

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POST GRADO
MAESTRÍA EN DERECHO MERCANTÍL Y COMPETITIVIDAD

**ACTUALIZACIÓN DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL FRENTE AL
COMERCIO INTERNACIONAL**

TESIS

Presentada al Consejo Académico

de la

Escuela de Estudios de Postgrado

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

EDWIN MAURICIO SOLÓRZANO MAYEN

Previo a conferírsele el grado académico de

MAESTRO EN DERECHO MERCANTÍL Y COMPETITIVIDAD

Guatemala, octubre de 2015

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

DECANO: Msc. Avidán Ortiz Orellana
VOCAL I: Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II: Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III: Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV: Br. Mario Roberto Méndez Álvarez
VOCAL V: Br. Luis Rodolfo Aceituno Macario
SECRETARIO: Lic. Daniel Mauricio Tejeda Ayestas

CONSEJO ACADÉMICO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO

DECANO: Msc. Avidán Ortiz Orellana
DIRECTOR: Msc. Luis Ernesto Cáceres Rodríguez
VOCAL: Dr. René Arturo Villegas Lara
VOCAL: Dr. Luis Felipe Sáenz Juárez
VOCAL: Mtro. Ronaldo Porta España

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN PRIVADO DE TESIS

PRESIDENTE: Dr. René Arturo Villegas Lara
VOCAL: Dra. Lucrecia Elinor Barrientos Tobar
SECRETARIO: Dr. Saúl González Cabrera

RAZÓN: “El autor es el propietario de sus derechos de autor con respecto a la Tesis sustentada”. (Artículo 5 del Normativo de tesis de Maestría y Doctorado de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Escuela de Estudios de Postgrado).

Guatemala, 28 de octubre del año 2015.

Maestro
Luis Ernesto Cáceres Rodríguez
Director Administrativo
Escuela de Estudios de Postgrado
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO

SECRETARÍA

29 OCT. 2015

RECIBIDO

hora: _____ minutos: _____
OFICIAL: _____

Estimado Maestro Cáceres Rodríguez:

Lo saludo respetuosamente deseándole bienestar en sus actividades al frente de la Escuela de Estudios de Postgrado.

Por este medio le informo que he revisado la realización de las enmiendas recomendadas al **Licenciado Edwin Mauricio Solórzano Mayén** en el examen privado de su tesis de Maestría en Derecho Mercantil y Competitividad, titulada **“ACTUALIZACIÓN DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL FRENTE AL COMERCIO INTERNACIONAL”** y es mi opinión que han sido realizadas de conformidad con lo recomendado por los integrantes de la Terna Examinadora, por lo que emito mi dictamen favorable a las enmiendas realizadas, para que, sujeto a su opinión, continúe con el trámite correspondiente.

Quedo a sus órdenes y me suscribo respetuosamente:



DOCTOR ANIBAL GONZÁLEZ DUBÓN

Guatemala, 30 de octubre de 2015

Mtro. Luis Ernesto Cáceres Rodríguez
Director de la Escuela de Estudios de Postgrado,
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.

Señor director:

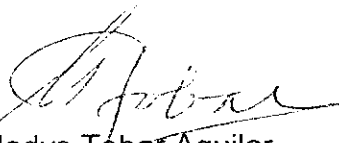
Por la presente, hago constar que he realizado la revisión de los aspectos de redacción y ortografía de la tesis:

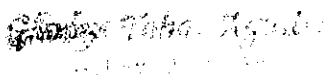
**ACTUALIZACIÓN DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL FRENTE
AL COMERCIO INTERNACIONAL**

Esta tesis fue presentada por el Lic. Edwin Mauricio Solórzano Mayen, de la Maestría en Derecho Mercantil y Competitividad, de la Escuela de Postgrado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

En tal sentido, considero que, después de realizadas las correcciones indicadas, la tesis puede imprimirse.

Atentamente,


Dra. Gladys Tobar Aguilar
Revisora
Colegio Profesional de Humanidades
Colégiada 1450



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
SECRETARÍA DE POSTGRADO

MAESTRIAS:

REVISADO
30 OCT. 2015

DOCTORADO:

HORA _____ FIRMA _____

GTA/gta.



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

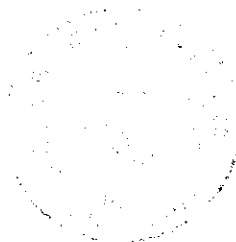
D.E.E.P. ORDEN DE IMPRESIÓN

LA ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, Guatemala, treinta de octubre de dos mil quince.-----

En vista de que el Lic. Edwin Mauricio Solórzano Mayen, aprobó examen privado de tesis en la **Maestría en Derecho Mercantil y Competitividad**, lo cual consta en el acta número 11-2015 suscrita por el Tribunal Examinador y habiéndose cumplido con la revisión gramatical, se autoriza la impresión de la tesis titulada **“ACTUALIZACIÓN DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL FRENTE AL COMERCIO INTERNACIONAL”**. Previo a realizar el acto de investidura de conformidad con lo establecido en el Artículo 21 del Normativo de Tesis de Maestría y Doctorado.-----

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


MSc. Luis Ernesto Cáceres Rodríguez
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO



DEDICATORIA

- A DIOS: Rey del Universo, le doy gracias por darme la vida, la fortaleza, la energía, la sabiduría y la voluntad para alcanzar este éxito profesional.
- A MIS PADRES: Leonor Mayen Córdova (Q.E.P.D.) madre.
Zoila Dolores Mayen (Q.E.P.D.)
Edwin Oswaldo Solórzano Alvarado
- A MI HERMANO: Josué Lawrence Solórzano Mayen,
especialmente para ti, hermano, por tu apoyo económico, moral y tus sabios consejos.
- A: mis hijas e hijos
- A: mi familia, en general
- A: mis compañeros de estudios de la Universidad de San Carlos de Guatemala.
- A: todos mis amigos
- A: Dr. Anibal González Dubón, mi tutor
- A: mi tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Estudio de Postgrado
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Facultad de Ciencias Económicas
Escuela Nacional Oficial Urbana Mixta "Eugenia Córdova"
Sta. Cruz el Chol, Salamá, Baja Verapaz.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	i
-------------------	---

CAPÍTULO I

1. Derecho Marítimo.....	1
1.1. Definición del Derecho del Marítimo.....	1
1.2. Contenido del Derecho Marítimo.....	2
1.3. División del Derecho Marítimo.....	2
1.4. Desarrollo histórico del Derecho Marítimo.....	7

CAPÍTULO II

2. Aspectos fundamentales.....	19
2.1. Generalidades acerca del Mar.....	20
2.2. Definición de mar.....	21
2.3. Clases de mar.....	23
2.3.1. Litorales.....	23
2.3.2. Continentales.....	24
2.3.3. Interiores.....	25
2.4. Por continentes.....	25
2.5. Extraterrestres.....	25
2.6. Aguas internacionales.....	25

CAPÍTULO III

3. Apropriación marina y la actividad de pesca.....	29
3.1. Recursos marítimos.....	30
3.2. Pesca y acuicultura.....	32
3.3. Empresas pesqueras.....	37
3.4. Evolución histórica de la pesca.....	38
3.5. Problemática de la pesca.....	40



CAPÍTULO IV

4.	El Derecho del Mar en Guatemala.....	43
4.1.	Regulación del Derecho de mar en Guatemala.....	44
4.2.	Principales leyes internacionales que tienen relación con el Derecho del Mar en Guatemala.....	53
4.3.	Factores importantes a determinar en el Derecho Marítimo.....	57

CAPÍTULO V

5.	Mar territorial guatemalteco.....	61
5.1.	Administración pública en Guatemala.....	61
5.2.	Recursos marítimos.....	61
5.3.	La pesca y el ambiente.....	64
5.4.	Recursos pesqueros.....	67
5.5.	Pesca artesanal.....	68
5.6.	Puertos nacionales.....	69

CAPÍTULO VI

6.	Actualización de la legislación marítima nacional frente al comercio internacional.....	75
6.1.	El tráfico mercantil.....	75
6.2.	El comercio marítimo.....	83
6.3.	Actualización de la legislación marítima comercial.....	93

CONCLUSIONES.....	107
BIBLIOGRAFÍA.....	109



INTRODUCCIÓN

La normativa existente en materia de Derecho Marítimo en Guatemala, especialmente en el ámbito comercial, no se encuentra debidamente actualizada, y la mayoría de cuerpos legales aplicables a toda actividad relativa al mar, está diseminada en diferentes normas jurídicas que, no responden con los convenios y actividades comerciales, que en la escala internacional se gestan hoy día.

Para quien estudia el Derecho Comercial, el Derecho de Competencia, el Derecho Mercantil, puede presentarse una visión bastante clara de la falta de regulaciones legales en el marco de la legislación nacional, en cuanto a las relaciones comerciales, tanto en el nacional como en relaciones multilaterales con otros estados.

En consecuencia, en el presente estudio se determinan aquellos factores que hacen evidente la falta de actualización de la legislación nacional en lo relativo a la legislación marítima nacional frente al comercio internacional.

Para determinarlo se expone un estudio acerca del Decreto Legislativo Número 20-76 del Congreso de la República, así como la Ley de Pesca y Acuicultura, Decreto Número 80-2002, también del Congreso de la República que, constituyendo normas jurídicas de observancia general, no responden a los adelantos que en materia de comercio internacional se han dado hoy día.

En consecuencia, la hipótesis rectora del presente trabajo de investigación es la siguiente: “Debido a la falta de unificación de los principales cuerpos legales que regulan las relaciones comerciales entre Estados y particulares utilizando las empresas de logística que tienen como escenario el mar, en la legislación nacional, así como la falta de adecuación de los mismos al comercio internacional, es preciso que el Estado de



Guatemala, por medio del Congreso de la República de Guatemala lleve a cabo una actualización de normativas aplicables al Derecho Marítimo comercial.”

El presente trabajo de tesis consta de seis capítulos, el primero orientado hacia los aspectos fundamentales del Derecho del Mar; segundo la apropiación de los recursos del Mar; tercero, el Derecho del Mar; el cuarto, al Derecho Marítimo guatemalteco; el quinto, al mar territorial de Guatemala; y el sexto, que contiene la necesidad de actualización de la legislación marítima nacional frente al comercio internacional.

En la presente investigación, se han aplicado los métodos de investigación científica, adecuados a la naturaleza académica del mismo, siendo estos: Inducción, deducción, análisis y síntesis. Asimismo se hizo acopio de las principales técnicas de investigación como la observación científica, el estudio de información documental y la elaboración de fichas de contenido doctrinario, y bibliográfico en general..

Con investigaciones serias, se engrandece a la academia, porque cualquier estudio por lacónico o modesto que parezca, pero que profundice el conocimiento del Derecho , sirve a las generaciones posteriores que optan vocacionalmente por la profesión.



CAPÍTULO I

1. Derecho Marítimo

1.1. Definición del Derecho del Marítimo

Ossorio define al Derecho Marítimo como: "Derecho de todas las relaciones jurídicas que tienen el mar por escenario o el comercio marítimo por objeto"¹.

Por su parte, Cabanellas señala que es el: "Conjunto de reglas jurídicas referentes a los diversos Derechos y obligaciones que surgen de la navegación y, especialmente, del transporte de pasajeros o mercaderías en buques"².

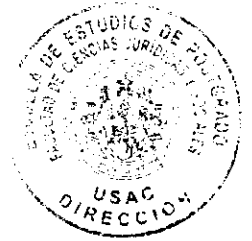
En consecuencia, para la presente investigación, el Derecho Marítimo es un conjunto de normas legales, que tiene por objeto la regulación de la navegación por aguas de mar, el comercio marítimo; así como la apropiación y extracción de los recursos naturales del Mar.

Para Raúl Cervantes: "Es el Derecho de las relaciones jurídicas cuyo teatro es el mar o cuyo objeto es el comercio marítimo"³.

¹ M. Ossorio, *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales*; Pág. 237.

² G. Cabanellas de Torres. *Diccionario jurídico elemental*, Pág. 123.

³ R. Cervantes Ahumada. *Derecho Marítimo*. Pág. 6.



1.2. Contenido del Derecho Marítimo

De lo antes descrito se puede ver que el contenido del Derecho Marítimo es sumamente amplio. Sin embargo, puede decirse que el contenido del Derecho Marítimo es una contra posición de varios elementos indispensables que lo diferencian de otras ramas del Derecho . Dichos elementos son principalmente el medio y el vehículo, o sea, espacios acuáticos y buque, elementos que dan vida a todas las instituciones y relaciones jurídicas que abarca esta disciplina.

El objeto del Derecho Marítimo abarca el buque; puertos de carga y descarga y autoridad portuaria.

En cuanto a los sujetos del Derecho Marítimo, se trata fundamentalmente al naviero, armador, responsabilidades del armador; empresa naviera; tripulación de los buques; agencia en el extranjero y agencia en los puertos.

1.3. 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.



- **Derecho Marítimo Privado**

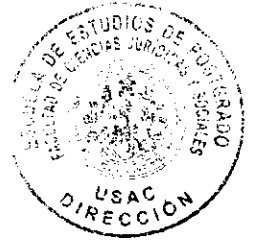
Consiste en el conjunto de relaciones jurídicas surgidas entre personas privadas como consecuencia de la explotación de los navíos o de la navegación en general. Esta rama comprende principalmente:

- **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.

- **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.



- **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:

- **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, etc.

- **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.



- **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.

- **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.

- **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.

- **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.

- **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.

1.4. Desarrollo histórico del Derecho Marítimo

En una clasificación doctrinaria sobre las distintas etapas por las que ha atravesado el Derecho del Mar, se pueden distinguir: Los inicios de la sociedad internacional moderna; posteriormente el descubrimiento de las plataformas marítimas, fijado aproximadamente hacia 1945; y en tercer lugar, la que da inicio con la celebración de la Convención Sobre Derecho del Mar de la Organización de Naciones Unidas, de 1982.

En los inicios, se impusieron los intereses de las comunicaciones y descubrimientos junto a otros de orden comercial, militar y colonial. El régimen jurídico de los mares y océanos se articuló sobre la distinción de dos espacios marítimos: el mar territorial y la alta mar.



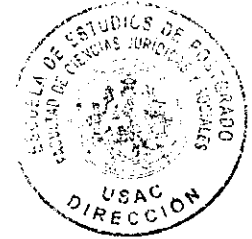
Más allá de mar territorial se extendía el alto mar, regido por el principio de libertad, lo que favorecía los intereses de aquellas potencias.

En esta etapa del desarrollo histórico del Derecho del Mar, se presenta un régimen inspirado en la salvaguarda de los intereses de los estados poderosos, que se fundamentaba en la costumbre.

Ya en 1945 surgen los intereses comerciales y militares. Los mares y océanos ofrecen nuevas perspectivas de aprovechamiento a la comunidad internacional, por un lado el crecimiento demográfico hace de la pesca una fuente importante de subsistencia de la población y, por otro, se descubren en la plataforma continental importantes recursos energéticos.

Surgen así importantes naciones, como la de los intereses especiales de los estados ribereños respecto de la pesca en alta mar, es decir, los Estados que sí tienen salida al mar, para el aprovechamiento y explotación de todo tipo de los recursos marinos y la de la plataforma continental, que abarca únicamente a los Estados que según estudios geológicos se encuentran asentados sobre las llamadas placas tectónicas, como el caso de Guatemala y el Salvador, de cuyo movimiento dependen algunos sismos que se han registrado.

Esta fase culmina con la celebración en Ginebra de la Primera Conferencia de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en la cual se aprobaron cuatro Convenciones:



- Sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.
- Sobre la Plataforma continental.
- Sobre el Alta Mar.
- Sobre la pesca y conservación de recursos vivos en Alta Mar.

Sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, como el caso de Guatemala y México por poner un ejemplo de mar nacional y vecino. Sobre la Plataforma continental, que se refiere a aguas como lagos, bahías y golfos. Sobre el Alta Mar, es decir, fuera de los límites marítimos nacionales. Y sobre la pesca y conservación de recursos vivos ahí mismo.

En esta conferencia no se llegó a un acuerdo sobre la extensión del Mar territorial. Para resolver este tema se convocó en 1960 a la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, en la cual tampoco pudo adoptarse una regla general, como consecuencia de no haberse podido acordar un criterio uniforme en cuanto al Derecho del Mar. Esta falta de acuerdos tendría un significado, en el futuro mediato como lo revelan los siguientes acontecimientos.

El régimen resultante de estas convenciones, iba a sufrir el deterioro causado por la aceleración histórica, y es así como a mitad de la década de los años sesentas comenzaron a presentar síntomas de envejecimiento.

“De esta manera, se llega en 1973 a la inauguración de la 3º Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que tras once periodos de cesiones deriva en 1982 en



la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, una Convención exhaustiva y revolucionaria en muchos planteamientos y soluciones”⁴.

A inicios del siglo XVII, basado en principios del Derecho Romano, “Hugo Grocio postuló la doctrina del Mar libre en su obra *Mare Liberum* (es decir, mar libre), según la cual los mares no podía ser sujetos de apropiación, porque no eran susceptibles de ocupación, como las tierras, y por ello debían ser libres para todos (libertad de los mares). Sin embargo, en el siglo XVIII Cornelius van Bynkershoek logró sentar el principio según el cual el mar adyacente a las costas de un país quedaba bajo su soberanía. La extensión de esta franja marina cercana al borde costero quedó entregada, en general, a la capacidad de control que el Estado podía ejercer sobre ella”⁵.

Por ello, el criterio utilizado para fijar su anchura fue la posibilidad de control desde la costa, que permitió el surgiendo de la norma de las tres millas marinas, basada en la tesis de la bala de cañón, que consiste en que la porción de mar que pertenecía al Estado, tenía como límite, el lugar hasta dónde llegará una bala de cañón, en una posible intromisión de barcos extranjeros.

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

⁴ www.wikipedia.org.com, *Derecho del Mar*, (Guatemala, septiembre de 2014).

⁵ F. Fonseca. *Ob. Cit.*; Pág. 139.



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

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

“A mediados del siglo XX, en el ámbito latinoamericano surge la tesis de las 200 millas marinas que se vio precedida, entre otras, por la Declaración de Panamá de 1939, que establecía un mar territorial de 300 millas marinas de extensión; la Resolución VIII sobre Extensión del Mar territorial, de la Segunda Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de La Habana en 1940; la recomendación del Comité Jurídico Interamericano de 1941 de extender el mar territorial hasta las 12 millas marinas y las declaraciones de 1945 del Presidente de Estados Unidos Harry Truman”⁶.

El presidente de Estados Unidos de América, antes indicado, desde esa fecha, es decir, 1945, declaró que toda la naturaleza acuática, el subsuelo acuático y la plataforma continental pasarían a formar parte de su territorio nacional para efectos de ejercer jurisdicción, control y soberanía sobre las mismas.

El interés de los países de América Latina, en el Derecho del Mar no es un hecho reciente.

⁶ www.wikipedia.org.com, **Derecho del Mar**, (Guatemala, septiembre de 2014).



Desde su independencia, en los inicios del siglo diecinueve, estuvieron conscientes de la importancia del Mar para su seguridad y defensa, para el comercio, la navegación y como fuente de alimentos y de materias primas, de hecho, aunque se desatendió la creación de fortalezas que protegieran las costas, ríos y playas nacionales, tal el caso del Castillo de San Felipe, no obstante se estableció otro tipo de control desde las aduanas marítimas.

“Tan lejano como el año de 1832, el gran escritor y jurista venezolano Andrés Bello, entonces al servicio del Gobierno de Chile, en su obra Principios de Derecho de Gentes, ofrece una clara explicación de la doctrina aceptada generalmente, sobre el régimen legal del Mar y de las prácticas existentes de los Estados. Al mismo tiempo y con gran visión, exponía ideas originales sobre el uso de los recursos marinos. Es de interés el señalar que estas ideas se convirtieron en los antecedentes de las reclamaciones formuladas años más tarde, por los países Latinoamericanos así como de esa nueva institución, la zona económica exclusiva”⁷.

Como medio de seguridad, basta el dominio de la pequeña porción de mar adyacente, que no puede ser del todo libre, sin que este uso común nos incomode a cada paso, y que podemos apropiarnos, sin hacer inseguro el territorio de los demás pueblos, y aún sin embarazar su navegación y comercio.

“Pero; bajo otro aspecto, el mar es semejante a la tierra. Hay muchas producciones

⁷ Andrés, Aguilar Mawdsley. *El Derecho del Mar desde el punto de vista de Latinoamérica*. Pág. 13.



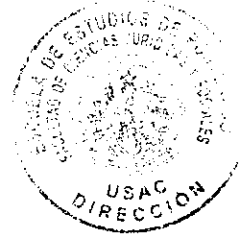
marinas que se hallan circunscritas a ciertos parajes; porque así como las tierras no dan todos los mismos frutos, tampoco todos los mares suministran los mismos productos.

El coral, las perlas, el ámbar, las ballenas no se hallan sino en limitadas porciones del océano, que se empobrecen diariamente y al fin se agotan. Las ballenas frecuentaban en otro tiempo el Golfo de Vizcaya; hoy en día deben ser perseguidas hasta las costas de Groenlandia y de Spitzberg; y por grande que sea en otras especies la fecundidad de la naturaleza, no se puede dudar que la concurrencia de muchos pueblos haría más difícil y menos fructuosa su pesca y acabaría por extinguirlas; o a lo menos por alejarlas de unos mares a otros. No siendo pues, inagotables, parece que sería lícito a un pueblo apropiarse los parajes en que se encuentran y que no estén actualmente poseídos por otro⁸.

El interés latinoamericano en el mar se mantuvo vivo, tanto durante el resto del siglo diecinueve como en las décadas iniciales del siglo veinte, como lo demuestran los numerosos estudios publicados en varios países latinoamericanos, sobre temas que trataban acerca del Derecho del Mar, y por las investigaciones llevadas a cabo por estas naciones, en temas de geografía, geología, biología y recursos del medio marino.

Puede decirse que, hasta la Segunda Guerra Mundial, los Estados latinoamericanos seguirán las normas del Derecho del Mar tradicional, basado en la doctrina de la libertad de los mares, que había sido generalmente aceptada a fines del siglo dieciocho y formaba parte del Derecho Internacional consuetudinario positivo.

⁸ Andrés, Bello. *Principios de Derecho de gentes*. Pág. 15.



Los países latinoamericanos no tenían poderosas razones para objetar o desear cambiar estas normas y dada la manera en que estaba organizada, en esta época, la comunidad internacional, es altamente probable que cualquier tentativa en esta dirección, hubiera encontrado considerables dificultades.

La Séptima Conferencia Interamericana Sobre Derecho del Mar, celebrada en Montevideo en 1933, consideró la cuestión del Mar territorial bajo el capítulo 11.6. de su agenda relativa a la progresiva codificación del Derecho Internacional. Sin embargo en su Resolución 6, adoptada el 16 de diciembre de 1933, la Conferencia declaró que, para el momento actual, no consideraba posible el preparar un proyecto de tratado sobre este tema.

“Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, se inició un proceso de revisión y actualización del Derecho Internacional del Mar el cual ha culminado, por ahora, con la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho de Mar, abierta a la firma el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay, Jamaica”⁹. De la cual es parte Guatemala.

Los Estados latinoamericanos desempeñaron un papel muy activo en este proceso, y efectuaron contribuciones importantes en la elaboración de las nuevas normas del Derecho del Mar.

⁹ M. Aguilar. *Ob. Cit.*; Pág. 16.



Las posiciones adoptadas y las propuestas formuladas por estos países, a nivel unilateral y por medio de declaraciones individuales y colectivas, en foros regionales y sub regionales y en las tres conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incuestionablemente, influenciaron los cambios sufridos, durante este período de casi cuarenta años, por esta rama del Derecho internacional. Para mejor comprender la posición de los países latinoamericanos en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, es necesario el recordar sus intereses básicos y la evolución de posición en relación de los más importantes temas y procesos vinculados al Derecho del Mar.

La percepción de estos intereses y la posición de estos Estados han evolucionado con el tiempo.

“Diversas etapas pueden ser distinguidas una primera, que va desde su independencia hasta el final de la Segunda Guerra Mundial; una segunda, desde 1945 hasta la primera Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (1958); una tercera, que comprende la Primera y la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (1958-1960); una cuarta, que va desde 1960 hasta la convocatoria en diciembre de 1970 de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar y la Quinta y última que cubre las labores preparatorias y el desarrollo de la última Conferencia”¹⁰.

¹⁰ *Ibid.* Pág. 17.

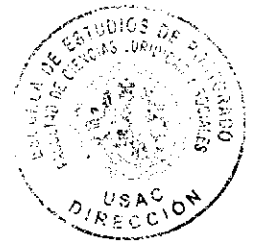


Como resultado de factores como la superpoblación, la situación empezó a variar en 1945. Se iniciaron debido a que el rápido y fuerte incremento de la población mundial y la escasez de recursos de origen terrestre, para atender las crecientes demandas de energía, alimentos y materias primas, habían estimulado rápidos adelantos científicos y tecnológicos.

Estos, a su vez, hicieron posible la intensificación de las actividades tradicionales, tales como la navegación, la pesca, la caza marítima, la explotación petrolera y otros recursos del lecho marino y de su subsuelo, a grandes distancias de la costa y a profundidades cada vez mayores.

También se produjeron, después de la Segunda Guerra Mundial, cambios radicales en la composición y organización de la comunidad internacional, al extremo de configurar un nuevo orden mundial, basado en la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

El establecimiento de la Organización de las Naciones Unidas, la progresiva eliminación del colonialismo y de otras formas de dependencia, condujo al surgimiento de numerosos Estados en Asia, África y el Caribe, hechos que han significado el que las relaciones internacionales sean más democráticas y con mayor participación, y hecho posible y animado para revisar las normas que, tradicionalmente, regían el Derecho del Mar y otros asuntos.



Sin minimizar la importancia del Mar, aún hoy en día, desde el punto de vista de la seguridad y defensa de los Estados y de las comunicaciones, (navegación, sobrevuelo y la colocación de cables y de tuberías submarinas) es obvio que la razón básica para los cambios efectuados en el Derecho Internacional del Mar, durante los últimos cuarenta años, ha sido la necesidad de diseñar nuevas reglas sobre la conservación, el uso racional y la distribución de los recursos marinos.

Se ha dicho y verdaderamente lo es, que el objetivo fundamental de este nuevo Derecho, ha sido el establecer un régimen, generalmente aceptable sobre los recursos marinos. Al contrario del Derecho tradicional que ponía el énfasis en las comunicaciones, el nuevo Derecho del Mar está orientado hacia los recursos marítimos.

De cualquier manera, el análisis de las iniciativas adoptadas por los países latinoamericanos, como el caso ya comentado de la demanda internacional de Bolivia por su Derecho a la salida al mar, por territorio de Chile, claramente pone en evidencia que la cuestión de los recursos marítimos ha estado al frente de sus intereses y preocupaciones.

Estas mismas inquietudes fueron compartidas por las potencias marítimas más importantes, como puede comprobarse por el hecho de que las primeras reivindicaciones de soberanía o de especial influencia sobre áreas marítimas más allá del Mar territorial, fueron efectuadas por algunos de estos países.



Según el Artículo 88 de la Convención sobre Derecho del Mar, de la Organización de Naciones Unidas, ONU, la alta mar debe ser utilizada exclusivamente con fines pacíficos, y ningún Estado puede pretender legítimamente, someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía.

La Alta mar está abierta a todos los Estados sean ribereños o sin mar litoral, según regula el artículo 87 la Convención Sobre Derecho del Mar de la Organización de Naciones Unidas, y tienen la libertad de la alta mar que se ejercerá en las condiciones fijadas en la Convención y otras normas de Derecho Internacional. Comprende: La libertad de navegación, la libertad de sobrevuelo; la libertad de tender cables y tuberías submarinos; la libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el Derecho Internacional; la libertad de pesca; la libertad de investigación científica.

La libertad de navegación, consiste en el Derecho o facultad de recorrer los mares, derivado de la nacional de la nave y los límites territoriales de los Estados.

La libertad de sobrevuelo, se refiere al uso de naves aéreas para recorrer los mares nacionales o extranjeros.

Esto mismo ocurre con la facultad privada o estatal de tender cables y tuberías submarinos, la libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el Derecho Internacional.

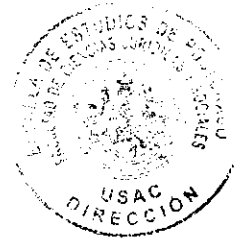
La libertad de pesca; constituye toda una actividad relevante en materia de Derecho del Mar, al punto que debe existir una normativa específica al respecto, como en el caso de Guatemala, la Ley de Pesca.

La Libertad de investigación científica, incumbe a universidades y entidades privadas y estatales que se dedican al estudio de los ecosistemas marinos, mismos que también



deben ser autorizados por la entidad estatal, facultada al efecto para el caso de cada

Estado.





CAPÍTULO II

2. Aspectos fundamentales

Todo estudio académico debe iniciarse con la exposición de los elementos teóricos, que de forma básica puedan ofrecer una concepción general del tema central. Por virtud de estos subtemas, se procede a desarrollar a continuación generalidades sobre el concepto mar, desde un punto de vista jurídico; su definición; su diferencia con el término océano; las clases de mares que pueda posteriormente ser objeto de análisis en el Derecho del Mar en este mismo trabajo; las aguas y otros aspectos relativos a los estados y el mar territorial de estos.

Con la exposición de los elementos teóricos que a continuación se presentan, se puede construir el tema sobre los recursos y apropiación marítima, tanto de aquellos como del propio mar por parte de los Estados.

Un Estado está conformado no solo de tierra y aire, sino de agua, haciéndose referencia con tal elemento no solo a las aguas internas o incluso aguas dulces, sino más allá de donde termina el territorio seco; es decir, la porción de masa de agua que se encuentra sobre las plataformas en donde se asienta el territorio de Guatemala.

A partir de la Segunda Guerra Mundial, los países extendieron unilateralmente sus jurisdicciones. El conflicto de países como Chile, que tienen una amplia lateralidad



acuática, en contraposición con otros como Bolivia que no tienen costa marítima. Salvo, por supuesto, algunas excepciones que no cuentan con salida al mar (países que los hay en todo el mundo como los que se mencionan en el párrafo anterior), la apropiación del Mar y de los recursos naturales de éste, precisan ser regulados en ley, para que haya normas jurídicas de carácter internacional, que respeten los Estados en relación con ciertos límites imaginarios sobre la geografía del mundo; y además, para que sean respetados por los habitantes de un país, oponiendo determinados Derechos que la legislación interna de cada nación les permita, a los demás habitantes del país; así como el cumplimiento de ciertas obligaciones que, establece el Derecho Ambiental y el mismo Derecho del Mar.

2.1. Generalidades acerca del Mar

El concepto que ha de dársele al término mar, es el de una masa de agua salada de tamaño inferior al océano. De esta misma manera, dicha masa cubre la mayor parte de la superficie del planeta Tierra, incluyendo océanos y mares menores.

Ossorio se refiere a este tema en una manera más concreta indicando: “Se utiliza para designar algunos grandes lagos, como el mar Caspio, mar Negro, mar Muerto o el mar de Aral se habla entonces de mar cerrado o interior”¹¹. El mar Aral, actualmente, se encuentra en vías de extinción por haber sido interrumpidos sus afluentes naturales.

Con base en este último concepto de mar, es preciso hacer notar que tal palabra: mar, es

¹¹ M. Ossorio.. *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales*. Pág. 847.



empleado usualmente en género masculino, aunque en algunas disciplinas ~~artísticas~~ tienden a atribuirle el género femenino.

2.2. Definición de mar

En consecuencia con lo expuesto es procedente referirse a algunas definiciones. Mar es la: "Masa de agua salada que cubre la superficie de la tierra"¹². Si bien es cierto el mar cubre la tierra, esto no es así en su totalidad como se podría equivocadamente entender en la última de las frases que componen la cita.

Según el *Diccionario de la Real Academia*, mar es: "Cada una de las partes en que se considera dividido el océano"¹³. Esta definición no describe mayores características o descripciones, por lo que su significado es relacionado en forma directa con el de océano.

La distinción entre mar y océano, radica en que el primero tiene contacto con el segundo, pudiendo el mar, ser abiertos o cerrados: si está rodeado casi totalmente por tierra, como el mar Negro, se habla de mar continental, mientras que si es como el mar de la China, se habla de mar litoral. El concepto jurídico de mar es más extenso que estas clasificaciones, considerándose como tal al mar abierto.

La diferencia concreta entre ambos conceptos se origina en diversas causas, sobre todo cuando se habla de mares abiertos, en que usualmente se aprecia atendiendo a la situación geográfica, generalmente unida a dos masas terrestres o, a veces, a la posición

¹² *Ibid.* Pag. 847.

¹³ Real Academia Española. *Diccionario de la lengua española*. Pág. 1346.



de la plataforma continental.

“El mar del canal de La Mancha comunica con el océano Atlántico por el mar Céltico, pero se distingue por su posición entre la costa sur de Inglaterra y la costa norte de Francia. Otro caso muy claro es el mar Mediterráneo, que comunica con el océano Atlántico por el estrecho de Gibraltar, y se distingue claramente por estar enclavado entre Europa, Asia y África, al punto de que tiene unas condiciones marítimas muy diferentes (diferentes temperaturas, diferente fauna y flora, y mareas de diferente amplitud). Otro mar abierto, en este caso el de los Sargazos, con su acumulación de algas a lo largo de la Florida, se distingue del océano Atlántico de forma totalmente arbitraria”¹⁴.

En cuanto a la delimitación de los mares, se utiliza universalmente la publicación que desde 1953 realiza la Organización Hidrográfica Internacional, cuya revista lleva por nombre: Límites de océanos y mares.

No se establecen diferencias específicas de un mar con relación a un océano, pero se limita a enumerar todos los océanos y mares del mundo, asignándoles un número: “Son un total de 6 océanos (el Atlántico y el Pacífico están divididos cada uno en dos, Norte y Sur) y 67 mares, de ellos dos divididos en dos cuencas, el mar Mediterráneo y el mar de China”¹⁵.

Algunos mares tienen mares interiores (que se numeran con una letra minúscula) como el Báltico que tiene tres, el Mediterráneo tiene siete y el Archipiélago de la India Oriental que

¹⁴ *Ibíd.* Pág. 135.

¹⁵ *Ibíd.* Pág. 140.



tiene trece. La publicación considera además de océanos y mares, golfos, bahías, canales y estrechos.

Otra definición importante es aquella que entiende la palabra mar como la: "extensión de agua salada menor que el océano"¹⁶, dejando entrever que las extensiones de agua salada en que los océanos serían mayores y después quedarían los mares.

En resumen, mar es una masa de agua salada que cubre la tierra, clasificándose en seis océanos a escala mundial, y diversos lagos y mares, que se encuentra en las costas de cada Estado de los denominados ribereños.

2.3. Clases de mar

Los mares puede clasificarse en: Mares litorales (o costeros), mares continentales y los mares interiores (o cerrados).

2.3.1. Litorales

Estos mares son los que pueden ser tomados como golfos, de gran envergadura en los océanos. Son parte de los océanos y, los denominados umbrales marinos no los separan; sin embargo, se pueden distinguir en promedio, menos profundos, por la mayor amplitud de las mareas y la temperatura más elevada de sus aguas.

¹⁶ F. Fonseca. *Nuevo Derecho del Mar*. Pág. 131.



“Son mares litorales el mar de Beaufort en el océano Ártico, el mar de Noruega en el Atlántico o el mar de Omán en el Índico, entre otros”¹⁷.

2.3.2. Continentales

Los mares continentales, entre los cuales destaca el mar Mediterráneo, deben su nombre al hecho de hallarse enteramente situados dentro de los continentes, aunque comunicados con los océanos por un estrecho, cuya escasa profundidad crea un umbral que dificulta los intercambios; éstos se producen, no obstante, en forma de corrientes de compensación y de descarga.

Entre los mares continentales y el océano, existen diferencias de temperaturas y de salinidad, que llegan a ser considerables. Sus mareas son de tan escasa amplitud que pasan desapercibidas. Además del Mediterráneo, son mares continentales el mar Báltico, el mar Negro y el mar de Japón.

En algún caso se habla de mar epicontinental cuando está rodeado por una plataforma continental, como el mar del Norte.

¹⁷ J. Laponte, Echeverría. *Derecho Marítimo*. Pág. 51.



2.3.3. Interiores

Los mares interiores o cerrados suelen ocupar extensas depresiones endorreicas. Corresponden a lagos muy grandes, de agua más o menos salada, entre los cuales destacan el mar Muerto, el mar Caspio y el mar de Aral.

2.4. Por continentes

Aunque la mencionada publicación del IHO no considera los mares incluidos en los océanos (si no como algo aparte, de modo que entre todos cubren toda la superficie marina).

A veces en algunos mares situados en los bordes entre dos océanos, hay discrepancia entre asignarlos a uno u otro, y depende de la publicación consultada. Por lo anteriormente expresado, parece más oportuno clasificarlos de acuerdo al continente al que bañan, con las mismas salvedades en cuanto a situación de borde.

2.5. Extraterrestres

Los mares lunares son vastas planicies basálticas en la luna, que fueron llamadas mares porque los primeros astrónomos pensaban que eran grandes masas de agua, por lo que se refirieron a ellas como mares.



“Se estima que hay agua líquida sobre la superficie de muchos satélites naturales, como en Europa, una luna de Júpiter. También se piensa que hay hidrocarbonatos en estado líquido en la superficie de Titán, aunque han de ser considerados más bien lagos que mares. La distribución de esas regiones líquidas será mejor comprendida después de la llegada de la sonda Cassini-Huygens”¹⁸. De tal manera que se puede afirmar la existencia de mares en los planetas del sistema.

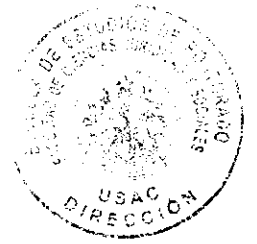
2.6. Aguas internacionales

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

Zona económica exclusiva, también denominada mar patrimonial, es el nombre que se le da al área de mar, en la que un Estado tiene Derechos especiales en exploración y explotación de sus recursos, según la Convención sobre Derecho del Mar.

“Se extiende desde el límite exterior del Mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas (370,4 km) contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide

¹⁸ *Ibid.* Pag. 53.



la anchura de este”¹⁹.

Todos los conceptos y términos aludidos en la exposición del presente capítulo, se evidencia que no tienen asidero jurídico en la legislación comercial del Mar en Guatemala, no obstante hay que recordar que la la Convención Sobre Derecho del Mar es parte de la legislación interna. Una legislación que acusa un atraso cada vez más evidente, en relación con el avance del desarrollo del Derecho Comercial en el nivel comercial.

Haciendo una interpretación general del primer capítulo de este trabajo, se puede colegir que la república de Guatemala es bañada por dos océanos de los seis que hay en todo el mundo: el Atlántico y el Pacífico. El primero que baña las playas del norte por el lado del Departamento de Izabal y, el segundo que toca a cinco departamentos: Jutiapa, Santa Rosa, Escuintla, Suchitepéquez y Retalhuleu.

La única porción de mar que puede bañar a Guatemala, se encuentra en el departamento de Izabal, pero este es considerado lago y, lleva precisamente el nombre del departamento.

Anteriormente a las aguas internacionales, el Estado de Guatemala cuenta con 12 millas náuticas de mar océano como parte de la composición de sus fronteras. Esto fue regulado así en Decreto Legislativo Número 2535 de fecha 21 de abril de 1941 y más tarde es confirmado en el Decreto Número 20-76 del Congreso de la República de Guatemala.

¹⁹ *Ibid.* Pag. 61.



Con esto se concreta como el mismo apartado de considerandos del Decreto mencionado indica, la armonía de la legislación interna de Guatemala con los principios del Derecho del Mar, puesto que para entonces (década de los setenta del siglo XX), esas doce millas náuticas era lo común y corriente por Estado.

Ahora bien, para determinar el concepto de cada uno de los términos consignados en el presente capítulo y, el de los demás que no se exponen en este trabajo, debido a que no se trata de una exposición tan detallada; es claro que hay que basarse en lo que al respecto establece el diccionario, y la doctrina que sobre Derecho del Mar se ha producido hasta hoy, toda vez que en Guatemala ninguna ley lo determina en forma taxativa y particularizada.

No obstante que no lo establezca la ley, existen muchos términos que serían ociosos que una legislación se ocupara de su definición legal.

Ciertamente hay términos descriptivos que contiene las leyes y normas en su articulado y, por ende, se deben entender como los define el *diccionario de la lengua española*, pero también los hay (como el caso de litoral tiempo de veda y otros) que si es preciso contener en ley de conformidad con su uso.



CAPÍTULO III

3. Apropiación marina y la actividad de pesca

El ser humano se ha visto en la necesidad de regular la apropiación de los recursos naturales, que se pueden extraer del Mar; así, como las actividades que tienen como fin lo mismo.

La apropiación de los recursos marinos es un tema complejo para ser regulado en ley, puesto que la complejidad empieza incluso con las consideraciones a las mismas formas de apropiación.

Por un lado, puede haber una pesca rudimentaria, nombrada hoy día como pesca artesanal. Este tipo de pesca no comporta mucha dificultad, puesto que su producción no es considerable. Suele ser para autoconsumo o cuando se comercia, es muy poco significativa desde un punto de vista cuantitativo.

Por el contrario, la pesca industrial, comporta una serie de complejidades puesto que su producción a escala industrial o de grandes magnitudes, debe ser objeto de regulación por parte de los Estados. Sin embargo, ambas formas: pesca artesanal o industrial; constituyen un tema especial para su regulación, puesto que la primera podría creerse poco relevante para una regulación legal y, entonces comienza a tomar importancia el tema del tráfico o bien de las defraudaciones fiscales. En el otro caso, en el de la pesca industrial, se tiene la problemática de regir extracciones excesivas que puedan poner en



peligro la vida acuática animal o vegetal.

En todo caso, se trata de dos formas de apropiación marina, de navegar en mares nacionales o internacionales y de transportar carga extraída de la mar océano, para luego introducir su venta en el comercio nacional, y con ello incidir en pequeña o gran medida en la economía.

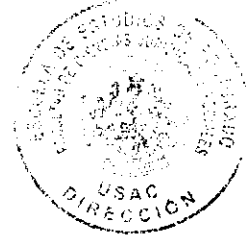
En tal sentido, es preciso analizar la forma en que se adquiere la propiedad sobre los recursos del Mar y la pesca, como una de las formas de dicha apropiación.

3.1. Recursos marítimos

Las aguas del océano producen una variedad considerable de riqueza económica, tanto por las especies que la habitan como por el mismo recurso hídrico. Para determinar la propiedad sobre estos recursos y sobre los límites fronterizos que atañen a cada Estado y, la forma en que los nacionales pueden hacer uso y aprovechamiento de todo cuanto contiene el mar, es preciso regular en ley esos bienes jurídicos.

Siendo los recursos provenientes del Mar, una fuente de alimentación y riqueza, es natural que los Estados tengan la necesidad de regular la apropiación que los mismos haya. Entendiéndose por apropiación “uno de los medios de adquirir el dominio de las cosas”²⁰ entonces la apropiación marina se trata de uno de los medios de adquirir los recursos

²⁰ M. Ossorio. *Ob. Cit.*, Pág. 62.



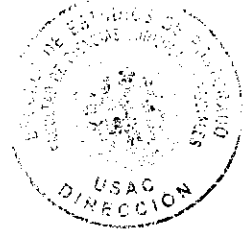
provenientes del Mar.

Sin embargo no solo los recursos, puesto que, este tipo de apropiación se entiende que ocurre con la actividad de extracción y explotación de los recursos naturales alimenticios, provenientes del Mar, mas no así con los recursos mineros extraídos del Mar, puesto que esto último tiene ya otras implicaciones, como la obtención de licencia con evaluación de impacto ambiental, la del Mar, como forma de ocupación y colonización de una zona deshabitada.

Ciertamente ha sido empleada la apropiación para otras cosas aparte de como la de construir una isla artificial en aguas internacionales, entre otras intenciones, para establecer un paraíso fiscal-micronación; es decir, una microciudad oceánica soberana. Su energía provendría de fuentes renovables como solar, eólica o mareomotriz. La gran mayoría de las apropiaciones marinas funcionales existentes, se basan en veleros oceánicos en navegación.

Para que se produzca la apropiación de los recursos del Mar existen varios medios, entre ellos: la pesca y la acuicultura.

En un país como Guatemala la pesca artesanal sobre abunda y la industrial aún está en fase de desarrollo. De hecho, la flota mercante del Estado de Guatemala es casi inexistente hoy, y en consecuencia, su producción a favor de las necesidades de la población es nula.



3.2. Pesca y acuicultura

El Derecho de pesca está sometido a los reglamentos dictados por las autoridades competentes, especialmente en lo que se refiere a los tiempos de veda, y a los instrumentos empleados, por ejemplo, la época del año durante la cual se puede pescar camarón y cuándo no, porque de esto depende la subsistencia o renovación de este importante recurso natural.

Un nuevo Derecho del Mar, propone el uso comunitario del Mar, sin que se deban respetar fronteras como se respetan actualmente, pero no ha avanzado su aprobación por países como Estados Unidos de América que se oponen a su puesta en marcha.

La ingeniería pesquera es la disciplina académica que se encarga del estudio y la gestión de las pesquerías. Se fundamenta en disciplinas tan variadas como la biología, la ecología, la oceanografía, la economía y la administración, con el fin de obtener un entendimiento integral de las pesquerías.

El objetivo es la gestión de las actividades de extracción, conservación, transformación y comercialización de los recursos de origen hidrobiológico; además, procesar esos recursos para lograr un equilibrio entre el máximo de producción, la calidad y la conservación del recurso pesquero; investigar y crear mejores métodos de producción y procesamiento de los recursos pesqueros.



La Ley General de Pesca y Acuicultura, Decreto Número 80-2002 del Congreso de la República de Guatemala, desarrolla en su Artículo 8 un listado de términos con sus definiciones que sirven para comprender la materia objeto de tal normativa. En ese glosario se define la pesca como la: "Acción que consiste en capturar, recolectar, extraer, y cazar por cualquier método o procedimiento, recursos hidrobiológicos". Esta última definición es la que se toma como útil a los efectos de la presente investigación.

Ante el peligro de extinción de ciertas especies, por ejemplo la de las ballenas, se hacen esfuerzos de restringir la pesca, pero estos esfuerzos han sido poco efectivos.

Entre las formas de pesca que existen esta la costera es aquella que se da en las aguas jurisdiccionales del Estado, sujeta a las reglas y normas de su legislación interna y, sus formas de garantizar la seguridad.

La pesca marítima es definida como la pesca que se realiza en el mar, en los esteros y bahías. Como complemento a estos conceptos también menciona la palabra pesquería, la cual define como la: Actividad de captura ejercida sobre un recurso hidrobiológico en particular, cualquiera que sea su estado de desarrollo.

Cuando la pesca "se realiza en el mar, costa o aguas saladas, con Derecho para apropiarse los productos"²¹, entonces se le nombra como marítima. También la pesca

²¹ *Ibid.* Pag. 574



puede darse “fuera del Mar territorial por buques nacionales”²² y entonces se denomina de altura y por otro lado, la de gran altura, es aquella que se verifica en mares libres y a gran distancia del litoral del pabellón de los pesqueros.

Los métodos de pesca varían de acuerdo a la región, la especie explotada y la capacidad económica y tecnológica de los pescadores. “Una pesquería puede ser una actividad de un solo hombre con un bote y nasas de uso manual, hasta una flota de barcos pesqueros y factorías flotantes capaces de procesar toneladas de pescado cada día. Algunas de las técnicas comerciales más comunes hoy en día son la pesca de arrastre, las almadrabas, los palangres y las redes agalleras”²³.

También es importante referir las clases de pesca que se contienen en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Además, se encuentra la pesca científica considerada como la actividad que se realiza con propósitos de investigación científica.

En cuanto a la pesca comercial, el cuerpo de leyes mencionado la define como la: actividad que se realiza con el propósito de obtener beneficios económicos.

La pesca continental es la que se realiza en aguas interiores. Mientras que la pesca deportiva como: Pesca que se realiza con propósito de esparcimiento y recreación, con o

²² *Ibid.* Pag. 576

²³ *Ibid.*



sin embarcaciones, siempre que las especies capturadas no sean objeto de comercialización.

La pesca comercial de gran escala, es la actividad que se realiza con embarcaciones mayores de treinta punto uno hasta ciento cincuenta Toneladas de Registro Neto, por sus siglas: TRN.

La actividad que se realiza en aguas jurisdiccionales del Océano Pacífico, a partir de las cien millas náuticas de la Zona Económica Exclusiva, es la denominada pesca comercial de peces túnidos. Sin embargo, la Ley de Pesca y Acuicultura no regula este tipo de pesca en las aguas del Océano Atlántico y, solo indica que se estatuirá en el reglamento respectivo cuando sus límites marítimos sean definidos; sin embargo, el Estado y las organizaciones internacionales no han procedido a delimitarlo.

Por pesca comercial a mediana escala señala que, es la actividad que se realiza con embarcaciones entre dos y treinta Toneladas de Registro Neto (TRN).

La pesca comercial de pequeña escala: Actividad que se realiza con embarcaciones entre uno y uno punto noventa y nueve Toneladas de Registro Neto (TRN).

En el caso de la pesca de subsistencia la concibe como: Pesca que se practica sin embarcaciones o con embarcaciones, que no exceda de cero punto cuarenta y cinco (0.45) Toneladas de Registro Neta (TRN) sin fines de lucro y con el único propósito de



obtener productos pesqueros para el consumo directo del pescador y su familia, se puede realizar en esteros, lagos, lagunas, ríos y mar.

El cuerpo de leyes en cuestión indica por pesca artesanal la: “Actividad que se realiza sin embarcaciones o con embarcaciones entre cero punto cuarenta y seis toneladas y cero punto noventa y nueve tonelada de registro neto (TRN); se puede realizar en esteros, lagos, lagunas, ríos y mar”.

La pesca artesanal es: “Un tipo de actividad pesquera que utiliza técnicas tradicionales con poco desarrollo tecnológico. La practican pequeños barcos en zonas costeras a no más de 12 millas de distancia, dentro de lo que se llama mar territorial. Se mantiene en regiones poco desarrolladas donde la producción es escasa y sirve básicamente para el autoconsumo; solo una pequeña parte se destina al mercado. Para este tipo de pesca se utilizan botes, chalanas y embarcaciones tradicionales que extraen gran cantidad de especies de peces, mariscos, moluscos y crustáceos”²⁴. La forma en que los pescadores determinan que se encuentran en mar territorial, es con base los límites establecidos por medio de boyas.

La pesca artesanal, es importante porque es la forma de apropiación de los animales que habitan el mar, constituye una manera en que subsisten muchos seres humanos en el país, similar a la agricultura de autoconsumo.

²⁴ www.wikipedia.org.com, *Pesca artesanal*, (Guatemala, septiembre de 2014).



En consecuencia, se considera que la legislación marítima, frente al comercio internacional no puede limitar la subsistencia de aquellos habitantes del país, que dependen de los recursos del Mar en forma artesanal no industrial o lucrativa.

3.3. Empresas pesqueras

El término pesquería se refiere al esfuerzo pesquero realizado en una región determinada o sobre una especie en particular, usándose indistintamente ambos criterios para definirlos.

Todos los Estados tienen Derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en la alta mar con sujeción a: “Sus obligaciones convencionales; los Derechos y deberes así como los intereses de los Estados ribereños que se estipulan”, entre otras disposiciones, todo lo cual se encuentra contenido en el Artículo 116 de la Convención Sobre Derecho de Mar de la Organización de Naciones Unidas.

La Organización de Naciones Unidas dispuso que “Cuando tanto en la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella se encuentren la misma población o poblaciones de especies asociadas, el Estado ribereño y los Estados que pesquen esas poblaciones en el área adyacente procurarán, directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales apropiadas, acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en el área adyacente”, según estatuye el Artículo 63 de la Convención Sobre Derecho de Mar de la Organización de



Naciones Unidas, de la cual Guatemala es parte, al ratificado la misma como en Derecho corresponde. El mismo deber de conservación y cooperación, se impone a terceras banderas respecto de las especies altamente migratorias y los mamíferos marinos.

El Estado de Guatemala tiene el deber de adoptar las medidas que, en relación con sus nacionales, especialmente las que puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar o, de cooperar con otros Estados en su adopción.

El Artículo 118 de la Convención Sobre Derecho de Mar de la Organización de Naciones Unidas los Estados cuyos nacionales exploten idénticos recursos vivos, o diferentes recursos vivos situados en la misma zona, celebrarán negociaciones con miras a tomar las medidas necesarias para la conservación de tales recursos vivos.

Tal cuerpo de leyes, también regula los criterios a seguir para establecer medidas de conservación “con miras a mantener las poblaciones de las especies capturadas”. Las explotaciones pesqueras o pesquerías, son los esfuerzos organizados para capturar peces u otras especies acuáticas mediante la pesca.

3.4. Evolución histórica de la pesca

La actividad pesquera ha estado presente en la historia de la humanidad, sobre todo con forme la necesidad de las grades culturas especialmente aquellas asentadas a orillas de ríos, lagos o costas marítimas, como medio de subsistencia y desarrollo en general.



“Uno de los intercambios comerciales más antiguos y duraderos ha sido el del comercio de pescado seco (normalmente bacalao y en menor medida merluza) de la región de Lofoten hacia el sur de Europa: Italia, España y Portugal. El comercio de la merluza se originó durante el periodo vikingo o quizá un poco antes, estando vigente durante más de 1000 años hasta nuestros días.”²⁵ Están irremediabilmente ligadas a nuestra fascinación por el mar y, por su incontestable importancia como recurso para diversas comunidades en la historia.

Gracias al comercio de perlas, sus conocimientos en navegación y sus pesquerías, la comunidad era una de las más prósperas y ricas.

“De acuerdo con un reporte mundial publicado por la FAO, en el año 2000 sobre el estado de las pesquerías y la acuicultura 2002, el total mundial de capturas fue de 86 millones de toneladas. Los 10 primeros países en cuanto a volumen de producción fueron en su orden la República Popular China (excluyendo a Hong Kong y Taiwán), Perú, Japón, los Estados Unidos de América, Chile, Indonesia, Rusia, India, Tailandia, Noruega e Islandia. Estos (últimos) países representan más de la mitad de la producción mundial mientras la China representa un tercio de la producción mundial. Del total de la producción, más del 90% es de origen marino y un poco menos del 10% continental”²⁶.

²⁵ **Ibid.**

²⁶ **Ibid.**



3.5. Problemática de la pesca

En el tema de la pesca, existen dos cosas importantes: la disponibilidad misma del recurso pesquero, como se le llama a todo producto natural extraído del Mar; la sobrepesca, que constituye la explotación de dichos recursos por encima del porcentaje permitido en ley; las pesquerías sostenibles, que se refieren a la autogestión en la actividad pesquera; y finalmente, la gestión pesquera y el impacto directo e indirecto sobre el ambiente de muchas de las técnicas empleadas actualmente, capturas accidentales (del recurso pesquero), pesca fantasma (no autorizada) y degradación de los fondos (por el riesgo ambiental), etc. “Considerando la importancia de las pesquerías, el desarrollo tecnológico actual y su impacto directo sobre el recurso; existe una preocupación creciente por la forma en que se desarrollan y sus implicaciones sobre el medio marino”²⁷. Esto a menudo crea tensiones entre los pescadores y la comunidad científica o los organismos de gestión.

Hay actualmente una disparidad cada vez mayor entre el volumen de recurso explotable, la capacidad técnica de explotación y la demanda del recurso pesquero.

Para el financiamiento de algunas pesquerías se implementan medidas como las vedas o las áreas marinas protegidas, que pueden ser muy controvertidas, por ejemplo en el caso de prohibir la pesca de algún molusco en el océano atlántico, en las mismas fechas que se establezca la veda para el pacífico, cuando en realidad, cada costa marítima se comporta en diferente manera y tiene procesos naturales distintos por su ubicación geográfica, y las

²⁷ Ibid.



características propias de sus aguas.

Además está la complejidad política y legal de las áreas marinas, que hacen más difícil la coordinación de esfuerzos de conservación y equitabilidad. Se han dado pasos conciliadores y positivos hacia un manejo serio, racional y ambientalmente seguro de las pesquerías, que de mantenerse y promoverse pueden garantizar la continuación de la actividad.

El tema de la sobrevivencia de las especies acuáticas, fauna y flora, dependen en gran medida de las vedas, la observancia de estas políticas y regulaciones legales al respecto y, especialmente los calendarios naturales.

En el caso del comercio, las vedas pueden representar dificultades para quienes invierten en la pesca, sin embargo, sin una no puede concebirse la otra y viceversa.





CAPÍTULO IV

4. El Derecho del Mar en Guatemala

Siendo los recursos marítimos, esencialmente comunes a toda la humanidad, pese a que algunos países cuenten con mayor cantidad de kilómetros de mar nacional que otros; y, que otros quizá no cuenten con nada, debe considerarse esta disciplina, la del Derecho Marítimo o Derecho del Mar, una de las más internacionalistas con que puede contar la ciencia del Derecho por la razón expuesta.

En consecuencia, las organizaciones internacionales que aglutinan a diferentes estados, deben considerar el Derecho del Mar como un punto infaltable en sus distintas agendas, especialmente en lo concerniente a la regulación conjunta de su utilización, tránsito y explotación.

Así como la actividad pesquera representa una serie de comportamientos atípicos de los seres humanos cuando están en alta mar; atípicos con relación a las conductas sociales que manifiestan en tierra firme, porque sus acciones tienden más a la cooperación, a la socialización, a la contribución de unos con otros, así debe ser la regulación legal del Derecho del Mar en el plano de los distintos Estados.

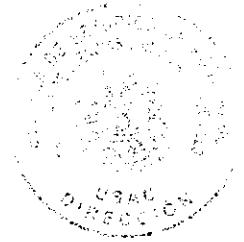
El Artículo 63 de la Convención Sobre Derecho del Mar de la Organización de Naciones Unidas dispone que: “Cuando tanto en la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella se encuentren la misma población o poblaciones de



especies asociadas, el Estado ribereño y los Estados que pesquen esas poblaciones en el área adyacente procurarán, directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales apropiadas, acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en el área adyacente". El mismo deber de conservación y cooperación se impone a terceras banderas, respecto de las especies altamente migratorias y los mamíferos marinos.

4.1. Regulación del Derecho de mar en Guatemala

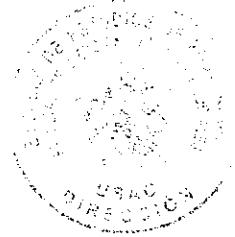
Para regular las actividades del Mar territorial guatemalteco existen reglamentos y leyes dispersas, muy antiguas o bien escasas en su contenido. Supletoriamente pueden aplicarse algunas normas jurídicas específicas de reglamentos de protección ambiental, que de forma general referencian al mar o a sus recursos, o bien algunas normas de la Constitución Política de la República de Guatemala contienen bases jurídicas del tema. Sin embargo, dos leyes resultan ser concretamente las más relevantes para el presente estudio, derivado de los argumentos que pueden aportar para proponer la unificación de la legislación del Mar; siendo estas: el Decreto Número 20-76 del Congreso de la República de Guatemala; y la Ley General de Pesca y Acuicultura, Decreto Número 80-2002 del Congreso de la República de Guatemala. Y ante tal falta de legislación interna, será preciso incluir en el análisis, la Convención Sobre Derecho del Mar de la Organización de Naciones Unidas, con énfasis en aquellos aspectos más relevantes para Guatemala.



- **Constitución Política de la República**

La Constitución Política de la República de Guatemala establece en su Artículo 121 que: Son bienes del Estado: "...b) Las aguas de la zona marítima que ciñe las costas de su territorio, los lagos, ríos navegables y sus riberas, los ríos, vertientes y arroyos que sirven de límite internacional de la República, las caídas y nacimientos de agua de aprovechamiento hidroeléctrico, las aguas subterráneas y otras que sean susceptibles de regulación por la ley y las aguas no aprovechadas por particulares en la extensión y término que fije la ley. ...d) La zona marítimo terrestre, la plataforma continental y el espacio aéreo, en la extensión y forma que determinen las leyes o los tratados internacionales ratificados por Guatemala".

El Artículo 142 de la Carta Magna señala que el Estado ejerce plena soberanía, sobre el territorio nacional integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos; la zona contigua del Mar adyacente al mar territorial, para el ejercicio de determinadas actividades reconocidas por el Derecho Internacional; y los recursos naturales y vivos del lecho y subsuelos marinos y los existentes en las aguas adyacentes a las costas fuera del Mar territorial, que constituyen la zona económica exclusiva, en la extensión que fija la ley, conforme la práctica internacional.



- **Código civil**

En cuanto a formas de adquisición de los recursos del Mar, el Artículo 671 del Código Civil, regula en cuanto a particulares, que lo que arroje el mar y no tenga dueño, es de dominio público. En adelante, excepto por los nacimientos y las defunciones que se registran en el mar, el cuerpo de leyes en cuestión no regula nada más.

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

Lo primero que salta a la vista en este decreto, es la falta de una nominación de tal ley o epígrafe que pudiera usarse para nombrarla. Lo segundo es lo escaso de su articulado (a penas 9 artículos), para regular un tema tan extenso en contenido como el Derecho del Mar.

Este cuerpo legal fue puesto en vigencia en junio de mil novecientos setenta y seis, por lo que cuenta con una vigencia de cuatro décadas, sin embargo, no es esto lo más relevante en relación con su temporalidad, para lograr enfatizar su atraso en el tratamiento sustantivo de determinados temas del Derecho del Mar guatemalteco. En el contenido normativo del mismo, se confirma lo regulado por una ley más antigua todavía. Se trata del Decreto Número 2535 de la Asamblea Legislativa de Guatemala, de fecha 21 de abril de 1941. Lo que crea confusión en relación con la pertinencia de haber regulado tantos años después, lo mismo que ya contenía otra ley anterior.



El Decreto Número 20-76 del Congreso de la República de Guatemala establece en su parte considerativa que: “Guatemala desde el año 1939, confirmado por el Decreto Legislativo 2535 de la Asamblea Legislativa, de fecha 21 de abril de 1941, declaró su mar territorial en doce millas marítimas contadas desde la línea de baja marea”. El primero de los decretos mencionados, estatuye en su artículo 1, lo siguiente: “Guatemala reitera su soberanía más allá de su territorio y de sus aguas interiores, a una franja de mar adyacente a sus costas designada con el nombre de mar territorial, el cual tiene una extensión de doce millas marinas, medidas a partir de las líneas de base respectivas. Dicha soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial así como al lecho y el subsuelo de ese mar.”

La ratificación de la Convención de Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar del 16 de noviembre de 1994, en el Decreto 56-96 del Congreso de la República de Guatemala, con fecha 26 de junio de 1996, (veinte años después de la vigencia del Decreto Número 20-76 del Congreso de la República de Guatemala), no contempló derogación de decreto alguno. Por lo que en caso de controversia entre las normas jurídicas de un cuerpo legal con el otro, y al tenor del mandato constitucional en cuanto a la preeminencia de los convenios de Derecho internacional sobre la legislación interna, pero únicamente en materia de Derechos humanos; prevalecería el Decreto 20-76 del Congreso de la República.

En consecuencia, el Decreto Número 20-76 del Congreso de la República de Guatemala se encuentra vigente.



El Artículo 2 del mencionado decreto, regula lo relativo al paso inocente de buques de otros Estados por el mar territorial, sin embargo el concepto de estos términos es el de 12 millas náuticas indicadas en el artículo anterior y no las 200 que se mencionan más adelante en el mismo decreto y que ya se establecen hoy día desde la puesta en vigencia de la Convención de Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar. Esto puede considerarse una impresión entre lo regulado anteriormente, (en la década de los setenta) y lo que se regula hoy.

Por ello, el artículo 4 del mismo cuerpo legal regula que Guatemala reconoce a los demás Estados, tanto ribereños como sin litoral, el Derecho en su zona económica exclusiva, de las libertades de navegación y sobrevuelo, del tendido de cables y tuberías, y siempre que participe un representante del Gobierno, de otros usos internacionalmente legítimos del Mar, relacionados con la navegación y las comunicaciones.

En relación con la zona económica exclusiva, fue regulada en el artículo 3 del Decreto Número 20-76 del Congreso de la República de Guatemala, delimitándose como se indicaba anteriormente a 200 millas náuticas. Sobre esta, tal normativa establece que Guatemala ejerce su Derecho de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto renovables como no renovables de la plataforma continental (lecho y subsuelo), de los fondos marinos y su subsuelo y de las aguas suprayacentes.



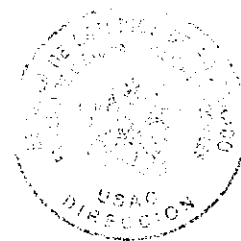
Además de lo anterior, se contienen los Derechos exclusivos y jurisdicción con respecto al establecimiento, y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras análogas, incluidas las correspondientes regulaciones aduaneras, fiscales, sanitarias y de inmigración.

Así mismo, la jurisdicción exclusiva con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona, como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos y la investigación científica.

También se establece jurisdicción con respecto a la preservación de medio marino, incluidos el control y la eliminación de la contaminación; y otros Derechos y obligaciones, que pudieran derivarse de la jurisdicción sobre la zona.

Una parte importante de este decreto la contiene el artículo 5, puesto que por virtud de su regulación, se determinó que deberán haber organismos que determinen las leyes y reglamentos relativos a la costa, conservación de las especies, contaminación del Mar y demás actividades pertinentes en el mar territorial, en la Zona Económica Exclusiva, en la plataforma continental (lecho y subsuelo) y en los fondos marinos.

Además, establece que en tanto se emite la legislación y reglamentación correspondientes, regirán en la Zona Económica Exclusiva las leyes y reglamentos relativos al mar territorial, en lo que fuere aplicable a la naturaleza de esta zona; pero lo cierto es que, hasta la fecha, tales regulaciones no se han desarrollado.



El artículo 6 regula la facultad del Estado de Guatemala a celebrar los convenios que sean necesarios con otros Estados a fin de que se determine la extensión de licencias de pesca o para cualquier otra actividad de exploración y explotación del Mar territorial y de la Zona Económica Exclusiva y, aplicará la legislación respectiva. En tal virtud, el artículo 6 faculta a un oficial de la marina de guerra en calidad de delegado a cualquier conferencia con relación al tema. Lo cierto es que tales convenios no se han desarrollado a la fecha.

Finalmente, el artículo 8 establece que el Ejército Nacional de Guatemala estará encargado de velar por el respeto de los Derechos de la República sobre su Mar Territorial y sobre la Zona Económica Exclusiva.

- **Ley General de Pesca y Acuicultura**

La Ley General de Pesca y Acuicultura, es la última ley creada en relación con Derecho del Mar en Guatemala. Su fecha de publicación en el diario oficial fue el 24 de diciembre del año 2002, al día siguiente entró en vigencia.

Esta normativa derogó el Decreto Legislativo 1235 que databa de la década de 1940. Ante tal situación debió en su momento, crearse el reglamento de la ley, que quedó contenido en el Acuerdo Gubernativo Número 223-2005 del Presidente de la República.

La regulación legal del Derecho de mar también alcanza a la pesca en la Ley General de Pesca y Acuicultura, contenida en el Decreto Número 80-2002 del Congreso de la



República de Guatemala, que tiene por objeto regular la pesca y la acuicultura, normar las actividades pesqueras y acuícolas a efecto de armonizarlas con los adelantos de la ciencia, ajustándolas con métodos y procedimientos adecuados, para el uso y aprovechamiento racional de los recursos hidrobiológicos en aguas de dominio público.

La Ley General de Pesca y de Acuicultura de Guatemala, Decreto 80-2002 del Congreso de la República de Guatemala 2002, presenta significativos cambios en relación con la pasada ley, Ley que reglamenta la Piscicultura y la Pesca es el Decreto Gubernativo No. 1235, vigente desde el año 1932.

Primero, la cuota por Derecho de acceso a la pesca que antes se basaba en los volúmenes de captura y los precios de muelle para cada grupo de especies, ahora se basa en el tonelaje de registro neto (TRN) de cada embarcación.

“De esa manera, las estadísticas de producción estaban más enfocadas a determinar un cobro y no a administrar los recursos, como fuera indicado por Matthes en 1986”²⁸.

La nueva legislación permitirá que el gobierno modifique el sistema de recolección, y procesamiento de datos y estadísticas pesqueras, para que permitan generar la información necesaria para la correcta administración de los recursos.

Por otro lado, la nueva ley define a UNIPESCA como la autoridad competente para la

²⁸ Ibid.



administración de los recursos pesqueros, lo que anteriormente no se había regulado de esa manera.

En 1986 se emite la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente, es una de las primeras leyes ambientales vigentes en Guatemala. El enfoque de esta ley se desarrolla a partir de la creación de una autoridad nacional ambiental, la Comisión Nacional del Medio Ambiente, CONAMA.

La introducción generalizada a mediados de los años setenta de las zonas económicas exclusivas (ZEE) y la adopción en 1982, tras largas deliberaciones, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, han permitido establecer un nuevo arco para una mejor ordenación de los recursos marinos.

Se ha ratificado la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; adopción del Código de Conducta para la Pesca Responsable; Programa 21 de la CNUMAD; el Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de Diciembre de 1982 relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios. Además, está el Acuerdo para Promover el Cumplimiento de las Medidas Internacionales de Conservación y Ordenación, por los Buques Pesqueros que pescan en alta mar.

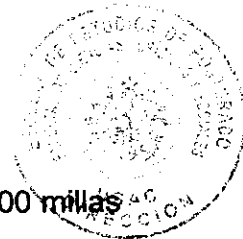


4.3. Principales leyes internacionales que tienen relación con el Derecho del Mar en Guatemala

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

- Declaración del Presidente de México Manuel Ávila Camacho, de 29 de octubre de 1945.
- Decreto del Presidente de Argentina Juan Domingo Perón, de 11 de octubre de 1946.
- Decreto de Panamá, de 17 de diciembre de 1946.
- Declaración del Presidente de Chile Gabriel González Videla, de 23 de junio de 1947. Que por primera vez establece un límite preciso (200 millas marinas).
- Declaración del Presidente del Perú José Luis Bustamante y Rivero, de 1 de agosto de 1947 (200 millas marinas).
- Declaración de la Junta Fundadora de la Segunda República de Costa Rica, de 27 de julio de 1948 (200 millas marinas).
- Constitución Política de El Salvador, de 14 de septiembre de 1950 (200 millas marinas).
- Leyes de Honduras, de enero y marzo de 1950 (200 millas marinas).

El Comité Jurídico Interamericano, el 30 de julio de 1952, presentó un Proyecto de



Convención sobre Mar Territorial y Cuestiones Afines, basado en la tesis de las 200 millas marinas.

“Durante el mismo año, Chile, Ecuador y el Perú celebraron una Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur en Santiago de Chile, suscribiendo la Declaración sobre Zona Marítima (o Declaración de Santiago de Chile) el 18 de agosto de 1952, en la que proclamaron la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas”²⁹. Mientras otros países extendieron sus mares territoriales a 12 millas marinas.

Hacia 1967 sólo 25 Estados mantenían el límite de las 3 millas marinas, 66 habían fijado un mar territorial de 12 millas marinas (Guatemala desde 1939 y lo confirmó en 1976) y 8 habían fijado un límite de 200 millas marinas.

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

En 1956, las Naciones Unidas convocaron a la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en Ginebra (Suiza). Dicha conferencia concluyó, en 1958, con

²⁹ Ibid.



la elaboración de cuatro convenciones relativas a la regulación del Mar, a partir de proyectos elaborados por la Comisión de Derecho Internacional de la ONU:

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

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

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

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



Mar.

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

La III Conferencia se desarrolló en 11 períodos de sesiones. El primero se realizó en Caracas, Venezuela, y el último en Nueva York, en el cual se aprobó la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar por 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones, el 30 de abril de 1982. Como es evidente, ya el Derecho del Mar había logrado causar interés entre los Estados miembros de las organizaciones internacionales como la ONO y la FAO.

El 10 de diciembre se realizó en Montego Bay, Jamaica, la ceremonia de la firma, tanto del Acta Final de la III Conferencia, como de la Convención Sobre el Derecho del Mar. El mismo día que fue abierta a la firma, la convención registró 119 Estados signatarios.

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



desventajosa³⁰.

Todas estas convenciones y propuestas de acuerdos bilaterales o multinacionales, demuestran la necesidad de los pueblos del mundo de aprovechar los recursos marinos, para la subsistencia más elemental (es decir la alimentación) de sus habitantes.

4.3. Factores importantes a determinar en el Derecho Marítimo

Los intereses de naturaleza política, constituyen el arte de las negociaciones en la legislación a nivel internacional, utilizando como consecuente metodología, la diplomacia. Con estos fundamentos se puede ver la aprobación de la Convención Sobre Derecho del Mar, de la Organización de Naciones Unidas, ONU. Tras el fin de la Segunda Guerra Mundial y especialmente después de 1960, con el segundo gran proceso de descolonización de la historia (Con la retirada del ejército alemán de países como Francia, Austria, Polonia, el sur de la entonces Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y varios países en el norte de África.) ha supuesto el acceso a la independencia de pueblos antes sometidos a la dominación colonial, y que hoy se han constituido en estados independientes.

Se trata de países en desarrollo que, impulsados por el principio de la soberanía permanente sobre los recursos naturales impugnan un régimen, el resultante de las Convenciones de Ginebra de 1958, en cuya elaboración no intervinieron y que reputan

³⁰ Tommy T. B. Koh, **Memoria del Discurso del Presidente de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**. Pág. 9.



contrario a sus intereses.

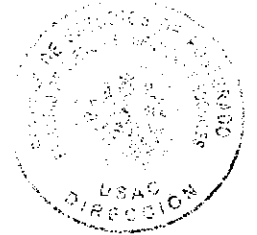
La ampliación del Mar territorial a 12 millas marinas, y el establecimiento de una zona económica exclusiva, adyacente al mismo en que los estados ribereños ejercerían Derechos soberanos sobre los recursos vivos y no vivos del Mar, del lecho y su subsuelo, son reivindicaciones que obedecen fundamentalmente a estos factores.

También existen factores estratégicos e históricos. "La precaria situación de paz a nivel mundial, sostenida por el armazón de la llamada estrategia de la disuasión. Pues las dos súper potencias, Estados Unidos y La Unión Soviética necesitaban la mayor movilidad posible de sus efectivos bélicos, movilidad que se veía obstaculizada por el Derecho del Mar en vigor, convenciones de Ginebra de 1958"³¹.

Son también estos factores estratégicos los que han incidido en la regulación de la investigación científica en la zona económica exclusiva, pues, si las grandes potencias marítimas están interesadas en un régimen lo más liberal posible, los estados ribereños tercermundistas pretenden, por el contrario, la necesidad de autorización por parte del Estado costero.

Asimismo se pueden mencionar factores tecnológicos, que propiciaron la aprobación de la Convención Sobre Derecho de Mar. Se presentan vinculados a motivaciones económicas.

³¹ Ibid. Pág. 10.



Si bien el régimen convencional de 1958, tuvo en cuenta la posibilidad de explotar los recursos del suelo y subsuelo del Mar en la plataforma continental; hoy, gracias al avance de la tecnología, resulta posible el aprovechamiento de los recursos naturales que se encuentran en los fondos de los océanos, esto es a grandes profundidades y, a largas distancias de la costa: los llamados nódulos polimetálicos.

Se hace así necesaria la regulación jurídica del aprovechamiento de los recursos de los fondos marinos, más allá de la jurisdicción nacional, como zona que fue declarada.

Con base a lo establecido en la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, se pueden distinguir cinco zonas respecto del espacio marítimo:

Aguas interiores (AI)

Mar Territorial (MT)

Zona Contigua (ZC)

Zona Económica Exclusiva (ZEE)

Alta Mar (AM)





CAPÍTULO V

5. Mar territorial guatemalteco

Guatemala se sitúa en la franja tropical y cuenta con costas tanto en el Océano Pacífico como en el Mar Caribe y en el Océano Atlántico. “Se enmarca entre las latitudes 13° 44' y 18° 30' Norte y las longitudes 87° 30' y 92° 13' Oeste y cuenta con una extensión territorial de 108,889 km²ⁿ³²

Guatemala cuenta con más de 300 lagos y lagunas, siendo al mayor el de Izabal, con 590 km². El río más caudaloso es el Usumacinta, con un caudal medio anual de 1776m³/s. Otros ríos importantes son el Motagua (189m³/s) y el Cahabón (166 m³/s).

5.1. Administración pública en Guatemala

La situación geográfica de Guatemala la establece como parte de la franja tropical y cuenta con costas tanto en el Océano Pacífico como en el Mar Caribe y en el Océano Atlántico. “Se enmarca entre las latitudes 13° 44' y 18° 30' Norte y las longitudes 87° 30' y 92° 13' Oeste y cuenta con una extensión territorial de 108,889 km²ⁿ³³.

³² www.conama.org.com (Guatemala, septiembre de 2014).

³³ www.conama.org.com (Guatemala, septiembre de 2014)



5.2. Recursos marítimos

Guatemala cuenta con más de 300 lagos y lagunas, siendo mayor el de Izabal, con 590 km². El río más caudaloso es el Usumacinta, con un caudal medio anual de 1776m³/s. Otros ríos importantes son el Motagua (189m³/s) y el Cahabón (166 m³/s).

El agua subterránea utilizable se concentra en la costa del Pacífico, en los valles volcánicos del altiplano y en los valles de los ríos mayores como el Motagua y el Polochic. Los principales ecosistemas costeros y marinos del país comprenden estuarios, marismas, humedales y bosques de manglar, bosques aluviales o pantanos, lagos y lagunas costeras, la desembocadura de ríos, dunas y playas, salinas, arrecifes, raderas de pastos marinos y el litoral marino rocoso.

“Guatemala cuenta con 402 Km. de línea de costa, 255 Km. en el litoral del Pacífico y 148 km en el Atlántico. La zona económica exclusiva (ZEE), que se extiende hasta las 200 millas náuticas (MN) de la costa, incluye 85,100 km² de extensión, de los cuales 2,100 km² están en el Atlántico y 83,000 km² en el Pacífico”³⁴.

El mar territorial, que se extienden hasta 12 millas náuticas de la costa tiene una extensión de 7,694 km². La zona intermareal, ubicada entre la marea más alta o de sicigias y la marea más baja y la zona submareal. La plataforma continental, que comprende hasta una profundidad de 200 metros.

³⁴ *Ibid.*



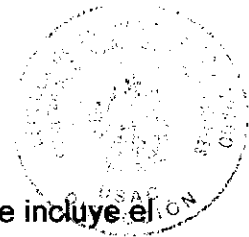
El país se divide en tres grandes vertientes, La vertiente del pacífico que recoge un 19% de la escorrentía, la vertiente del atlántico con un 34% de la escorrentía total (de la cual un 14% corresponde a Belice) y la vertiente del Golfo de México, con un 47% de la escorrentía total media anual.

“Los ríos que corresponden a la vertiente del pacífico, tienen longitudes cortas (110 km promedio) y se originan a una altura media de 3000 metros sobre el nivel del Mar (MSNM). Las pendientes son fuertes en las partes altas de las cuencas, entre el 10% y el 20% cambiando bruscamente a pendientes mínimas en la planicie costera, creando grandes zonas susceptibles a inundación en esta área. Estas condiciones fisiográficas producen crecidas instantáneas de gran magnitud y corta duración así como tiempos de propagación muy cortos”³⁵.

Todos los ríos de la vertiente del pacífico acarrear grandes volúmenes de material, especialmente escorias y cenizas volcánicas, debido a que la cadena volcánica se encuentra entre los límites de la vertiente. Debido a este arrastre de material los ríos tienen cursos inestables, causando daños e inundaciones en la planicie costera.

La precipitación en la vertiente del pacífico tiene períodos de gran intensidad, típica de las zonas costeras con una precipitación media anual de 2200 milímetros (mm).

³⁵ www.insivumeh.gob.gt (Guatemala, septiembre de 2014).



“En el caso de la vertiente del Atlántico, la longitud de los ríos es mucho mayor e incluye el río más largo del país, el Río Motagua, que en su desembocadura forma la frontera con Honduras, con 486.55 km”³⁶.

Las pendientes son más suaves y su desarrollo es menos brusco, ya que en la parte montañosa los ríos hacen su recorrido en grandes barrancas o cañones. Las crecidas son de mayor duración y los tiempos de propagación son también mayores.

“Los caudales son más constantes durante todo el año. Parte del área dentro de esta vertiente tiene muy baja pluviosidad, 500 milímetros (mm) anuales, mientras que en la zona de Puerto Barrios y Morales, la pluviosidad alcanza hasta 3,500 milímetros (mm) anuales”³⁷.

5.3. La pesca y el ambiente

La mayor extensión del litoral y de la plataforma continental, así como la mayor productividad de las aguas y la abundancia y distribución de las especies marinas, hacen que, desde el punto de vista pesquero el litoral del pacífico tenga una importancia mucho mayor que el litoral atlántico.

Esto se refleja en la distribución de las capturas y desembarques que, en su gran mayoría, se realizan en el litoral pacífico.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ www.conama.org.com (Guatemala, septiembre de 2014).



El principal recurso en Guatemala en términos de valor y el segundo en términos de volumen de desembarques, son los camarones, en sus varios grupos de especies. La explotación del tiburón, efectuada por pescadores guatemaltecos, ha adquirido significación.

En tercer lugar, en términos de volumen se encuentran los desembarques de peces marinos diversos, grupo que incluye varias especies importantes desde el punto de vista comercial como los pargos.

Los peces son capturados, especialmente, por la flota de pequeña escala y como pesca incidental, generalmente en estadio juvenil, por la flota camaronera.

La langosta es una pesquería de singular importancia económica para varios de los países de la región, y las capturas desembarcadas en ambos océanos muestran una tendencia ascendente.

El deterioro del ambiente afecta severamente a los recursos camaroneros y, a la mayor parte de las poblaciones marinas de Guatemala.

Además del eventual excesivo esfuerzo de pesca, las especies de camarón y de peces de ocurrencia cercana a la costa, están más expuestas al efecto de los cambios en los regímenes de lluvias y otros cambios ambientales, de la contaminación costera y de otras



actividades humanas, incluyendo las migraciones poblacionales hacia las zonas costeras. Las áreas de manglares y lagunas, constituyen zonas de cría de camarones y peces juveniles.

Este hábitat, particularmente delicado, está sufriendo severos ataques derivados del turismo, fabricación de carbón, obras costeras, uso indiscriminado de fertilizantes y aportes crecientes de agua dulce provenientes de obras hidráulicas, y se encuentra además amenazado por las consecuencias del crecimiento explosivo de la cría de camarón. Por otra parte, debe tenerse en cuenta la existencia en la región de especies amenazadas de extinción como la tortuga marina y el manatí.

La preservación del medio ambiente marino y costero es de particular interés para el sector pesquero, porque en ese medio es donde se generan la mayor parte de los recursos vivos del Mar.

Existe preocupación en los organismos nacionales de preservación del medio ambiente, acerca de la evolución de la situación, y plantean medidas urgentes para evitar futuros deterioros.

Finalmente un aspecto que no ha recibido la atención necesaria, es el impacto ambiental de las artes de pesca extraviadas.

Los trasmallos de monofilamento tienen un tiempo de vida de más de 20 años, por lo que



cuando se extravían por efecto del clima, ruptura, u otro factor, estos pueden continuar pescando por mucho tiempo.

Una sugerencia que se ha mencionado es introducir una reglamentación, que obligue al uso de trasmallos de seda o polifilamento, que tiene un tiempo de vida de unos dos o tres años después de extraviado.

5.4. Recursos pesqueros

En Guatemala, según el sexto considerando del Decreto Número 20-76 del Congreso de la República de Guatemala, desde el año de 1939, se declaró según Decreto Legislativo de la Asamblea Legislativa de fecha 21 de abril de 1941, doce millas marítimas contadas de la línea baja de la marea, como Mar Territorial de la Nación.

“La pesca comercial se inicia en 1949 cuando se concede la primera licencia para realizar faenas de captura de camarones, según un estudio publicado por la Federación Nacional de Cooperativas Pesqueras del Pacífico (FEDEPESCA)”³⁸.

La abundancia de este recurso y las estimulantes perspectivas de los mercados, tanto nacionales como internacionales, dieron como resultado el incremento de la actividad en el país.

“En 1967 se conceden otras 2 licencias industriales para la pesca de camarón y se

³⁸ Instituto de Incidencia Ambiental, IIC, *Informe anual del Instituto de Incidencia Ambiental de la Universidad Rafael Landívar de Guatemala*. Pág. 20.



concede licencia de pesca a 5 cooperativas agrupadas en la Federación Nacional de Cooperativas Pesqueras del Pacífico, FEDEPESCA, para la pesca de especies en general, todas de gran escala³⁹.

En 1985 se conceden las primeras licencias de pesca industrial para captura de peces a 6 cooperativas pesqueras y a 4 empresas individuales de mediana escala. La mayoría de estas últimas concesiones fueron canceladas por incumplimientos legales de los beneficiarios.

A partir de 1987 ante la prohibición de conceder más licencias de pesca industrial para capturar camarones costeros, se restringe la concesión de licencias, las cuales se autorizan solo para la captura de peces y langostino chileno.

En 2002, se autorizó la captura para otros crustáceos de profundidad localizados fuera de la plataforma continental.

La captura en el mar de crustáceos, peces y moluscos, así como en menor escala, de calamar, y otras especies de gran potencial como el atún, aún no han sido plenamente aprovechadas.

³⁹ *Ibid.* Pág. 21.



5.5. Pesca artesanal

La pesca marítima artesanal en los litorales del Pacífico y Atlántico de Guatemala, es una actividad que durante los últimos años ha evolucionado; adquiriendo nuevas embarcaciones de mayor autonomía y desplazamiento.

Esto ha ayudado en la búsqueda de nuevas áreas de pesca, más distantes de la costa, logrando incrementar sus volúmenes.

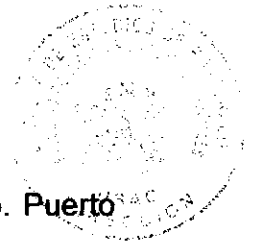
“La pesca marítima artesanal y de pequeña escala opera a lo largo y ancho de ambos litorales del país, dirigiendo sus faenas de pesca al camarón y la escama. Con base en el Censo de Embarcaciones Pesqueras Artesanales, se tiene un registro de 5650 embarcaciones y cerca de 12,000 pescadores que extraen anualmente alrededor de 35000 toneladas métricas de productos hidrobiológicos”⁴⁰.

Resulta por demás relevante para el orden jurídico de una nación cualquiera, que existe registro de las embarcaciones que, a escala artesanal se dedican a la explotación y aprovechamiento de los recursos marinos.

5.6. Puertos nacionales

El Estado de Guatemala tiene cinco puertos marítimos, siendo estos: Santo Tomás de

⁴⁰ *Ibid.* Pág. 18.



Castilla y Puerto Quetzal. Por otro lado, Puerto Barrios, San José y Champerico. Puerto Barrios fue reparado después de su destrucción parcial por el terremoto ocurrido en 1976. La infraestructura marítima del país está formada por estos puertos, y además existen puertos con menor infraestructura como Puerto de Ocoz y Puerto de San José, los cuales disponen de una gran actividad comercial en donde atracan barcos comerciales y cruceros, que generan trabajo y actividades comerciales de interés para el país.

Los puertos del Atlántico; es decir, Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla no cuentan con capacidad suficiente para operar de una manera, ambientalmente, segura en relación al volumen y la naturaleza del tráfico marítimo que manejan. A esto también debe agregarse la falta de una normativa específica para estas playas del país.

El puerto de Santo Tomás de Castilla es visitado por aproximadamente 1,200 barcos anualmente, que incluyen 160 buques tanque y, además recibe carbón y gasolina así como otros veinte tanqueros con productos químicos e hidrocarburos.

El resto de puertos guatemaltecos, también, tienen carencias y limitaciones en cuanto al tema de seguridad ambiental.

En agosto de 1997, en el muelle de Santo Tomás de Castilla se derramó aceite para vehículos. La causa fue la falla en las bridas de descarga de Shell. El mismo año se derramaron 2 toneladas de cebo industrial en el muelle de Santo Tomás de Castilla por falla en presión y tuberías de transporte. En junio de 1998, en Quebrada Seca, Santo



Tomás de Castilla, se derramó petróleo crudo debido a la ruptura del oleoducto ocasionada por un accidental choque de tractor.

En los puestos guatemaltecos se presenta la característica de cabotaje entre puerto que no es más que el transporte marítimo, fluvial, lacustre, terrestre y aéreo de personas, mercancías y equipajes nacionales o nacionalizados, entre diversos lugares del territorio de un país (puertos, aeropuertos nacionales...) por vehículos registrados en otro país.

Por ejemplo la Empresa Portuaria de Champerico fue creada por medio del Decreto Presidencial No. 334, como una Entidad del Estado, reformado por los Decretos No.519 de la Presidencia de la República y por el No.137-96, Ley Orgánica de la Zona Franca de Industria y Comercio del Puerto de Champerico. Una de las funciones sustantivas de la empresa es prestar los servicios de carga y descarga de mercaderías y pasajeros en el puerto y muelle y, podrán crearse sucursales con las mismas características en el área de influencia.

Para el cumplimiento de sus objetivos y metas institucionales, la Empresa Portuaria Nacional de Champerico se le asignó, para el ejercicio fiscal 2007, un presupuesto inicial de Q.41.512,906.00, del cual se ejecutaron egresos por un total de Q.41.371,771.04, quedando un saldo por devengar de Q.141,134.96.

Renovación Puerto de Champerico: Actualmente se encuentra entre los tres proyectos más importantes que tiene en la agenda el Gobierno actual, está la construcción de un



nuevo Puerto en Champerico.

Este proyecto pretende reanudar la pesca artesanal y semi industrial, para aprovechar el potencial que ofrece la región.

En la construcción de las barreras de protección o espolones, fueron empleadas 300 mil toneladas de roca extraídas del lecho de los ríos Ocosito y Samalá. Para la pesca semi industrial fue edificado un muelle de 150 metros de longitud para descarga, y dos muelles adicionales de 150 metros cada uno, para que las embarcaciones se reabastezcan antes de zarpar. Paralelo a uno de los muelles de concreto habrá otro flotante, para las tiburonerías que no pueden descargar en un muelle fijo, por la mayor altura de los primeros.

En el caso de la empresa Portuaria Quetzal, esta es la institución responsable de la gestión y administración de Puerto Quetzal, ubicado en el litoral pacífico de Guatemala. Su estratégica ubicación geográfica le permite prestar servicios, principalmente, a la Cuenca del Pacífico y Costa Oeste del Continente Americano, y por su cercanía con el Canal de Panamá, se conecta con el resto del mundo.

“Para hacer posible el desarrollo integral de Puerto Quetzal, el complejo portuario con una extensión total de 835.15 hectáreas, está dividido en diez (10) zonas. Dichas zonas se manejan con fines comerciales, y han sido puestas a disposición de entidades interesadas en desarrollar proyectos relacionados con la actividad portuaria. Su capacidad de carga



movilizada para el 2008 es de 6.83 millones de toneladas métricas, con un tránsito de contenedores total de 174,374 unidades y TEUS de carga, así como un movimiento total de pasajeros y cruceros de 60,403 unidades, con una atención de buques de diferentes medidas correspondiente al 2008 de más de 1,242.23 Convirtiéndolo en uno de los puertos más grandes y con más tráfico en Guatemala desde su creación el 26 de septiembre de 1979, a través del Organismo Ejecutivo por medio del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, emitió el Acuerdo de la creación de la Unidad Ejecutora del Complejo Portuario en el Litoral Pacífico (UNECPA) La unidad fue concebida como adscrita a la Presidencia de la República, con vigencia desde el 3 de octubre del mismo año.”⁴¹

⁴¹ Comisión de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas. *Informe sobre desarrollo sostenible*. Pág. 33.





CAPÍTULO VI

6. Actualización de la legislación marítima nacional frente al comercio internacional

Existen numerosas razones para considerar la actualización de la legislación marítima nacional, puesto que para poder establecer una adecuada escala de competitividad en el comercio internacional, es preciso que la legislación nacional se encuentre debidamente regulada. Entre estas razones se pueden mencionar en forma concreta las siguientes: Por un lado, la falta de actualización de toda la regulación del Derecho del Mar. Por otro lado, la falta de actualización de la legislación marítima comercial, que conlleva a la omisión de una adecuada regulación de tres tipos de contratos: El de fletamento, préstamo a la gruesa y la falta de la regulación de un seguro en materia de contratos marítimos.

6.1. El tráfico mercantil

Manuel García Amigo señala: “Existen ventajas innegables y la utilización de la Condiciones Generales de la Contratación en el tráfico económico moderno son absolutamente necesarias, tanto en la prestación de servicios a las grandes masas de público como en el tráfico actual de los bienes producidos en serie”⁴², y como ejemplo apunta el autor mencionado que, si en el supermercado, en el despacho de localidades para espectáculos públicos, o en una ventanilla de billetes de ferrocarril, cada contratante tuviese que discutir con los representantes de las empresas que venden o, producen aquellos bienes o servicios de las condiciones de contratación, es evidente que tales

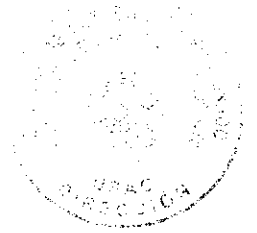
⁴² García Amigo, Máximo Manuel. *Derecho Comercial*. Pág. 135.



empresas no podrían funcionar: hoy no se puede someter a discusión las condiciones generales y en consecuencia suprimirse de la vida contractual, para evitar así los posibles peligros que representan.

A continuación se apuntan algunas de las ventajas que proporciona la utilización de las Condiciones Generales de la Contratación.

- Determinación exacta de los Derechos y obligaciones de la empresa, facilita un cálculo más aproximado por parte de la empresa.
- Elimina los tratos precontractuales, simplificando al máximo el procedimiento de formación y conclusión de los contratos, lo que tiene por consecuencia una gran rapidez en la celebración de los negocios, por eso es posible que un sólo representante de cualquier empresa pueda celebrar miles de contratos en un solo día.
- El uso de las Condiciones Generales de la contratación, permiten a la empresa uniformar el contenido jurídico de sus relaciones negociales, facilitando la contratación mediante los representantes en lugares diversos y alejados.
- Desde otro punto de vista para la actuación de la jurisprudencia, ya que los supuestos a juzgar y la norma contractual es siempre igual.
- Se acomodan perfectamente a la realidad social y a las necesidades prácticas.
- Las Condiciones Generales de la Contratación colaboran en la unificación del Derecho Comparado, relativamente a las relaciones contractuales a que se refieren, dada la aplicación sin límites de fronteras de muchos de sus modelos.



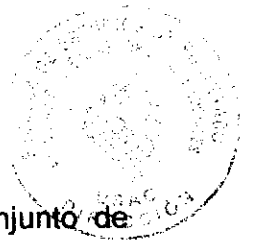
Arrubla Paucar dentro de las ventajas también apunta las siguientes:

- “Que los códigos han quedado anticuados, y el mismo legislador moderno carece de experiencia y de holganza para ocuparse de regulaciones, tan detalladas como requieren las necesidades de cada rama del comercio.
- Con las Condiciones Generales de la Contratación, se procura claridad y unidad en la interpretación y aplicación de los contratos.
- Que las limitaciones de las responsabilidades y obligaciones del empresario, se compensan con la disminución del precio de la mercadería y, con la posibilidad que le queda al cliente de cubrirse de riesgo mediante el seguro.

Hay ventajas incluso para el adherente, pues, hay igualdad para cada uno de los adherentes con la empresa oferente, no hay posibilidades que un contratante obtenga mejores condiciones que otro⁴³.

El concepto de mercado suele asociarse más especialmente con la ciencia económica; no obstante lo cual, compete a la ciencia del Derecho desde el punto de vista de su normatividad y regulación. Normatividad, por cuanto hay que establecer reglas para tráfico mercantil. Regulación, ya que es posible determinar sanciones de algunas conductas que pueden ser desarrolladas por agentes económicos, que atenten contra aquellas reglas.

⁴³ J. A., Arrubla Paucar.. *Contratos Mercantiles. Tomo II. Pág. 77.*



Se entiende por mercado desde el punto de vista económico: "Cualquier conjunto de transacciones o acuerdos de negocios entre compradores y vendedores"⁴⁴.

Desde el punto de vista jurídico, son pocos los autores que han definido el concepto de mercado, puesto que como se mencionó es más propio de las ciencias económicas. Manuel Ossorio indica al respecto: "Corrientemente se dan a esta palabra dos acepciones distintas: el lugar público donde se reúnen diversos individuos para la venta de productos de uso común, estando generalmente sometidos esos lugares a reglamentación municipal. También, el conjunto de las transacciones que se efectúan en una plaza o que se refieren a ciertas mercaderías"⁴⁵.

Las acepciones que ofrece el autor citado, son adecuadas pero no llenan las expectativas necesarias para la presente tesis. Sin embargo, se puede inferir que por el concepto de mercado, se ha de entender el conjunto de transacciones que tienen lugar para la compra y venta de mercaderías, productos, bienes o servicios y, que constituyen la sustancia u objeto de regulación de las leyes de comercio.

Al conjunto de normas que reglamentan las transacciones de las que se habla, se conoce con el nombre de leyes de competencia, concepto que se desarrolla a continuación.

En materia jurídica, competencia es una palabra poco común, salvo en el ámbito cognoscitivo de la rama comercial, en donde también suele nombrarsele como:

⁴⁴ R. Ekelund, Robert. & Robert F. Hébert. *Historia de la teoría económica y su método*. Pág. 31.

⁴⁵ M. Ossorio. *Ob. Cit.* Pág. 462.



competencia económica. En todo caso, se distingue de su uso en el Derecho procesal, donde usualmente sirve para nombrar a los límites de la jurisdicción.

En Guatemala no existe una normativa jurídica amplia para tal concepto. No se ha regulado una ley de competencia aún. En la Constitución Política de la República, se utiliza con su acepción económica únicamente en el Artículo 130.

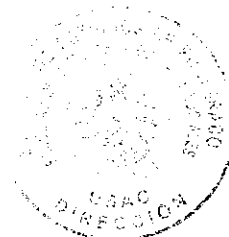
En el diccionario económico en línea se puede leer: “En teoría económica la competencia significa la existencia de muchos agentes cuyas acciones individuales no modifican los precios del mercado”⁴⁶.

Se puede afirmar, que competencia es el término con que se denomina al Derecho de los agentes económicos de poder ofrecer bienes y servicios dentro del mercado, en lícita rivalidad profesional con otros, pero en beneficio de los consumidores, de tal manera que estos últimos, tengan la posibilidad de elegir a quién compran dichos bienes o servicios.

Es la concurrencia de oferentes y demandantes de bienes y servicios, dentro de un mercado específico, existiendo rivalidad entre los distintos competidores.

La competencia económica corresponde a agentes económicos, sean estos considerados como personas individuales o jurídicas.

⁴⁶ <http://www.bcv.org.ve/c1/abceconomico.asp> (Guatemala, septiembre de 2014).



La competencia económica es el principal incentivo para que los mercados sean cada vez más eficientes. Esto se debe a que los consumidores, al gozar de total libertad para elegir a su proveedor, buscan al que cumpla de manera más completa con sus demandas. Es por esta razón, que las empresas en competencia tienen mayores incentivos para innovar, ampliar la oferta (precios más bajos) y mejorar la calidad de sus servicios.

Estas acciones a largo plazo traen mayores beneficios a la sociedad, pues fortalecen el crecimiento de la economía: Los individuos y empresas ante la demanda de una mayor eficiencia e incorporación de nuevas tecnologías, elevan su productividad.

En Guatemala, la competencia corresponde tanto al pequeño productor como a las grandes empresas, a las cosas mercantiles en general, como la empresa individual, y así también a las sociedades y transnacionales.

Para que haya competencia económica, es necesario que las condiciones de mercado sean iguales para todos y, no existan favoritismos. Un aspecto primordial para que exista competencia en los mercados es que haya varios participantes.

Además de lo anterior, también es necesario que ninguno de los agentes económicos detente demasiado poder, para evitar que pueda determinar los precios y cantidades ofrecidas de los distintos bienes y servicios.

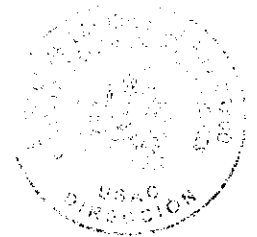


Como puede notarse, la competencia es un Derecho , es parte de las libertades individuales del ser humano. Sin embargo, nos afirma en el uno que: “la competencia económica no es únicamente un Derecho , puesto que constituye desde el punto de vista de la administración pública, una política de Estado, toda vez que representa una forma de organización social en las relaciones económicas”⁴⁷.

Con fundamento en lo anterior, se puede comprender la intención de los diputados de la Asamblea Nacional Constituyente en cuanto al contenido del Artículo 130 constitucional, que pretende garantizar la libre competencia, en contra de cualquier práctica que la limite u obstaculice, cuando señala que: *“Se prohíben los monopolios y privilegios. El Estado limitará el funcionamiento de las empresas que absorban o tiendan a absorber, en perjuicio de la economía nacional, la producción en uno o más ramos industriales o de una misma actividad comercial o agropecuaria. Las leyes determinarán lo relativo a esta materia ...El Estado protegerá la economía de mercado e impedirá las asociaciones que tiendan a restringir la libertad del mercado o a perjudicar a los consumidores”*. Siendo esto ya parte del Derecho antimonopólico, llamado asimismo Derecho de Competencia.

En consecuencia y para los efectos de la presente tesis, se afirma que, generada la competencia económica como política y garantizada por medio de una normativa y regulación adecuadas, se facilita la pluralidad de oferentes y demandantes; y se posibilita además, el desarrollo y crecimiento macroeconómico de un país o de una región global.

⁴⁷ B. Ekelund, Robert.. & Robert F. Hébert. *Ob. Cit.* Pág. 31.



Es importante también indicar que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) o UNCITRAL, establecida en 1966, y que es un órgano de la Asamblea General de las Naciones Unidas, es importante de analizar puesto que tiene como mandato general, de promover la armonización y unificación progresivas del Derecho Mercantil Internacional.

Desde la creación de éste órgano, se ha preparado una amplia gama de convenciones, leyes modelos y otros instrumentos relativos al Derecho sustantivo, aplicable a las operaciones comerciales o a otros aspectos del Derecho Mercantil que, repercuten en el comercio internacional.

La CNUDMI se reúne una vez al año, normalmente en verano, alternativamente en Nueva York y en Viena. Al igual que la mayoría de los órganos subsidiarios de la Asamblea General, integrada por todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, la CNUDMI está integrada por un número más reducido de Estados, a fin de facilitar sus deliberaciones. En su origen, estaba integrada por 29 Estados; ese número se elevó a 36 en 1973, y a 60 en 2004. Esa composición es representativa de las diversas regiones geográficas y de los principales sistemas económicos y jurídicos del mundo. Los miembros de la Comisión son elegidos por períodos de seis años, y el mandato de la mitad de ellos expira cada tres años.

En la Comisión están representados cinco grupos regionales: Estados de África; Estados de América Latina y el Caribe; Estados de Asia; Estados de Europa Occidental; Estados



de Europa Oriental y otros Estados. La CNUDMI es un órgano subsidiario de la Asamblea General de las Naciones Unidas y no forma parte de la Organización Mundial del Comercio (OMC). La Secretaría de la CNUDMI es la Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas. En cambio, la Organización Mundial del Comercio (OMC) es una organización intergubernamental, independiente.


6.2. El comercio marítimo

El comercio marítimo no es otra cosa que aquella actividad constituida por el intercambio y desplazamiento de mercancías, con el fin de satisfacer necesidades, y en la cual se utiliza y explota al mar y, a los recursos marítimos.

Subsecuentemente al desarrollo de la actividad mercantil marítima, la práctica, los usos y las costumbres, han introducido una serie de negocios y obligaciones y, más concretamente, contratos que le son propios o comunes. Entre los contratos antes aludidos se pueden mencionar a los siguientes:

- Contrato de compraventa mercantil

Por este contrato, una persona (individual o jurídica) denominada vendedor, transfiere a otra (también individual o jurídica) denominada comprador, la propiedad de una cosa a cambio de un precio.



Lo que caracteriza a esta compraventa es que tiende a ser en masa y, al menos uno de los dos sujetos (comprador y/o vendedor) es comerciante. Por estas mismas características es que hay una serie de especies propias de las compraventas mercantiles, según ésta incluya seguro, flete, despacho de aduanas, etcétera. Es por eso, que existen los Términos de Comercio Internacional o INCOTERMS, por sus siglas en inglés, los cuales han sido desarrollados, mantenidos y promovidos por la Comisión de Derecho y Práctica Mercantil de la Cámara de Comercio Internacional (CLP-ICC).

Algunos de estos términos ya aparecen en el Código de Comercio vigente (Decreto 2-70 del Congreso de la República) incluso con siglas en inglés en los Artículos 697, 698, 699 y 704. La versión más reciente de estos términos es la de "INCOTERMS 2010", que son los términos estandarizados y, que facilitan el comercio internacional al permitir que agentes de diversos países se entiendan entre sí.

Los INCOTERMS, son empleados usualmente en los contratos internacionales, y cuya definición está protegida por el Derecho de la Cámara de Comercio Internacional, CCI. Pudiéndose mencionar entre ellos, los siguientes:

- **EXW (ex-works, ex-factory, ex-warehouse, ex-mill.)**

El vendedor ha cumplido su obligación de entrega al poner la mercadería en su fábrica, taller, etc. a disposición del comprador. No es responsable ni de cargar la mercadería en el vehículo proporcionado por el comprador, ni de despacharla de aduana para la



exportación, salvo acuerdo en otro sentido. El comprador soporta todos los gastos y riesgos de retirar la mercadería, desde el domicilio del vendedor hasta su destino final.

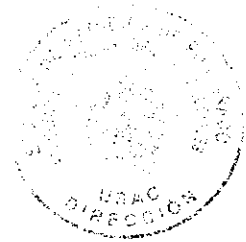
- **FCA - franco transportista - libre transportista (free carrier)**

El vendedor cumple con su obligación al poner la mercadería en el lugar fijado, a cargo del transportista, luego de su despacho de aduana para la exportación. Si el comprador no ha fijado ningún punto específico, el vendedor puede elegir dentro de la zona estipulada el punto donde el transportista se hará cargo de la mercadería. Este término puede usarse con cualquier modo de transporte, incluido el multimodal.

- **FOB- libre a bordo (free on board)**

Va seguido del puerto de embarque, significa que la mercadería es puesta a bordo del barco con todos los gastos, Derechos y riesgos a cargo del vendedor hasta que la mercadería haya pasado la borda del barco, con el flete excluido. Exige que el vendedor despache la mercadería de exportación.

Este término puede usarse solamente para el transporte por mar o vías acuáticas interiores.



- **FAS - libre al costado del buque (free alongside ship)**

La abreviatura va seguida del nombre del puerto de embarque. El precio de la mercadería se entiende puesta a lo largo (costado) del navío en el puerto convenido, sobre el muelle o en barcazas, con todos los gastos y riesgos hasta dicho punto a cargo del vendedor.

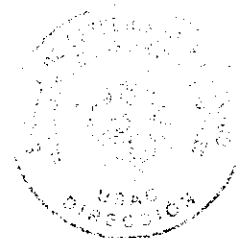
El comprador debe despachar la mercadería en aduana. Este término puede usarse solamente para el transporte por mar o vías acuáticas interiores.

- **CFR- costo y flete (cost & freight)**

La abreviatura va seguida del nombre del puerto de destino. El precio comprende la mercadería puesta en puerto de destino, con flete pagado pero seguro no cubierto. El vendedor debe despachar la mercadería en Aduana y solamente puede usarse en el caso de transporte por mar o vías navegables interiores.

- **CIF - costo, seguro y flete (cost, insurance & freight)**

La abreviatura va seguida del nombre del puerto de destino y, el precio incluye la mercadería puesta en puerto de destino con flete pagado y seguro cubierto. El vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente. El vendedor sólo está obligado a conseguir un seguro con cobertura mínima.



- **CPT- transporte pagado hasta (carriage paid to)**

El vendedor paga el flete del transporte de la mercadería hasta el destino mencionado. El riesgo de pérdida o daño, se transfiere del vendedor al comprador cuando la mercadería ha sido entregada al transportista.

El vendedor en este tipo de sigla, debe despachar la mercadería para su exportación.

- **CIP - transporte y seguro pagados hasta (carriage and insurance paid to)**

El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo CPT, pero además debe conseguir un seguro a su cargo.

- **DAF- entregado en frontera (delivered at frontier)**

El vendedor cumple con su obligación cuando entrega la mercadería, despachada en aduana, en el lugar convenido de la frontera, pero antes de la aduana fronteriza del país colindante. Es fundamental indicar con precisión el punto de la frontera correspondiente.

- **DES - entregada sobre buque (delivered ex ship)**

El vendedor cumple con su obligación, cuando pone la mercadería a disposición del comprador a bordo del buque en el puerto de destino, sin despacharla en aduana para la



importación.

- **DEQ - entregada en muelle (Derecho s pagados)**

El vendedor cumple con su obligación, cuando pone la mercadería a disposición del comprador sobre el muelle en el puerto de destino convenido, despachada en aduana para la importación.

- **DDU - entregada Derecho s no pagados (delivered duty unpaid)**

El vendedor cumple con su obligación, cuando pone la mercadería a disposición del comprador en el lugar convenido en el país de importación

- **DDP - entregada Derecho s pagados (delivered duty paid)**

El vendedor asume las mismas obligaciones que en DDU más los Derecho s, impuestos y cargas necesarias para llevar la mercadería hasta el lugar convenido. Entre los contratos más importantes se pueden mencionar:

- **Contrato de transporte o de fletamento**

Es un contrato de transporte por virtud del cual el naviero, personalmente o representado, arrienda a otro el buque equipado y armado, y se obliga a conducir en él a un lugar



determinado mercaderías o personas mediante un precio convenido. A este precio es al que se denomina flete.

La persona que da en arrendamiento el buque, y promete el transporte se llama fletante; y, el que carga el buque y paga el precio se denomina fletador.

Este contrato aparece regulado en el Artículo 972 del Libro III del Decreto Gubernativo 2946 (reformado) y se implementó en el Código de Comercio de Guatemala vigente. Se equipara al contrato de transporte, regulado en los Artículos del 794 al 823 del Código de Comercio vigente. Esta situación provoca una duplicidad de normativa respecto a ese contrato en un mismo cuerpo legal; y además, la definición contenida en el Decreto Gubernativo 2946, puede llamar a la confusión por hablar de arrendamiento y confundirse con el contrato de arrendamiento que se detallará a continuación. De cualquier forma se debe integrar el ordenamiento jurídico, y la solución al primer problema la da la Ley del Organismo Judicial en el Artículo 8 al establecer: “las leyes se derogan por leyes posteriores: (...) b) Parcialmente por incompatibilidad de disposiciones contenidas en las leyes nuevas con las precedentes; (...)”

Existe el criterio, que la parte regulada en el cuerpo legal indicado líneas arriba, como derogado, se encuentra en realidad, aún vigente.

Ante esta situación, se confirma la necesidad de crear una normativa unificada del Derecho Marítimo guatemalteco.



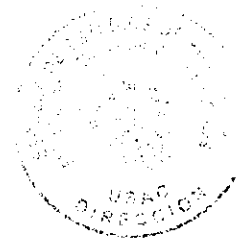
La situación se vuelve más crítica, cuando se puede analizar la ausencia de regulación en una época como la moderna, por virtud de tiempos en los que priva ya la utilización de transporte multimodal.

El transporte multimodal, según la Convención de las Naciones Unidas sobre Transporte Internacional Multimodal de Mercancías, se define así: “El transporte de mercancía utilizando, al menos dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente”⁴⁸. En Guatemala, no existe un cuerpo legal que contenga esta forma de contratación.

Según José María Rosario: “Un puerto suele ser considerado como un nodo entre la tierra y el agua o como una interfaz modal entre transporte terrestre y el marítimo o fluvial. En el marco de una gestión logística, el transporte por agua no puede estar separado del resto de las operaciones de transporte o de las demás etapas de la cadena de suministro global.”⁴⁹ El transporte es parte integrante del sistema que une suministro, almacenamiento, producción y distribución en el que los buques son almacenes flotantes y los puertos centros de distribución.

⁴⁸ Convención de las Naciones Unidas sobre Transporte Internacional Multimodal de Mercancías.

⁴⁹ J.M. Rosario Ramírez. *Transporte multimodal y oportunidad para puertos*. Pág. 13.



- **Contrato de arrendamiento de buque**

Este contrato es constitutivo de la forma, por virtud de la cual el propietario de un buque (arrendante) lo cede plenamente a otra persona (armador arrendatario) para su explotación comercial. Es también conocido por su nombre en inglés "Bareboat charter".

Se pueden determinar las modalidades de éste contrato como: "Time charter", la cual supone la acepción de la gestión comercial del buque al fletador, conservando el naviero o armador el control y la gestión náutica y, manteniendo al capitán y a la dotación de personal como dependiente suyo; y "Voyage charter", en la que el fletador contrata la totalidad de la capacidad de carga de un buque para un determinado viaje; no se produce ninguna transferencia en la póliza, ni comercial, ni náutica del buque y, el naviero pone a disposición del fletador el buque en su total capacidad.

- **Contrato de préstamo a la gruesa**

Este tipo de contrato se encuentra regulado en los Artículos 1167 al 1213 en el Título VI del Libro III del Decreto Gubernativo 2946 (reformado). Se reputará préstamo a la gruesa aquél en que, bajo cualquiera condición, dependa el reembolso de la suma prestada, y el premio por ella convenido del feliz arribo a puerto de los efectos, sobre que esté hecho o del valor que obtengan en caso de siniestro.



También se regula que quien entrega la cantidad se denomina prestador o dador; el que la recibe, prestatario o tomador; y el premio convenido, cambio, provecho o interés marítimo.

A esta contratación se le considera como el antecedente más serio del contrato de seguro, es también denominada como **gruesa aventura o riesgo marítimo** (o **Nauticum Foenus** por los romanos).

Existe el criterio, que la parte regulada en el cuerpo legal indicado líneas arriba, como derogado, se encuentra en realidad aún vigente. Ante esta situación, se confirma la necesidad de crear una normativa unificada de legislación marítima comercial.

- **Contrato de remolque**

Se entiende por este tipo de contratación como la tracción prestada de un buque a otro, o a un elemento flotante para su regulación.

- **Contrato de seguro marítimo**

Este tipo de contrato de comercio marítimo, es aquel por cuya virtud un asegurador conviene con el sujeto que asegura, asumir las consecuencias económicas de un riesgo marítimo, y se compromete a cubrir la indemnización pactada, y el segundo de los mencionados, se obliga a pagar, como contraprestación, una cantidad de dinero que recibe el nombre de prima.



El seguro marítimo *per se*, no se encuentra determinadamente regulado en ley alguna en la legislación nacional, pese a que se apliquen las normas relativas a los contratos comerciales de tierra.

6.3. Actualización de la legislación marítima comercial

El Derecho Marítimo guatemalteco, regulado en los cuerpos legales por virtud de las cuales se determinan las relaciones jurídicas cuyo teatro es el mar y su objeto el comercio marítimo, incluyéndose irreductiblemente tres normativas como lo son: La Ley de Pesca y Acuicultura, Decreto Número 80-2002 así como el Decreto 20-76 ambos del Congreso de la República de Guatemala, así como el Código de Comercio, Decreto Número 2-70, también del Congreso de la República de Guatemala, es preciso que sea sometido a un proceso de actualización.

La actualización referida, tiene que ver necesariamente con tres puntos específicamente: En primer lugar, el establecimiento en forma clara y concreta de diferencias entre los dos litorales que bañan las costas guatemaltecas, puesto que el territorio en el que se asienta el Estado de Guatemala no tiene una salida al mar sino desde dos puntos geográficamente distintos: El océano atlántico y el océano pacífico.

En segundo lugar, la regulación de contratos mercantiles y de seguros que no están debidamente contenidos en el Código de Comercio de Guatemala, Decreto Número 2-70



del Congreso de la República y que han sido descritos con detalle en páginas anteriores de este estudio.

En tercer lugar, no hay que descuidar que existen ya modernas formas de negociación comercial y mercantil marítima en el plano internacional, que ya no se corresponden con la legislación nacional actual, por cuanto temas como las siglas incoterms no contenidas en regulaciones específicas hacen la diferencia con respecto al lenguaje utilizado ya en la modernidad en las negociaciones comerciales internacionales.

La actualización de las normas atinentes al Derecho Marítimo en Guatemala, deben consistir o tender esencialmente a la unificación de normativas legales, de manera que no existan leyes para pesca comercial y leyes comerciales por separado, cuando pueden figurar en una misma ley.

En Guatemala, la desregulación, es decir la sistematización de códigos y leyes en cuerpos unificados es muy poco común. De hecho, en el caso del Derecho penal por ejemplo, hoy día se han creado una serie de regulaciones específicas y ajenas al contenido del Código Penal, Decreto Número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala. Por tal virtud, se han legislado cuerpos normativos con todas sus regulaciones posibles, tal el caso de la Ley Contra la Narcoactividad, Decreto Número 64-98 del Congreso de la República que incluso contiene su propia forma de participación en el delito y su propia forma de autoría, como si se tratara de maneras diferentes a las que pudiera ya contener el Código Penal.



En suma, lo que se quiere enfatizar, es que en Guatemala la tendencia es a regular en diferentes cuerpos normativos, materias que son muy parecidas o iguales.

Esto en no pocos casos, presenta la dificultad de la confusión en la aplicación de normas, cuando no, el conflicto de leyes.

Aplicado lo antes expuesto, al Derecho Marítimo en Guatemala, se tiene por ejemplo el caso del Código de Comercio de Guatemala, Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, que regula con cierto detalle los contratos de seguro y contiene entre otros algunos aplicables en materia comercial del Mar, que ya han sido desarrollados con detalle en el presente estudio. Sin embargo, por otro lado, también existe la normativa contenida en el Acuerdo Gubernativo 2946, del que se tiene la complicación adicional de haber sido derogados muchos de sus títulos y artículos, pero haber dejado vigentes otros, cuya sustancia es muy común con lo que se reguló en el Código de Comercio de Guatemala antes citado.

Entonces, la unificación de la legislación en materia de Derecho Marítimo, es algo que está pendiente en Guatemala, incluso desde el punto de vista de que en normativas como la Ley de Pesca y Acuicultura, Decreto Número 80-2002 del Congreso de la República de Guatemala, que contiene normas comerciales así como de otra índole (Derecho del Mar por ejemplo), y que por tanto, no se refieren exclusivamente a al Derecho Marítimo *per se*.



Esto es indudablemente, ejemplo claro de la dispersión de normas a la que se ha aludido, y cuando el capital extranjero desea invertir en Guatemala, (lo que constituye la única forma de desarrollo económico a corto plazo para cualquier Estado en el mundo, y que en caso contrario significa su retraso y postergación en perjuicio de las necesidades materiales de los guatemaltecos), las empresas con tales pretensiones, no encuentran una legislación unificada, y deben invertir además de lo que exigirá el proceso normal comercial, en asesorías jurídicas, procesos administrativos, tributarios y judiciales incluso, para poder ir unificando los criterios que se manejan a escala internacional, con el ámbito nacional.

En otras palabras, la demostración de la necesidad de modernizar, actualizar y finalmente unificar los cuerpos normativos en materia de Derecho Marítimo, homologándolos con las normas internacionales en la misma materia, quedan demostrados con el ejemplo de la necesidad que tienen los estados de recurrir a tratados de libre comercio para poder unificar normas de actuación comercial.

Estos últimos, aunque contenidos por una serie de argumentaciones de sociedades civiles, siguen imponiendo su vigencia y logrando aunque sea, la prosperidad de los negocios entre las grandes empresas.

La actualización de normativas como las explicadas, quedan demostradas incluso por el axioma jurídico que reza que el hecho social precede al hecho jurídico.

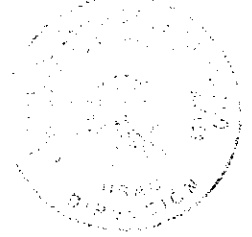


En tal sentido, se puede indicar que las normas como las contenidas en el Decreto Número 20-76 del Congreso de la República de Guatemala, han dejado de tener la aplicación y actualidad con la que se aprobaron en su coyuntura, a reserva de que el mencionado cuerpo legal es tan sólo el segundo instrumento que contiene la misma materia que reguló otro decreto en época de los años 30 en Guatemala.

De manera que, como resultado del normal curso de desarrollo de los hechos sociales, se ha vuelto necesaria la actualización de las normas. En materia de Derecho Marítimo resulta especialmente interesante la constante modernización de los cuerpos legales internacionales demostrados con los convenios legales entre países y especialmente los derivados de las asambleas de la Organización de Naciones Unidas, ONU.

El Derecho ambiental, el Derecho del Mar y el Derecho portuario, también son materias modernas o bien simplemente cambiantes, que en su actualización evidencian la necesidad de actualizar el Derecho Marítimo. Especialmente por la afectación que puede llegar sufrir algunos conceptos comunes con estas normativas.

El Derecho portuario por ejemplo, ha progresado mucho en la reciente época, por la actualización constante a su vez, del Derecho tributario y la necesidad de establecer gravámenes a las distintas actividades comerciales y la creación e invención de diferentes tipos de mercadería.



En suma, el desarrollo de los acontecimientos, evidencian claramente la necesidad de actualizar no de ahora o únicamente hoy, sino de forma constante y periódica las diferentes normativas. Esencialmente, no hay que descuidar que el Derecho no es estático, sino lo contrario: una disciplina esencialmente cambiante, por cuanto las relaciones jurídicas de los seres humanos y de los Estados también resultan cambiantes sobre manera.

En cuanto al Derecho Marítimo y su relación con el Derecho Ambiental, se puede evidenciar que habiendo en el pasado el concepto de que las especies animales acuáticas eran inacabables y por ello la pesca indiscriminada, el cuidado del medio ambiente marítimo ha dado al traste con tal idea, y se ha demostrado el peligro de extinción de algunos especímenes.

Tal como se explicó en su momento, especies como los camarones o los túnidos, también resultan estacionarias y por ende la regulación de vedas y limitaciones a su captura y pesca debe privar especialmente en los cuerpos normativos de Derecho Marítimo.

En Guatemala por ejemplo, esto conduce a dos niveles de análisis que no se puede soslayar.

Por un lado, la veda de camarones y cualquier especie estacionaria o bien en peligro de extinción debe ser objeto de una regulación más detallada y no tan general como la que existe actualmente. Sin embargo, esto demuestra de paso otro aspecto importante, que



las estaciones en que pueden cultivarse o bien pescarse tales especies no son las mismas en la costa Atlántica que en el Pacífico Sur.

Se hace necesario entonces crear un cuerpo normativo tanto de pesca como de Derecho Marítimo en general, que contenga las especializaciones y enfatice las diferencias entre los dos litorales de Guatemala.

Así mismo, se demuestra que no puede crearse una norma jurídica para el Atlántico y otra para el Pacífico, porque esto traería dificultades y engorras formas de aplicación de las leyes incluso a las empresas que desean invertir en Guatemala, además las mismas empresas de logística resultan afectadas con la creación de dos normas diferentes como si se tratara de dos países, uno en el Atlántico y otro en el Pacífico, cuando si bien es cierto, las características naturales son diferentes en ambos litorales, la legislación nacional en Guatemala es una y por ello conviene una única ley, en cuyo contenido normativo se hagan las diferencias correspondientes.

Se trata en consecuencia, de establecer una regulación unificada pero con ondas reflexiones técnicas que permitan una mejor forma de regulación de las relaciones comerciales que tienen como escenario el mar.

Debido a la falta de unificación de los principales cuerpos legales que regulan las relaciones comerciales entre Estados y particulares utilizando las empresas de logística que tienen como escenario el mar, en la legislación nacional, así como la falta de



adecuación de los mismos al comercio internacional, es preciso que el Estado de Guatemala, por medio del Congreso de la República de Guatemala lleve a cabo una actualización de normativas aplicables al Derecho Marítimo Comercial.

Entre las características esbozadas anteriormente de la problemática del Derecho Marítimo guatemalteco, se encuentra además la inexistencia de una política para la actividad pesquera y, el aprovechamiento de los recursos marítimos, acorde con los tratados internacionales y el comercio exterior.

Ciertamente, el Estado de Guatemala y los gobiernos en particular de todos los períodos presidenciales hasta la fecha, no han puesto atención a la riqueza que representa para el desarrollo comercial de la nación el Derecho Marítimo.

De esa cuenta, se puede observar que en Guatemala no hay una política de gobierno tendiente a declarar como de interés general la regulación al respecto.

Se trata de un aspecto de la economía nacional y del comercio hacia el exterior que en realidad se ha explotado y tratado muy poco.

La falta de una legislación adecuada en materia de Derecho Marítimo para Guatemala, y especialmente el hecho de que en muchos casos, tal legislación ya no tiene mayor aplicabilidad dados los cambios en el comercio internacional de productos extraídos del



Mar, y de la evolución natural de los procesos de pesca artesanal e industrial en ambos litorales, que bañan las playas guatemaltecas.

Entre las causas de esta problemática se encuentra la falta de regulación de la unificación del Derecho Marítimo en Guatemala, que regule la actividad pesquera y el aprovechamiento de los recursos marítimos, acorde con los tratados internacionales y el comercio exterior, así como la inexistencia de un programa de actualización de la legislación existente, que permitiera definir por medio de una política del Derecho del Mar, la creación unificada de una normativa que recogiera en un solo cuerpo la legislación existente sobre el tema.

Los efectos de esta problemática, consisten en la falta de regulación de las actividades marítimas, y la poca competitividad del Derecho Marítimo guatemalteco en relación con el comercio exterior, además de los pocos incentivos a la producción pesquera nacional guatemalteca, que podría generar, inclusive, una mejora en el crecimiento de la economía nacional.

La normativa existente en materia de Derecho Marítimo en Guatemala, especialmente en el ámbito comercial, no se encuentra debidamente actualizada y la mayoría de los cuerpos legales aplicables a toda actividad relativa al mar, esta diseminada en diferentes normas jurídicas que no corresponden a los convenios y actividades comerciales, que en la escala internacional.



La normativa existente para la pesquería de camarón en el Atlántico, tiene una mínima capacidad práctica para limitar el acceso de nuevas unidades productivas a la pesquería. En otras palabras, la legislación nacional ha sido poco útil para el efecto de restringir el crecimiento de pescadores, tanto industriales como artesanales.

La época y duración de la veda de camarón en el Atlántico, no está basada en las características y dinámica del stock de camarón del Golfo de Honduras, sino que se basa en lo establecido para los recursos del Pacífico. La tradición pesquera del país está directamente ligada a la actividad de la costa pacífica, hasta hace muy poco tiempo el nivel de control y, fiscalización de las medidas de regulación existentes, era muy baja en la costa Atlántica.

Estas problemáticas son debidas en gran medida a que la legislación del Derecho Marítimo en Guatemala, no ha sido debidamente actualizada, especialmente el Decreto 80-2002 del Congreso de la República, Ley General de Pesca y Acuicultura, la cual no constituye en la actualidad, una forma adecuada al comercio exterior.

Por otro lado, la Ley General de Pesca y Acuicultura Decreto Número 80-2002 del Congreso de la República de Guatemala, no ha logrado ser el instrumento legal que se propusieron los legisladores al momento de promulgarla, en el sentido que el Estado cumpla con su función de velar por la seguridad alimentaria, estableciendo los controles necesarios en la captura, cultivo y procesamiento de productos hidrobiológicos.

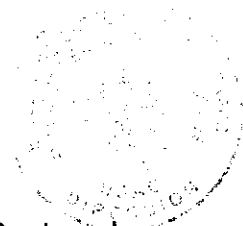


La legislación comercial del Mar en Guatemala se encuentra en un atraso notorio respecto a la legislación internacional. El desarrollo del Derecho Comercial del Mar ha avanzado, sin que Guatemala pueda armonizar su legislación con la de otros países ni con el contenido de los tratados y convenios internacionales en esa materia. Las exigencias del mercado exterior hacen obsoletas la legislación comercial del Mar en Guatemala

Se ha demostrado que la normativa existente en materia de Derecho Marítimo en Guatemala, especialmente en el ámbito comercial, no se encuentra debidamente actualizada y la mayoría de los cuerpos legales aplicables a toda actividad relativa al mar, esta diseminada en diferentes normas jurídicas que no corresponden a los convenios y actividades comerciales, que en la escala internacional se gestan hoy día.

La falta de unificación de los principales cuerpos legales que, regulan las relaciones comerciales, que tienen como escenario el mar, en la legislación nacional, así como la falta de adecuación de los mismos al comercio internacional, es preciso que el estado de Guatemala, por medio del Congreso de la República de Guatemala, lleve a cabo una actualización de normativas aplicables al Derecho Marítimo comercial.

También es preciso señalar que, con investigaciones serias y con la naturaleza de la que se propone, se engrandece a la academia, porque cualquier estudio que profundice el conocimiento del Derecho , sirve a las generaciones posteriores que optan vocacionalmente por la profesión.



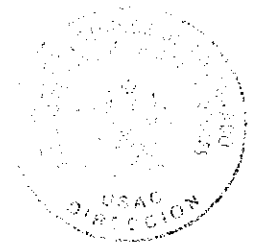
La posible solución a la presente problemática consiste en que el Estado de Guatemala, por medio del Congreso de la República, se actualice la legislación marítima comercial, que regule todas las actividades relativas al comercio marítimo interno y externo.



CONCLUSIONES

1. El Derecho Marítimo guatemalteco, se encuentra en un atraso notorio respecto de la legislación internacional. El desarrollo del Derecho Comercial del Mar ha avanzado, sin que Guatemala pueda armonizar su legislación con la de otros países.
2. Las exigencias del comercio exterior, hacen obsoleta la legislación comercial del Mar en Guatemala, por virtud que no se incluyen en estas a las empresas de logística o embarcadores.
3. Debido a la falta de unificación de los principales cuerpos legales como la Ley de Pesca y Acuicultura, Decreto Número 80-2002 y el Decreto 20-76 ambos, del Congreso de la República de Guatemala, así como los usos mercantiles de seguros e inconterms, que atañen a las relaciones comerciales cuyo teatro es el mar, y de comercio marítimo, en la legislación nacional, así como la falta de adecuación de los mismos al comercio internacional, es preciso que el Estado de Guatemala, por medio del Congreso de la República de Guatemala, lleve a cabo una actualización de normativas aplicables al Derecho Marítimo comercial.





BIBLIOGRAFÍA

Aguilar Mawdsley, Andrés. *El Derecho del Mar desde el punto de vista de Latinoamérica*. Nuevo México, Ed. Splieger, 2004.

Arrubla Paucar, Jaime Alberto. *Contratos Mercantiles*. Tomo II. Madrid. Editorial Jurídica Diké. 1987.

Ballbé, Manuel & Franch, Marta. *Manual de Derecho Administrativo*. España. Editorial Universidad Autónoma de Barcelona. Catalunya. 2002.

Bello, Andrés. *Principios de Derecho de gentes*, Ed. Colombiana, Bogotá, Colombia, 2000.

Cabanellas de Torres, Guillermo. *Diccionario jurídico elemental*, Buenos Aires, Argentina, Ed. Heliasta SRL, 1999.

Calderón Morales, Hugo H. *Derecho Procesal Administrativo*. Guatemala. Segunda edición actualizada. Editorial Llerena. 1999.

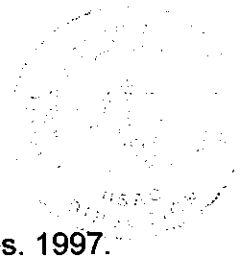
Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*, Ed. F. Carrillo, México, DF, 1970.

Comisión de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas. Informe sobre desarrollo sostenible. Estados Unidos, 2008.

Ekelund, Robert B. & Robert F. Hérbert. *Historia de la teoría económica y su método*. México. Editorial McGraw-Hill. 1992.

Facultad de Ciencias Ambientales y Agrícolas, Universidad Rafael Landívar. *Síntesis del perfil ambiental de Guatemala*. Guatemala. Universidad Rafael Landívar, 2005.

FONSECA, Francisco. *Nuevo Derecho del Mar*, Ed. PPU, Lima, Perú, 2001.



García Amigo, Máximo Manuel. *Derecho Comercial*. Madrid. Editorial Tecnos. 1997.

Informe de visita del Relator Especial de Naciones Unidas sobre el Derecho a la alimentación. Organización de Naciones Unidas, ONU, 201

Instituto de Incidencia Ambiental, IIC, *Informe anual del Instituto de Incidencia Ambiental de la Universidad Rafael Landívar de Guatemala*. Universidad Rafael Landívar, Guatemala, 2005.

Instituto Nacional de Estadística (INE). Índice de Precios al Consumidor. Diciembre 2003.

Laponte Echeverria, Juan. *Derecho Marítimo*. México Ed. Porrúa. DF, 2002.

Ossorio Manuel. *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales*, Buenos Aires, Argentina, Ed. Heliasta SRL, 1993.

Presidencia de la República de Guatemala. *Política nacional de seguridad alimentaria y nutricional, Guatemala 2005*. Secretaría de Relaciones Públicas de la Presidencia, Guatemala, 2006.

Real Academia de la Lengua. *Diccionario de la lengua española*. Ed. Espasa Calpe, S.A., Madrid, España, 2008.

Soto Klos, Eduardo. *Derecho Administrativo: Bases Fundamentales*. Tomo II. Editorial Porrúa, México, 1996.

Tomy T. B. Koh, *Memoria del Discurso del Presidente de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. ONU. 2010.

UNIPESCA, *Informe anual sobre flota camaronera*. Pág. 13.



Referencias electrónicas:

<http://www.ecouncil.ac.cr/Centroam/CONAMA/conam.htm>. (Guatemala, enero de 2011).

www.conama.org.com (Guatemala, 16 de septiembre de 2010)

www.insivumeh.gob.gt (Guatemala, 16 de septiembre de 2010).

www.wikipedia.org.com, Derecho de mar, (Guatemala, 16 de septiembre de 2010).

www.wikipedia.org.com, Pesca artesanal, (Guatemala, 16 de septiembre de 2010).

Artículos y revistas:

El periódico, **Guatemala, Belice y el mar II**, (Guatemala, 4 de septiembre de 2009).
Pág. 15.

Legislación:

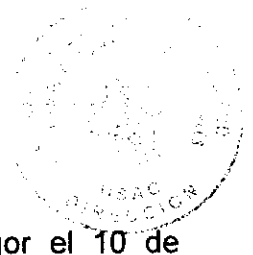
Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

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

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

Ley del Sistema Nacional de Seguridad Alimentaria y Nutricional, Decreto 32-2005 del Congreso de la República de Guatemala, 2005.

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



Convenciones internacionales

Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua, que entró en vigor el 10 de septiembre de 1964.

Convención sobre Alta Mar, que entró en vigor el 30 de septiembre de 1962.

Convención sobre Plataforma Continental, que entró en vigor el 10 de junio de 1964.

Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos del Alta Mar, que entró en vigor el 20 de marzo de 1966.

Convención Sobre Derecho del Mar, de la Organización de Naciones Unidas del 10 de diciembre de 1982.