la consignación del precio, a fin de que se practique la anotación preventiva de la demanda de tanteo o retracto. Si hubiere oposición del comprador o de algún copropietario el retrayente debe de ejercitar su pretensión mediante una acción.

#### **4.8.11. Queja en el contrato de fletamento**

Hace referencia sobre la capacidad de carga del buque y sobre la insuficiencia de mercancías para completar esa capacidad al menos sus tres quintas partes, casos en

los que ante el incumplimiento de la prestación prometida, la persona que sufra un daño o corra el riesgo de sufrirlo, puede presentar una queja ante el tribunal marítimo el cual previa información debe de adoptar la resolución que proceda, ordenando su ejecución, al capitán del buque y a las demás personas.

#### **4.8.12. Apertura de escotillas**

Puede ocurrir que ante cualquier hecho que haya podido ocurrir en navegación o en puerto, o en caso de deuda, el capitán a fin de dejar a salvo su responsabilidad, quisiese abrir las escotillas de las bodegas del buque, para constatar la buena estiba de la carga. Para ello debe de presentarse ante el tribunal marítimo competente del puerto de arribada o de destino, para que se requiera a los cargadores y destinatarios de esas mercancías, en su defecto el tribunal hará el nombramiento de un perito quien deberá estar presente al tiempo de proceder a la apertura de dichas escotillas.

Una vez nombrado el perito, el tribunal autorizará la apertura, que debe de hacerse en presencia del secretario del tribunal, del perito y del capitán del buque pudiendo asistir los titulares de la carga.

Luego de reconocidas las mercancías y examinando el acondicionamiento de la estiba, se extiende el acta correspondiente que debe de reflejar el estado de aquellas e indicar si ese acondicionamiento es malo o es bueno.

#### **4.8.13. Entrega de la carga por vía de apremio**

Al llegar a puerto de destino el capitán en el nombre del transportista debe de hacer entrega del cargamento a sus destinatarios, contra la presentación de los conocimientos de embarque, que cubran las mercancías, por quien sea el legítimo tenedor de los mismos.

Esos conocimientos de embarque son los únicos títulos en orden a la carga, para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del fletador y del capitán y hacen fe, entre todos los interesados en la carga.

El conocimiento de embarque es un documento causal y literal, un título valor en el que se incorpora el derecho al título, así como la legitimación a través de su posesión, característica que faculta a su tenedor legítimo a reclamar del transportista la entrega de la mercancía amparada por aquel, disponiendo, en el caso de que dicho transportista se niegue a hacerlo de una acción sumadísima o de apremio para lograr su propósito.

Es una modalidad especial cuya intención es ofrecer al titular del conocimiento de embarque un procedimiento breve en el que el tribunal marítimo debe de resolver lo que entienda que corresponde con la mayor celeridad posible, la solicitud promovida en la demanda de la entrega de las mercancías conduce en primer término al

requerimiento, que el tribunal debe de hacer al transportista o a su representante, para que de cumplimiento de su presentación así lo estimare el tribunal marítimo.

#### **4.8.14. El cobro del flete por la vía de apremio**

Se concede al transportista marítimo la acción para que pueda cobrar los fletes y gastos que le adeude el cargador o el receptor de la carga ante el tribunal marítimo.

El crédito por el que se pida el apremio debe de ser líquido, según el conocimiento de embarque, pero si no lo fuera es posible hacer la liquidación correspondiente, el título de transporte debe de ser presentado al tribunal marítimo, ante el que hay que justificar asimismo que las mercancías, contenidas en ese documento han sido recibidas.

El conocimiento de embarque lleva en sí mismo la fuerza de la acción para el cobro de los fletes y los gastos, y como la mercancía amparada por él ha sido entregada, a esa fuerza innata se le añade el hecho de haber retirado la carga mediante la presentación y el uso del documento por el deudor y no puede negar su legitimidad, al ratificar con estos actos su calidad de título ejecutivo.

Una vez de que el tribunal considera que el apremio es procedente se hace un requerimiento de pago al deudor, que de no dar resultados positivos, abre la vía del embargo de los bienes de dicho deudor y la consiguiente citación de este para la venta de los bienes embargados, y el deudor puede oponerse a dichas pretensiones por



medio de las excepciones de falsedad del título, falta de personalidad en el tenedor del título, pago y transacción.

El tribunal debe de dictar sentencia mandado que procede la venta de los bienes.

#### **4.8.15. Jurisdicción y procedimiento en materia de salvamento**

Cuando se presta un servicio a un buque en situación de peligro con un resultado útil, hace a favor del salvador el derecho a percibir una remuneración, que cubre tanto el valor de los daños y perjuicios sufridos por el, como la retribución equitativa por dicho servicio.

Esa remuneración se debe de buque a buque o más propiamente de armador a armador, la acción para el cobro de tal remuneración corresponde al armador del buque salvador, ante un tribunal marítimo, siendo competentes para instruir los expedientes de los salvamentos que hayan tenido noticia mediante comunicaciones escritas.

La iniciación del expediente puede tener lugar mediante: La comunicación, o partes que los capitanes de los buques que hayan intervenido en un salvamento deben formular ante el tribunal marítimo, dentro de un plazo prudente, también puede iniciarse dicho expediente de oficio tan pronto el tribunal tenga noticias de ese hecho por la comunicación de cualquier interesado en el salvamento, el tribunal debe de ordenar la



publicación de edictos dando cuenta de tal iniciación y citando a todos los que puedan estar interesados, para que se apersonen a él por si mismos o por sus representantes legales dentro del plazo que fije el tribunal, a fin de que aporten las pruebas en que fundamenten su derecho.

Los tripulantes pueden ser representados por alguien nombrado por ellos con ese propósito.

Los interesados deben de aportar cuantos datos sean útiles para la comprobación de los hechos y circunstancias que puedan contribuir a la fijación de gastos, y de los daños y perjuicios sufridos con ocasión del servicio prestado, y el tribunal marítimo debe dirigir las actuaciones para lograr una acertada calificación de los hechos, procurando establecer el grado de peligro corrido por los buques, para que pueda establecer en definitiva la remuneración consiguiente.

Las diligencias se entienden con las partes que hayan comparecido, procediéndose a la valoración de lo salvado, si es posible por acuerdo entre las partes, y a falta de tal acuerdo mediante peritaje, y a tomar todas las medidas adecuadas que hagan posible la salida del buque salvado sin ocasionar a su armador perjuicios innecesarios. La autorización para la salida de ese buque debe de estar precedida de la constitución de garantías suficientes y oportunas respecto de los derechos de la partes.



Tratándose de un buque de bandera extranjera el tribunal procede usualmente a decretar su embargo o su inmovilización, hasta que sus armadores o aseguradores, otorguen una fianza bastante a juicio de este tribunal para responder del pago de las obligaciones derivadas del servicio prestado, esta fianza puede ser de cualquier tipo; efectivo, aval bancario, o una carta de garantía de una compañía de seguros.

Los bienes objeto del salvamento deben de ser conservados por el tribunal, para evitar que se pierdan, así como para garantizar los derechos de las partes, si se tratara de cosas perecederas o que pueden sufrir deterioros graves o correr el riesgo de pérdida, dicho tribunal puede proceder a su venta en la forma que aconsejen las circunstancias, prescindiendo del mecanismo de la subasta pública.

El procedimiento se impulsa de oficio llevando a cabo una serie de actuaciones, tales como la verificación de los hechos y de las circunstancias que lo han rodeado, la aceptación de certificaciones meteorológicas mediante el período de tiempo, en el que se prestaren los servicios, el requerimiento de los asientos en los diarios de navegación y en los libros de máquinas de los buques para su incorporación al expediente, la celebración de audiencias para la declaración de testigos y la realización de inventario de los buques.

El período de instrucción termina con la redacción por el jugador de la cuenta general de gastos en la que se exponen los hechos ocurridos, los servicios prestados con todos los detalles e informaciones reflejados por aquel y unidos al expediente, y los daños y



perjuicios sufridos por todos los interesados, fijando el valor de los bienes salvados a los fines de que pueda determinarse el montante de la remuneración del salvante.

El armador del buque salvado tratara de demostrar que no ha habido servicios o que si las ha habido no pueden ser tipificados como salvamento, o que no hubo resultado útil, o que los valores salvados son más bajos de los que indicare el salvador, o que no hubo peligro, o que los gastos y la remuneración a la realidad de los hechos y a los valores en juego son excesivos.





## CONCLUSIONES

1. En Guatemala hace falta una estructuración de los órganos jurisdiccionales marítimos por parte de la Corte Suprema de Justicia; con la finalidad de poder resolver, en forma adecuada, los litigios e incidentes que en el comercio marítimo, tanto nacional como internacional se suscitan, y que por el momento no existe en Guatemala este ordenamiento legal específico.
2. La actividad económica marítima obliga a actualizar el sistema de justicia modernizándolo; para satisfacer los requerimientos de justicia originados de esa actividad, exigiendo su especialización por sus características propias; naciendo así un órgano jurisdiccional con sus propias competencias.
3. La constante actividad comercial y turística desarrollada en el Puerto Quetzal, ha ocasionado que se susciten conflictos legales de este tipo de actividad, en la que se ven involucrados sujetos muy específicos de la tripulación y pasajeros de las embarcaciones, lo que ha hecho que recurran a órganos jurisdiccionales civiles; los cuales no son los idóneos ni competentes para realizar esta actividad judicial.
4. Guatemala, siendo parte de tratados internacionales como el SOLAS y el MARPOL, nacidos en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), tiene la obligación de actualizar y modernizar las viejas estructuras legales referentes a sus puertos.



5. Actualmente las terminales portuarias han cometido arbitrariedades con los pilotos prácticos, dentro del ámbito laboral, por falta de presupuestos legales del referido servicio; a pesar de tener conocimiento, que es un derecho tutelar, para lo cual deben de otorgarles protección jurídica, basado en un régimen de responsabilidades sobre el practicaaje.



## RECOMENDACIONES

1. Es necesario que la Corte Suprema de Justicia cree un tribunal marítimo, con sus propias competencias; a cargo de juzgadores especializados en la materia, con el fin de resolver los litigios e incidentes marítimos y que la especialización de los juzgadores en materia marítima sea un requisito indispensable, por lo particular de los litigios e incidentes.
2. Se debe actualizar el ordenamiento jurídico referente a la actividad portuaria del país, modernizándola para poder cumplir las demandas relativas a materia marítima y, a la vez, se promulgue una ley procesal marítima para la resolución de los litigios en esta materia, basada en la celeridad, sencillez y especialización de los litigios.
3. Que se dote al tribunal marítimo, por parte de la Corte Suprema de Justicia del recurso económico, humano y físico para que pueda ejercer todas sus funciones de jurisdicción y competencia.
4. El Estado de Guatemala, a través del Congreso de la República, se debe adherir a los tratados marítimos internacionales relativos a los nuevos mecanismos de resolución de conflictos en esta materia; para dar certeza jurídica a inversionistas extranjeros y ofrecer a éstos un ordenamiento jurídico moderno, que cree condiciones adecuadas para la inversión de capitales extranjeros.



5. Es importante que se reformen y se codifiquen las atribuciones de las terminales portuarias de la República de Guatemala, a efecto que se desarrolle y ejecute una normativa sustantiva y adjetiva que proporcione jurisdicción y competencia en la resolución de conflictos de intereses marítimos en sus límites geográficos.



## BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO, Ignacio. **Compendio de derecho marítimo**. 22<sup>a</sup>. ed., Madrid, España: Ed. Tecnos, 2002.
- ARROYO, Ignacio. **Estudios de derecho marítimo**. Barcelona, España: Ed. Bosch. 1985.
- BELTRÁN MONTIEL, Luis. **Curso de derecho de navegación**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Astrea, 1992.
- BLAS SIMONE, Osvaldo. **Compendio de derecho de la navegación**. 1<sup>a</sup>. ed., Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1987.
- CERVANTES AHUMADA, Raúl. **Derecho marítimo**. 2<sup>a</sup>. ed., México D.F.: Ed. Porrúa, 2004.
- COLOMBOS, John. **Derecho internacional marítimo**. Londres, Inglaterra: Ed. Longmans, 1967.
- DEVIS ECHANDÍA, Hernando. **Compendio de derecho procesal**. Bogotá, Colombia: Ed. ABC. 1976.
- FARIÑA, Francisco. **Derecho y legislación marítima**. 4<sup>a</sup> ed., Barcelona, España: Ed. Universidad de Barcelona, 1955.
- GAUCHE T., Gastón. **De los privilegios marítimos y de la hipoteca naval**. Santiago, Chile: Ed. Sociedad Editorial Metropolitana, 1971.
- GÓMEZ JURADO, Ernesto Marco. **Jurisdicción y competencia del tribunal marítimo de Panamá**. 1<sup>a</sup>. ed.; Panamá: Ed. Palma, 1998.
- LANDÁEZ OTAZO, Leoncio. **Derecho marítimo venezolano**. 2<sup>a</sup>. ed., Caracas, Venezuela: Ed. Libra. Caracas, 1978.
- ORTIZ AHLF, Loretta. **Derecho internacional público**. 3<sup>a</sup>. ed. México D.F.: Ed. Harla. 1988.



OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. 32ª. ed., Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 2000.

**Legislación:**

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

**Código de Comercio de la República de Guatemala.** Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala 1970.

**Código Penal.** Decreto Ley 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, 1973.

**Código Procesal Civil y Mercantil.** Decreto Ley 107, Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, 1971.

**Ley de Áreas Protegidas.** Decreto 4-89, Congreso de la República de Guatemala, 1989.

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

**Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente.** Decreto 68-86, Congreso de la República de Guatemala, 1986.

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

**Decreto Gubernativo 2946.** Títulos I, II, III, IV, V, VI y VIII del Libro III, Comercio Marítimo.

**Convención de Viena de 1969.** Derecho de los Tratados. Viena, Austria. 1969.

**Convención relativa a la Organización Marítima Internacional (OMI)** antes Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Tratado Internacional. Lugar de Adopción: Ginebra, Suiza. Fecha de Adhesión: 1982

**Convenio de las Naciones Unidas sobre el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas,** 1974.

**Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana del Mar.** Organización de la Naciones Unidas. 1974.



**Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973** y su Protocolo de 1978 (MARPOL).

**Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL 66)** 1966 de la Organización Marítima Internacional (OMI), 1966.

**Convenio sobre Reglamentos Internacional para prevenir los Abordajes (COLREG 1972)** de la Organización Marítima Internacional. 1972.

**Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar**, (SOLAS 74/78) del año de 1974 de la Organización Marítima Internacional Organismo especializado de Naciones Unidas (OMI)

**Ley del Procedimiento Marítimo.** Ley No., Asamblea Legislativa de la República de Panamá, 2009.

**Código de Procedimiento Marítimo.** Ley No. 8, Asamblea Legislativa de la República de Panamá, 1982.