

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

**LA NECESIDAD DE LEGISLAR A FAVOR DE UN CONTRATO DE SEGUROS SOBRE
LOS RIESGOS Y DAÑOS QUE PUEDA CAUSAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE
SUSTANCIAS PELIGROSAS A GUATEMALA**

VICTOR HUGO MARROQUÍN ARMAS

GUATEMALA, FEBRERO DE 2016

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

**LA NECESIDAD DE LEGISLAR A FAVOR DE UN CONTRATO DE SEGUROS SOBRE
LOS RIESGOS Y DAÑOS QUE PUEDA CAUSAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE
SUSTANCIAS PELIGROSAS A GUATEMALA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

VICTOR HUGO MARROQUÍN ARMAS

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, Febrero de 2016

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
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.	Jhonathan Josué Mayorga Urrutia
VOCAL V:	Br.	Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO:	Lic.	Daniel Mauricio Tejeda Ayestas

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic. Carlos Alberto Cáceres Lima
Secretario:	Lic. Mauro Danilo García Toc
Vocal:	Lic. René Siboney Polillo Cornejo

Segunda Fase:

Presidente:	Lic. Edgar Mauricio García Rivera
Secretario:	Lic. René Siboney Polillo Cornejo
Vocal:	Licda. Vilma Karina Rodas Recinos

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



Licenciada MARIELA DE LA ASUNCIÓN MENDOZA IRUNGARAY
ABOGADA Y NOTARIA
7 Avenida 2-51 Zona 1 Mixco
Tel: 5413-7346

Doctor

Bonerge Amílcar Mejía Orellana

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas Y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho.



Atenta y respetuosamente me dirijo a usted en atención a la providencia de esa dirección de fecha Tres de mayo de dos mil trece, en la cual fui nombrada Asesora de Tesis del bachiller **VICTOR HUGO MARROQUÍN ARMAS**, intitulado "**LA NECESIDAD DE LEGISLAR A FAVOR DE UN CONTRATO DE SEGUROS SOBRE LOS RIESGOS Y DAÑOS QUE PUEDA CAUSAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUSTANCIAS PELIGROSAS A GUATEMALA**" luego de haber realizado la asesoría correspondiente, informo que la tesis antes mencionada a mi criterio, cumple con todos los requisitos y formalidades que establece la normativa de esta facultad.

Por lo anterior me permito informarle de los siguientes aspectos:

1. El contenido del tema investigado por el bachiller, es de importancia respecto a su contenido científico y técnico ya que es una manifestación concreta por cuanto se utilizo el análisis y razonamiento jurídico adecuado con la temática propuesta y cuya técnica de recopilación de datos son coincidentes con lo escrito en forma lógica deductiva.
2. En cuanto a la metodología utilizada en la investigación fue la síntesis la cual se utilizó para integrar el objeto de la investigación para que fuera congruente con el informe final de acuerdo a la doctrina y a la legislación vigente, otro método utilizado fue el análisis, este fue indispensable para estudiar los temas de investigación. En relación a la técnica de investigación el bachiller utilizó la elaboración de fichas bibliográficas que sirvieron para recopilar fuentes de investigación doctrinal y de legislación para fundamentar la bibliografía en el informe final.
3. La redacción utilizada en la investigación es la adecuada ya que cumple las normas establecidas por la Real Academia de la Lengua Española.



Licenciada MARIELA DE LA ASUNCIÓN MENDOZA IRUNGARAY
ABOGADA Y NOTARIA
7 Avenida 2-51 Zona 1 Mixco
Tel: 5413-7346

4. La contribución científica del trabajo de investigación, a mi opinión es favorable ya que el tema es de importancia y el contenido de carácter socio-jurídico, la naturaleza de la investigación brinda un aporte muy valioso a la temática de los seguros y el transporte marítimo de sustancias peligrosas que ingresan a Guatemala.
5. En relación a las conclusiones y recomendaciones a las cuales se llegó en la investigación, el bachiller demuestra capacidad de análisis y aportación académica de manera congruente con el tema aportado en la investigación.
6. La bibliografía empleada por el bachiller, es adecuada y coherente con el contenido del trabajo, con la estructura, adicionalmente es adecuada a las circunstancias concretas.

Por lo anteriormente expuesto, indico que el contenido del trabajo cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo que emito DICTAMEN FAVORABLE, para que se proceda con el trámite respectivo para evaluarse posteriormente por el Tribunal Examinador en el Examen Publico de Tesis, previo a optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Sin otro particular, me despido de usted.

Atentamente,

Licenciada Mariela de la Asunción Mendoza Irungaray
Abogada y Notaria
Colegiado 9,158

Licda. Mariela de la Asunción Irungaray
Abogada y Notaria



USAC
TRICENTENARIA

Universidad de San Carlos de Guatemala
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Edificio 5-7 Ciudad Universitaria
Guatemala, Guatemala



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 29 de julio de 2013.

Atentamente, pase a el LICENCIADO MYNOR ARMANDO CASTELLANOS MEDA, para que proceda a revisar el trabajo de tesis de el estudiante VICTOR HUGO MARROQUÍN ARMAS, intitulado: "LA NECESIDAD DE LEGISLAR A FAVOR DE UN CONTRATO DE SEGUROS SOBRE LOS RIESGOS Y DAÑOS QUE PUEDA CAUSAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUSTANCIAS PELIGROSAS A GUATEMALA".

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


LIC. CARLOS MANUEL CASTRO MONROY
SUBJEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS



cc.Unidad de Tesis
CMCM/iyr.



Licenciado MYNOR ARMANDO CASTELLANOS MEDA
ABOGADO Y NOTARIO
4 Avenida 3-89 Oficina 207 Zona 1 Villa Nueva
Tel: 5700-0372.

Doctor Bonerge Amílcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas Y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.



Por este medio me dirijo a usted y en atención al nombramiento de Revisor de Tesis de fecha Veintinueve de julio de dos mil trece, del bachiller **VICTOR HUGO MARROQUÍN ARMAS**, intitulado **“LA NECESIDAD DE LEGISLAR A FAVOR DE UN CONTRATO DE SEGUROS SOBRE LOS RIESGOS Y DAÑOS QUE PUEDA CAUSAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUSTANCIAS PELIGROSAS A GUATEMALA”** informo, que dicha tesis, cumple con todos los requisitos y formalidades que establece el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Y para el efecto hago constar los siguientes aspectos:

1. La metodología y técnicas de investigación utilizadas, es la *síntesis que integra el objeto de la investigación*; dando congruencia al informe final, de acuerdo a la doctrina y a la legislación vigente. El análisis, fue indispensable para estudiar los temas de investigación. En cuanto a la técnica de investigación de tesis, el bachiller utilizó fichas bibliográficas que recopilan fuentes de investigación doctrinal y de legislación para fundamentar la bibliografía en el informe final.
2. En mi opinión sobre la redacción utilizada en dicho trabajo de investigación por el bachiller, es aceptable y acorde a lo establecido en el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y la Real Academia de la Lengua Española.
3. El contenido científico y técnico de la tesis, es de importancia, ya que se concretizan análisis y razonamientos jurídicos, adecuados con la temática propuesta. La técnica de recopilación de datos son coincidentes con lo escrito en forma lógica deductiva.



Licenciado MYNOR ARMANDO CASTELLANOS MEDA
ABOGADO Y NOTARIO
4 Avenida 3-89 Oficina 207 Zona 1 Villa Nueva
Tel: 5700-0372.

4. El aporte científico del trabajo de investigación, en mi opinión es favorable y su contenido es de importancia y de carácter socio-jurídico, la investigación brinda un aporte valioso al tema de los seguros y el transporte marítimo de sustancias peligrosas que ingresan a Guatemala.
5. La bibliografía empleada por el estudiante, es adecuada al contenido del trabajo, y a las circunstancias concretas.
6. En las conclusiones y recomendaciones de la investigación, se muestra capacidad de análisis y aportación académica de manera congruente con el tema aportado en la investigación.

Por lo anteriormente expuesto, hago constar que el contenido del trabajo cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo que emito DICTAMEN FAVORABLE, para que se proceda con el trámite respectivo para evaluarse posteriormente por el Tribunal Examinador en el Examen Publico de Tesis, previo a optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Sin otro particular, me suscribo.

Atentamente,

Licenciado Mynor Armando Castellanos Meda
Abogado y Notario
Colegiado 7,578



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 20 de agosto de 2015.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante VICTOR HUGO MARROQUÍN ARMAS, titulado LA NECESIDAD DE LEGISLAR A FAVOR DE UN CONTRATO DE SEGUROS SOBRE LOS RIESGOS Y DAÑOS QUE PUEDA CAUSAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUSTANCIAS PELIGROSAS A GUATEMALA.

Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/srs.



Dr. Avidán Ortiz Orellana
DECANO





DEDICATORIA

- A DIOS:** Por iluminarme, guiarme y bendecirme para alcanzar esta meta.
- A MI MADRE:** Aura Leticia Armas Castillo por Criarme, aconsejarme y apoyarme, por su amor y ternura que siempre me ha brindado.
- A MI ESPOSA:** Scarleth Anabella González López por su paciencia, abnegación y colaboración incondicional.
- A MIS HIJOS:** Victoria Anabella, Sebastian Matteo Marroquín González y Brandonn Andrés Marroquín Moscoso, por ser mi inspiración de esfuerzo y el deseo de triunfar en la vida.
- A MIS SUEGROS:** Por su apoyo incondicional y el ánimo que siempre me brindaron.
- EN ESPECIAL:** A la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Comercio marítimo.....	1
1.1. Mediterráneo.....	2
1.1.1. Edad Antigua.....	3
1.1.2. Edad Media.....	4
1.2. Desarrollo del derecho marítimo.....	5
1.3. Concepto.....	6
1.3.1. En sentido amplio.....	6
1.3.2. En el sentido estricto.....	7
1.3.3. Derecho de navegación.....	7
1.3.4. Derecho marítimo.....	8
1.3.5. Derecho oceánico.....	11
1.4. Fuentes.....	12
1.5. Transporte por mar.....	13
1.6. Naturaleza jurídica.....	14
1.7. Convenios y tratados internacionales.....	15
1.8. Derecho internacional.....	15
1.9. Legislación nacional.....	16



Pág.

1.9.1. Servicio marítimo de transporte.....	17
1.9.2. Las aguas de la zona marítima son bienes del Estado.....	18
1.10. En la actualidad.....	20

CAPÍTULO II

2. Seguros.....	21
2.1. Contrato de seguro.....	21
2.2. Seguro marítimo.....	24
2.3. En la comunidad europea.....	29
2.4. Seguro FOB.....	30
2.5. Seguro CIF costo, seguro y flete (cost, insurance & freight).....	32
2.5.1 Obligaciones del vendedor en el sistema CIF.....	32
2.5.2. Obligaciones del comprador CIF.....	33
2.5.1.3. Riesgo en la compraventa CIF.....	34
2.5.1.4. Seguro incompleto.....	34
2.5.1.5. Costo y flete.....	35
2.6. CIP Transporte y seguro pagados hasta carriage and insurance paid to.....	35
2.7. Seguro de daños.....	35
2.7.1. Con utilidades.....	36
2.7.2. Límite de responsabilidad.....	37
2.7.3. Varios seguros.....	37



	Pág.
2.7.4. Responsabilidad.....	38
2.7.5. Reparto proporcional.....	38
2.7.6. Enajenación de objeto asegurado.....	38
2.7.7. Pólizas a la orden.....	39
2.7.8. Acreedores privilegiados.....	39
2.7.9. Colaboración del asegurado.....	40
2.7.10. Consentimiento del asegurador.....	40
2.7.11. Seguro de cosas genéricas.....	41
2.7.12. Riesgos excluidos.....	41
2.7.13. Monto de indemnización y otros detalles.....	41
2.8. Seguro de menores.....	44
2.9. Seguro de un tercero.....	44
2.10. Interdicto o menor de 12 años.....	44
2.11. Designación de beneficiarios.....	45
2.12. Beneficiario irrevocable.....	45
2.13. Beneficiarios genéricos.....	46
2.14. Muerte de beneficiarios.....	47
2.15. Derecho propio del beneficiario.....	47
2.16. Comentarios.....	48



CAPÍTULO III

3. Materiales peligrosos que transportan las naves hacia Guatemala.....	49
3.1. Descripción de puertos.....	49
3.1.2. Puerto Quetzal.....	49
3.1.2.1. Descripción de las instalaciones físicas.....	50
3.1.2.2. Descripción de los sitios de atraque.....	50
3.1.2.3. Acceso de vía marítima.....	51
3.1.3. Puerto Barrios.....	51
3.1.4. El Puerto Santo Tomás de Castilla.....	55
3.1.4.1. Industria de cruceros.....	55
3.1.5. Puerto San José.....	56
3.1.6. Puerto El Sitio.....	57
3.2. Riveras.....	57
3.3. Costas.....	58
3.4. Poblaciones susceptibles.....	59
3.5. Explosivos.....	59
3.5.1. Sustancias explosivas por naturaleza.....	60
3.5.1.1. Deflagrantes.....	61
3.5.1.2. Pólvora negra.....	61
3.5.1.3. Detonantes.....	62



	Pág.
3.5.2. Sustancias explosivas por sensibilidad.....	62
3.5.2.1. Primarios.....	62
3.5.2.2. Secundarios.....	63
3.5.2.3. Terciarios.....	64
3.6. Sustancias explosivas por utilización.....	64
3.6.1. Iniciado.....	65
3.6.2. Carga.....	65
3.6.2.1 Multiplicador.....	66
3.7. Sustancias explosivas mezcladas.....	66
3.7.1. Dinamitas.....	66
3.8. Radiactivos.....	67
3.9. Contaminantes.....	68
3.9.1. Hidrocarburos.....	68
3.9.2. Materiales nucleares.....	75
3.10. Infeccivos.....	75

CAPÍTULO IV

4. Desarrollo del seguro en el ámbito marítimo y su legal implementación para proteger a personas que viven en las zonas aledañas a puertos y costas de Guatemala.....	77
--	----



4.1. Antecedentes.....	77
4.1.1. Seguro sobre abordaje.....	77
4.1.2. Contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.....	77
4.1.3. Daños por grandes riesgos.....	79
4.1.4. Transporte marítimo de sustancias peligrosas.....	80
4.1.5. Remoción de restos de naufragio.....	82
4.2. Naturaleza.....	83
4.3. Objeto.....	84
4.4. Ámbito de aplicación.....	85
4.5. Riesgos cubiertos.....	86
4.6. Contingencias incluidas.....	87
4.7. Contingencias excluidas.....	87
4.8. Obligatoriedad.....	87
4.9. Desastres cubiertos.....	88
CONCLUSIONES.....	89
RECOMENDACIONES.....	91
BIBLIOGRAFÍA.....	93



INTRODUCCIÓN

Se justifica esta tesis, porque en ella se da a conocer la importancia de crear un contrato de seguros, de carácter obligatorio a los barcos y naves que arriban a Guatemala con sustancias peligrosas; con beneficio a los pobladores de los diferentes muelles y puertos en donde se descargan sustancias químicas y contaminantes.

El objetivo es determinar la importancia que los barcos transportadores de sustancias peligrosas, tengan un seguro de carácter obligatorio para prevenir o subsanar los daños que dichos desembarques, puedan provocar a los pobladores, a la flora y fauna de los diferentes puertos.

La hipótesis se ha comprobado, con el trabajo de campo, al entrevistar a mujeres y hombres de la cultura garífuna que habitan en puerto barrios y Livingston, quienes manifiestan tener degeneración en la piel, cáncer, destrucción y deformación de tejidos, a consecuencia de la radiación, el derramamiento de materiales químicos, materiales contaminantes, tales como eses fecales, desechos tóxicos que afectan el bien protegido de la vida, así como el derecho a la salud el trabajo y alimentación.

La presente tesis fue desarrollada en cuatro capítulos; exponiendo en el primer capítulo cómo se desarrolla el comercio marítimo, el derecho de navegación, la naturaleza jurídica, los convenios, los tratados internacionales y su historia; en el segundo capítulo, se expone los seguros de costo y flete, de los riesgos que se suscitan en la compraventa CIF, pólizas a la orden, el seguro de las cosas genéricas y el derecho propio de los beneficiarios; en el tercer capítulo, se hace énfasis de algunos materiales



peligrosos que transportan las naves o barcos a Guatemala, así como la descripción de las instalaciones físicas sitios de atraque y el acceso vía marítima a los diferentes puertos del país, brindando una reseña de las sustancias de naturaleza explosiva por sensibilidad, por utilización y por mezclas, así como los hidrocarburos y materiales nucleares e infectivos; en el cuarto capítulo, se expone el desarrollo del seguro en el ámbito marítimo y su legal implementación para proteger a las personas que viven en las zonas aledañas a puertos y costas de nuestro país, los daños por grandes riesgos, el ámbito de aplicación, los riesgos cubiertos, las contingencias incluidas, las contingencias excluidas, la obligatoriedad que se asume en al ámbito marítimo y las garantías que el seguro debe cubrir a un eventual desastre.

La metodología utilizada fue la síntesis que permitió integrar el objeto de la investigación, de acuerdo a la doctrina y la legislación vigente, para analizar los temas y, puntos específicos de investigación; para así fundamentar y presentar el informe final; además, se utilizó las técnicas de campo para realizar entrevistas directas a los pobladores de Livingston.

Se concluyó que, la legislación de este contrato marítimo garantiza a las partes un resguardo a los riesgos y daños que pueda causar el transporte marítimo de sustancias peligrosas a Guatemala.

Asimismo, se recomienda una iniciativa de ley, para implementar el contrato obligatorio de seguro marítimo a barcos y naves, que transportan sustancia peligrosas a Guatemala, para prevenir los daños colaterales, no solo a los habitantes de lugares de desembarque si no a la flora y fauna de nuestro país.



CAPÍTULO I

1. Comercio marítimo

Juntamente con la invención de los primeros artefactos flotantes, que luego se convirtieron en lanchas, cayucos, piraguas, barcos y naves en general, nació el comercio marítimo. “Ya desde tiempos muy lejanos, el agua ha sido uno de los medios más importantes para el transporte de personas y mercancías, y desde entonces, existieron conflictos en torno a la navegación que debieron ser resueltos conforme a normas consuetudinarias.

Nada o muy poco se conoce de esa época y puede decirse que el verdadero origen del derecho marítimo procede del siglo XV, época en que se efectúan las primeras recopilaciones de los usos y costumbres que imperaban en las distintas cuencas acuíferas de explotación.”¹

En otro sentido, el comercio realizado a menor escala denominado cabotaje, el autor Guillermo Cabanellas, explica lo siguiente en su obra: “Comercio por medio de la navegación costera de puerto a puerto, más o menos cercanos. Llámese de cabotaje por ir de cabo en cabo de la costa, casi siempre sin pérdida de vista, por realizar tal comercio,

¹ Landaez Otáiz, Leoncio. **Derecho marítimo venezolano**. Pág. 25

naves de menor tonelaje y resistencias que las destinadas a la travesía de alta mar.² Sin embargo, este tipo de comercio está legislado y clasificado como cabotaje mayor y cabotaje menor, gran cabotaje y cabotaje nacional. “Recibe así mismo el nombre de comercio de costa en costa”³ (sic.) Este tipo de comercio se realiza con pilotaje práctico y navegación impropia, llevan productos de un puerto a otro comprando y vendiendo, se les puede caracterizar como mercaderes que llevan mercancías de una región a otra. Pueden utilizar embarcaciones menores sin grandes defensas contra recios temporales. “El cabotaje exige menos requisitos que el comercio marítimo propiamente dicho tanto del punto de vista como aduanero.”⁴ En cuanto al seguro particular, los comerciantes corren con todos los riesgos, adolecen de tener un seguro para las mercancías, pasajeros y productos que trasladan.

1.1. Mediterráneo

Se le denomina así a las aguas “por encontrarse en medio de tierras que penetra en medio de los continentes, el Mediterráneo es el gran mar en donde surge por primera vez el comercio marítimo y se originan los derechos oceánicos. Separa al sur de Europa con el norte de África y se extiende desde el estrecho de Gibraltar al Canal de la Suez. El Mediterráneo se divide en los siguientes mares: Adriático, Jónico, Mármara, Negro y Azov. Sin referencia a los mares se denomina Mediterráneo a todos los litorales, países o

² Cabanaellas, Guillermo. *Diccionario enciclopédico de derecho usual*. Tomo II, Pág. 9

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*



comarca que colindan con él.”⁵ Los derechos y costumbres referentes al comercio marítimo incluyendo los seguros, nacen en los límites del Mediterráneo.

1.1.1. Edad Antigua

Durante la edad antigua, pueblos como los fenicios, desarrollaron un sistema único de distribución de mercaderías para aquel entonces. Estos marineros comercializaron, sedas, maderas, esclavos, caballos, marfil, alfombras pero principalmente vidrio y azulejos. En ese momento cuando un barco se hundía, el dueño de las mercaderías corría con todas las pérdidas, no hubo seguro de ninguna especie. Los fenicios los primeros navegantes de la tierra, nunca codificaron leyes marítimas escritas. El primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas escritas, fue el pueblo rodio (de Rodas).

Todo esto fue recogido en los cánones del derecho romano, luego estas instituciones marinas, se transmitieron a los pueblos modernos en su mayoría se mantiene sin mayor variante. “Entre las diversas leyes que regulaban la navegación en aquel entonces, se encuentran, ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, casos de trasbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, y, quizás la más notable de todas, la primera reglamentación de una especie de

⁵ *Ibid.* Tomo IV, 372



sociedad, que es el más legítimo antecedente del contrato de comenda, que a su vez es el antecedente de la sociedad comercial en la actualidad.”⁶

1.1.2. Edad Media

Durante la edad media, con la caída del Imperio Romano de Occidente y el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del mediterráneo, el Corpus Juris Romano pierde su vigencia y es sustituido por un derecho local, consuetudinario. “El tráfico por mar se intensificó y fue fuente de grandeza de las ciudades italianas. Las cruzadas abrieron o extendieron el tráfico hacia el Oriente, y ante la necesidad de dirimir las cuestiones que se suscitaban entre los comerciantes marítimos, fueron apareciendo magistrados a los que se dio el nombre romano de cónsules. Entre los productos escritos que tenían por fin regular la actividad en el mar encontramos: Los Asistes de Jerusalén, las Tablas de Amalfi, los Roles de Olerón.”⁷

En este tipo de derecho se compilan una serie de costumbres que eran comunes entre los marineros en ese tiempo, las cuales se consideran como el origen de los derechos oceánicos, los cuales han pasado hasta el presente si sufrir mayor cambio, tomando en cuenta que este tipo de derechos son más bien consuetudinarios. Los marinos prácticamente los aprenden desde el momento en que entran en esta profesión en forma oral.

⁶ Landaez Otazo. **Op. Cit.** Pág. 27

⁷ Broseta Pont, Manuel. **Manual de derecho mercantil.** Pág. 390



1.2. Desarrollo del derecho marítimo

Antes de dar un concepto del derecho privado en lo que respecta al seguro marítimo, es necesario definir el derecho marítimo para lo cual habrá que delimitar su contenido, lo que permitirá encuadrarlo sistemáticamente, aclarando si el sistema de fuentes por el cual se rige el contrato de seguro marítimo, y el orden jerárquico en que deberán aplicarse. "El cual debe de estar contenido dentro del parámetro del derecho privado del seguro marítimo; y, con esta finalidad, hay que estudiar previamente el concepto, contenido y encuadramiento sistemático del derecho marítimo privado, del derecho del seguro privado y del derecho privado del seguro."⁸

Hay que decir que estimamos que el orden de antelación de fuentes que se propone para este contrato. En un sentido amplio se puede aseverar; que, el contrato que se maneja en este sentido, es una transacción que no se encuentra contenida en el protocolo del notario; si no que, es un formulario constituido en forma de póliza, la cual en su forma, contenido y desarrollo, se trata de un contrato impreso, en donde están detalladas las bondades del mismo con las pertinentes obligaciones adquiridas al momento de la compra.

⁸ Juárez Ruiz, Amílcar Obdulio. **El control interno en la actividad del seguro.** Pág. 19



1.3. Concepto

Se pueden diferenciar tres contenidos posibles del derecho de la navegación los que a continuación se describen en los siguientes incisos denominados: en sentido amplio, en el sentido estricto, derecho de navegación, derechos marítimos de los cuales se puede precisar más propiamente lo que respecta al concepto de este tema desarrollo del derecho marítimo: “Conjunto de reglas marítimas con referencia a los diversos derechos y obligaciones que surgen de la navegación y, especialmente del transporte de pasajeros o mercaderías en buques.”⁹

1.3.1. En sentido amplio

“Es el conjunto de normas de derecho público, privado e Internacional que regulan el transporte realizado por mar, por aguas interiores”¹⁰ es claro en este sentido que el derecho de la navegación comprende derecho privado y derecho público, pues la distinción entre estas disciplinas no ha tomado mucho relieve en el derecho marítimo, precisamente por ser difícilmente separables los intereses públicos de los privados en ese ámbito. También destaca que el derecho de la Navegación “no puede limitarse a un sistema de tipo privado sino que comprende una amplia parte de naturaleza eminentemente publica”¹¹. “El derecho marítimo toma relevancia dentro del ámbito del

⁹ Real Academia Española. **Diccionario de la lengua española**. Tomos I, Pág. 78

¹⁰ Broseta Pont. **Op. Cit.** Pág. 707

¹¹ Camarda, Guido. **Autonomía de la navegación**. Pág. 1.182-1.183.

derecho público, y deja más clara su diferenciación respecto al derecho marítimo privado, sin que deje de existir conexión entre ambas facetas, a través de sus particulares afinidades, independientes de la actividad especulativa de los ciudadanos, declarada en torno al buque y por medio del buque es el conjunto de relaciones jurídicas que nacen en o se desarrollan con el mar”.

“Si se mira la definición en términos clásicos, quizás se experimente confusión al contemplar una fusión entre el derecho marítimo privado y el derecho del mar internacional y público, en un rango de posibilidades muy estables en cuanto a derecho se refiere.”¹²

1.3.2. En el sentido estricto

“Es el conjunto de normas e instituciones jurídico privadas dirigidas a posibilitar el transporte de personas y de cosas por mar, aguas interiores y por aire, ya se trate de transporte mercantil o de navegación *no lucrativa*.”¹³

1.3.3. Derecho de navegación

Es el conjunto de normas de derecho público, privado e internacional que regulan el transporte realizado por mar, por aguas interiores y por vía aérea: el denominado

¹² López Aguilar, Santiago. **Introducción al estudio del derecho**. Pág. 24

¹³ Soto Abeledo, Javier. **Colección de derecho marítimo el régimen jurídico del seguro marítimo**. Pág. 15

transporte autónomo. “El derecho de la navegación comprende derecho privado y derecho público, pues la distinción entre estas disciplinas no ha tomado mucho relieve en el derecho marítimo, precisamente por ser difícilmente separables los intereses públicos de los privados en ese ámbito. También se destaca que el derecho de la navegación no puede limitarse a un sistema de tipo privado sino que comprende una amplia parte de naturaleza eminentemente pública.”¹⁴ Como se puede ver, este conjunto de normas que por un lado pertenecen al derecho público y por otro lado están incluidos dentro del derecho de navegación que también indistintamente se puede denominar derecho marítimo; sin embargo, no es lo mismo como se explica más adelante.

1.3.4. Derecho marítimo

“derecho marítimo, rama del derecho que regula el comercio y la navegación en alta mar y en general en todas las aguas navegables.”¹⁵ De una forma material, el término engloba el conjunto de costumbres, leyes, tratados internacionales y decisiones de los tribunales que atañen a la propiedad y operaciones de los buques, al transporte de pasajeros y cargamentos en ellos y los derechos y obligaciones de la tripulación durante los viajes.

“El origen del derecho marítimo se remonta a la antigüedad. Como ningún país tiene jurisdicción sobre los mares, siempre ha sido necesario que las naciones alcanzaran acuerdos sobre todo lo relacionado con los barcos, su tripulación y cargamentos en

¹⁴ Brunetti, Antonio. **Derecho marítimo privado, parte histórica de los buques**. Tomo I, Pág. 18

¹⁵ López Aguilar, Santiago. **Introducción al estudio del derecho**. Pág. 26



supuestos de disputa. Los primeros acuerdos quizá se basaban en un puñado de costumbres tradicionales que se habrían desarrollado a partir de soluciones prácticas a problemas corrientes.¹⁶ Muchas de estas costumbres pasaron a formar parte del derecho romano. Tras la caída del Imperio, el comercio marítimo se interrumpió durante unos 500 años.

Después de que la actividad marítima se recuperara durante la edad media comenzaron a plantearse conflictos y se dictaron leyes generales para solucionarlas. Poco a poco las leyes del mar se fueron recopilando, siendo las colecciones más conocidas del primer derecho marítimo las leyes de Oleron y el Libro negro del almirantazgo, este último consiste en una compilación inglesa elaborada durante los siglos XIV y XV. También se crearon foros especiales para administrar las leyes del mar como por ejemplo el Tribunal británico del almirantazgo, que todavía pervive.

El autor Guillermo Cabanellas lo define como: “El conjunto de reglas jurídicas referentes a los diversos derechos y obligaciones que surgen de la navegación y especialmente del transporte de pasajeros o mercancías en buques Tradicionalmente parte del derecho mercantil.”¹⁷ El comercio marítimo, nace prácticamente con la invención de los medios de transporte acuáticos. “Ya desde tiempos muy lejanos, el agua ha sido uno de los medios más importantes para el transporte de personas y mercancías, y desde entonces, existieron conflictos en torno a la navegación que debieron ser resueltos conforme a

¹⁶ Jui Ruiz. **Op. Cit.** Pág. 23

¹⁷ Cabanellas. **Op. Cit.** Tomo II, Pág. 605

normas consuetudinarias. Nada o muy poco se conoce de esa época y puede decirse que el verdadero origen de nuestro derecho procede del siglo XV, época en que se efectúan las primeras recopilaciones de los usos y costumbres que imperaban en las distintas cuencas de explotación.”¹⁸

“En la edad antigua tienen particular importancia una serie de códigos, leyes recopilaciones y compilaciones que rigieron la actividad en el mar, teniendo particular importancia las siguientes: El Código del Manú, Las leyes Rodias, Las leyes atenienses, El derecho romano, el Código de Teodosio consuetudinario y conforme se fue desarrollando fueron apareciendo diversas leyes con relación al comercio marítimo.

“El derecho marítimo, como su nombre lo indica, es el derecho que regula lo relativo o lo que es propio al mar.”¹⁹ También llamado derecho de la Navegación, es el conjunto de normas referentes a la navegación, “el derecho marítimo es el derecho de todas las relaciones jurídicas de las cuales el mar es el escenario y el comercio marítimo el objeto”²⁰. Aunque aparentemente más vaga, esta definición permite delimitar perfectamente el campo de estudio del derecho marítimo; aunque resulte quizás poco técnico, su valor resulta inmenso para comprenderlo. También se le puede denominar: “comercio de cabotaje”²¹

¹⁸ Landaez. *Op. Cit.* Pág. 25.

¹⁹ Juárez Ruiz. *Op. Cit.* Pág. 25

²⁰ Cervantes Ahumada, Raúl. **Derecho marítimo.** IPág. 6

²¹ Cabanellas. *Op. Cit.* Tomo II, Pág. 212

El autor guatemalteco Coronado Conde lo define como: “también llamado derecho de la navegación, es el conjunto de normas referentes a la navegación.”²² Sin embargo el también connacional autor Rivas Gutiérrez lo corrige de la siguiente manera: “Dicha definición está lejos de la realidad, pues no es cierto que el derecho marítimo sea lo mismo que derecho de navegación, pues mientras el primero es general, el segundo comprende solo una parte del primero.

Además, el derecho de navegación comprende también la utilización de otros medios como el lacustre (navegación en lagos) y el fluvial (navegación en ríos). El derecho de navegación comprende únicamente una parte del derecho marítimo y mientras este último regula una serie de relaciones llevadas a cabo en el mar o relacionadas con él, el derecho de navegación resulta más limitado.”²³ El autor del presente trabajo está totalmente de acuerdo con el autor Rivas Gutiérrez ya que no es cierto que el derecho marítimo sea lo mismo que derecho de navegación.

1.3.5. Derecho oceánico

“Algunos aspectos del derecho de los océanos afectan a las relaciones entre las naciones

²² Coronado Conde, Luis Rolando. **Breve introducción al derecho marítimo guatemalteco y centroamericano.** Pág. 3.

²³ Rivas Gutiérrez, Jorge Alberto. **Falta de regulación del seguro marítimo dentro del derecho guatemalteco.** Pág. 27

y bastantes asuntos importantes, como el de la neutralidad o la beligerancia en tiempo de guerra, están tratados por otras ramas del derecho internacional.”²⁴

No obstante, la convención del derecho del mar de las naciones unidas, hoy en vigor como derecho internacional, regula los aspectos primordiales del derecho de los océanos, tales como los derechos de navegación y de sobrevolarlos, la pesca, investigaciones científicas marinas, descubrimientos mineros en los fondos marítimos y la protección del medio ambiente marítimo.

“Esta conferencia permite a cada nación costera ejercitar su soberanía sobre el mar territorial hasta 12 millas náuticas (22,224 kilómetros/13,8 millas) y competencia sobre los recursos, investigaciones científicas y protección del medio ambiente en la zona económica exclusiva que llega hasta las 200 millas náuticas (370,4 kilómetros/230,3 millas).”²⁵ Más allá de esta zona los descubrimientos de minerales en las cuencas de los mares están regulados por el derecho internacional público.

1.4. Fuentes

El derecho marítimo privado como un derecho especial incluido en el ámbito del derecho mercantil, el sistema de fuentes de éste será también el de aquél. “Así se han manifestado

²⁴ Juf Ruiz. *Op. Cit.* Pág. 29

²⁵ López Aguilar. *Op. Cit.* Pág. 38



expresamente en la doctrina; al referirse a las fuentes del derecho mercantil, se puede afirmar que este derecho nunca ha tenido una jerarquía propia de fuentes, siendo aplicable la recogida en la doctrina no puede hablarse de la teoría propia de las fuentes del derecho mercantil, ya que este derecho no ofrece formas especiales de manifestación diferentes de las del derecho civil, pues tanto uno como otro se manifiestan por medio de la ley o de la costumbre la tradición dualista que representa aún hoy legislativa y doctrinalmente la posición predominante y el sistema vigente, ha recogido, subrayado, e indudablemente forzado un sistema propio de fuentes del derecho mercantil distinto, y, en cuanto resulte posible, contrapuesto, al del derecho general privado.”²⁶

Las fuentes del derecho marítimo privado están propiamente encuadradas dentro del derecho civil, ya que los procedimientos, prácticas y demás costumbres y leyes que se observan dentro de este tipo de derecho, están incluidas en nuestra legislación dentro del Código Civil Guatemalteco.

1.5. Transporte por mar

El transporte y el comercio marítimo, así como sus regulaciones y en especial su marco jurídico, todo lo cual corresponde al derecho marítimo, una rama que pese a ser muy antigua, no pierde vigencia, dada la importancia que tiene el mar como medio de comunicación internacional. El agua ha sido uno de los medios más importantes para el

²⁶ Rivas Gutiérrez. *Op. Cit.* Pág. 33

transporte de personas y mercancías, y desde entonces, existieron conflictos en torno a la navegación que debieron ser resueltos conforme a normas consuetudinarias.

1.6. Naturaleza jurídica

“Tradicionalmente el derecho se ha dividido en dos grandes ramas siendo estas el derecho público y el derecho privado atendiendo al interés y a la naturaleza de la relación.”²⁷ Así corresponden al derecho privado aquellas ramas en que el Estado no tiene mayor intervención dejando a los particulares o a los sujetos en que ellos intervienen incluso el Estado cuando aparece sin la investidura de su soberanía el establecimiento de las normas que lo rigen y el ejercicio de sus derechos, por ejemplo en el derecho civil y el derecho mercantil. Por otro lado, pertenecen al derecho público aquellas ramas en las que el “Estado impone su soberanía a través de normas en las que los sujetos particulares no pueden pactar condiciones sino únicamente someterse a normas ya establecidas, en una situación de sumisión ante el Estado.”²⁸ En el caso del derecho marítimo, dicha distinción no resulta fácil, pues está relacionada y de hecho pertenece a las dos ramas.

²⁷ Cervantes ahumada, Raúl. *Derecho marítimo*. Pág. 41

²⁸ Jui Ruiz. *Op. Cit.* Pág. 42

1.7. Convenios y tratados internacionales

“El Estado participa en convenios y tratados internacionales o regionales que se refieran a asuntos de marítimos y que concedan a mejores condiciones en cuanto a protecciones o condiciones para los usuarios de los transportes marítimos, para las compañías con acceso al transporte marítimo tanto para marinos como para los empresarios y sus relaciones con otros puestos y países.”²⁹ En tales casos, lo establecido en dichos convenios y tratados se considerará como parte de los derechos mínimos de que gozan las empresas y usuarios del derecho marítimo de la República de Guatemala. “el Decreto del Congreso en virtud del cual se ratifica un tratado sólo es el medio por el cual el Estado incorpora a su ordenamiento jurídico su contenido. Este Decreto no forma parte del tratado, ni éste de aquél; en el fondo siguen siendo dos cuerpos normativos distintos y la reforma de uno no necesariamente supone la reforma del otro.” (Gaceta No. 43, Corte de Constitucionalidad, expediente No. 11-96, página No. 13, sentencia: 05-02-97.)

1.8. Derecho internacional

“El derecho marítimo le ha conferido a éste un rasgo típico que impediría encuadrarlo en el derecho mercantil o privado en general, porque las normas que se han dictado, guiadas por el fin de conseguir la uniformidad tan ansiada, no se limitan al derecho privado sino se extiende al público. El derecho marítimo es el más internacional de todas las ramas y

²⁹ Arroyo, Ignacio. *Estudios de derecho marítimo*. Pág. 88



disciplinas jurídicas; las mismas causas productoras de las normas que regulan y tratan de resolver los denominados conflictos de leyes (derecho internacional privado) demuestran tal afirmación. El comercio internacional que trae aparejado de suyo el diferendo legislativo, es tal comercio internacional en un principio y lo sigue siendo en la actualidad en gran escala, debido al tráfico marítimo o navegación por mar. Es debido a esta navegación como surge el comercio internacional.”³⁰

Quizás en ninguna otra disciplina jurídica se localice un carácter de tradicionalidad tan afianzado como en el derecho marítimo. “Desde tiempos remotos este derecho ha conservado las antiguas usanzas sin que se observe o pueda observarse mucho cambio en las mismas.”³¹ La mayoría de códigos y legislaciones recogen las antiguas reglas utilizadas por el derecho marítimo. Esta característica ha sido denominada como originalidad del derecho marítimo.

1.9. Legislación nacional

Establecidos los aspectos generales del derecho marítimo, se puede decir que el derecho marítimo guatemalteco es un conjunto de normas e instituciones que regulan todas aquellas actividades y relaciones jurídicas que directa o indirectamente influyan en Guatemala sea porque alguno de los sujetos sea guatemalteco; sea porque vayan a surtir

³⁰ Coronado Conde, Luis rolando. **Breve introducción al derecho marítimo guatemalteco y centroamericano.** Pág. 59

³¹ Cervantes ahumada. **Op. Cit.** Pág. 50



efectos en Guatemala; sea por llevarse a cabo en territorio guatemalteco, incluido en éste el mar y las naves guatemaltecas; y que tales relaciones se desarrollen en el mar.

Aunque las fuentes del derecho marítimo guatemalteco (las cuales son las mismas fuentes enumeradas y explicadas al desarrollar el tema de las fuentes del derecho marítimo) son numerosas, la principal es la ley. Una de estas fuentes es la Constitución Política de la República de Guatemala, y la otra es la que está regulada principalmente en el Código de Comercio, Decreto Ley 2-70 del Congreso de la República de Guatemala y en el Comercio Marítimo, Decreto 29-46 del Congreso de la República de Guatemala.

1.9.1. Servicio marítimo de transporte

En lo que respecta al servicio de transporte a través de las aguas nacionales, se puede ver en la siguiente cita que goza de protección por parte del estado: “Servicio de transporte comercial. Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce la utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidos las naves, vehículos, instalaciones y servicios. Las terminales terrestres, aeropuertos y puertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común y así como los servicios del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles. Queda prohibida la utilización de naves, vehículos y terminales, propiedad de entidades gubernamentales y del Ejército Nacional, para fines comerciales; esta disposición no es aplicable a las entidades estatales descentralizadas que presten



servicio de transporte. Para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito, una vez llenados los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente.” (Artículo 131, Constitución Política de la República de Guatemala).

1.9.2 Las aguas de la zona marítima son bienes del Estado

De acuerdo con lo preceptuado en el cuerpo legal “Son bienes del Estado:

- a) Los de dominio público;
- 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;
- c) Los que constituyen el patrimonio del Estado, incluyendo los del municipio y de las entidades descentralizadas o autónomas;
- d) La zona marítima terrestre, la plataforma continental y el espacio aéreo, en la extensión y forma que determinen las leyes o los tratados internacionales ratificados por Guatemala.” (Artículo 121, Constitución Política de la República de Guatemala) Como se puede ver, al momento de constituir un seguro que pueda resarcir los daños sobre la zona marítima los lagos, ríos navegables y sus riberas, los ríos, vertientes y arroyos el Estado sería en este caso el agraviado al cual se tendría que indemnizar.

Por otro lado se tendría que indemnizar a las personas que vivan en una zona susceptible de daño ecológico, ambiental y climático provocado por la alteración de sustancias peligrosas como los contaminantes tanto químicos como físicos especialmente los del orden radiactivos. Las zonas de máximo peligro están tipificadas dentro de las reservas territoriales del estado. De acuerdo con lo preceptuado en el "Artículo 122.- Reservas territoriales del Estado. El Estado se reserva el dominio de una faja terrestre de tres kilómetros a lo largo de los océanos, contados a partir de la línea superior de las mareas; de doscientos metros alrededor de las orillas de los lagos; de cien metros a cada lado de las riberas de los ríos navegables; de cincuenta metros alrededor de las fuentes y manantiales donde nazcan las aguas que surtan a las poblaciones.

Se exceptúan de las expresadas reservas:

- a) Los inmuebles situados en zonas urbanas; y
- b) Los bienes sobre los que existen derechos inscritos en el Registro de la Propiedad, con anterioridad al primero de marzo de mil novecientos cincuenta y seis. Los extranjeros necesitarán autorización del ejecutivo, para adquirir en propiedad, inmuebles comprendidos en las excepciones de los dos incisos anteriores. Cuando se trate de propiedades declaradas como monumento nacional o cuando se ubiquen en conjuntos monumentales, el Estado tendrá derecho preferencial en toda enajenación." (Artículo 121, Constitución Política de la República de Guatemala)

1.10. En la actualidad

Como se puede ver, los usos y costumbres analizados en este capítulo, son los primeros orígenes del derecho mariano, derecho oceánico, comercio marítimo, seguro de transporte marítimo y otros elementos que se han examinado, son extremadamente antiguos. Son las primeras relaciones que los marinos tuvieron con otros pueblos diferentes a los de ellos. Los hábitos de esos pueblos han sido bastante estables durante siglos. En la antigüedad constituía derecho consuetudinario; pero hubo necesidad de compilarlas en leyes, de tal manera que nacen los primeros tratados en la edad antigua; que, con la caída del Imperio Romano desaparece el Corpus Juris. En la Edad Media se mantuvieron muchas de las instituciones creadas y observadas por los romanos; pero, lo que constituía el derecho marítimo internacional, pasó a ser derecho local. En la actualidad existen un gran cúmulo de leyes, acuerdo y tratados los cuales han sido suscritos por los legisladores de la República de Guatemala, los cuales, proceden del derecho consuetudinario de los antiguos marinos que navegaban en la antigüedad en el Mediterráneo.

CAPÍTULO II

2. Seguros

En lo jurídico, seguro es un contrato aleatorio, por el cual una de las personas, que por lo regular es el asegurador; se compromete a indemnizar a los riesgos que otra que en todo caso es el asegurado sufra, o a pagarle determinada suma a este mismo o a un tercero que es denominado beneficiario en caso de ocurrir o no ocurrir el acontecimiento de que se trate a cambio del pago de una prima en todo caso. Son múltiples las clases de seguros; las principales clasificaciones se fundan en estos aspectos: por la rama del derecho que los regula: civiles, mercantiles y sociales, por el objeto sobre la persona por ejemplo el de vida o sobre los bienes, en este caso contra incendio, por otro lado el de riesgo: contra robo, incendio accidente entre otros, por uso sistema de organización de prima fija o el de mutuo.

2.1. Contrato de seguro

Por otro lado, el autor Guillermo Cabanellas explica en su tratado sobre el contrato de seguro de la siguiente manera: "Contrato de seguro es aquel por el cual el asegurador



responde del daño fortuito que sobrevenga en los bienes muebles o inmuebles asegurados mediante cierto precio el cual puede ser fijado libremente por las partes”³²

También se puede agregar que es aquel por el que el asegurador contrae el compromiso, mediante el cobro de una cantidad de dinero o prima para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados de resarcir el daño producido al asegurado, o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.

“El contrato de seguro, así como sus modificaciones o adiciones, deberán ser formalizados por escrito. El asegurador está obligado a entregar al tomador del seguro la póliza en que se contiene el mismo o al menos el documento de cobertura provisional.”³³

La póliza del contrato deberá contener, como mínimo, las indicaciones siguientes: nombre y apellidos o denominación social de las partes contratantes y su domicilio, así como la designación del asegurado y en su caso beneficiario; el concepto en el cual se asegura; la naturaleza del riesgo asegurado; la designación de los objetos asegurados, en su caso, y de su situación; la suma asegurada o alcance de la cobertura pactada; el importe de la prima, los recargos e impuestos; vencimiento de las primas, lugar y forma de pago; duración del contrato, con expresión del día y la hora en que comienzan y concluyen sus efectos; y el nombre del agente o agentes, en el supuesto de que intervengan en el

³² Cabanellas. *Op. Cit.* Tomo VI, Pág. 71

³³ Girón Migoya, José Leonel. *Aspectos administrativos del reaseguro en la compañía de seguro.*

contrato. Las pólizas y las primas en el contrato de seguros son elementos fundamentales como lo explica la autora Rosa Judith Gutiérrez Villate, en su trabajo Los reclamos en subrogación y el seguro marítimo como a continuación se puede ver: “El tomador del seguro está obligado al pago de la prima en las condiciones estipuladas en la póliza. Si se han pactado primas periódicas, la primera de ellas será exigible una vez firmado el contrato. El tomador del seguro está asimismo obligado a comunicar al asegurador que se ha producido el siniestro, como obligado está a hacerlo el beneficiario, debiendo ambos recurrir a los medios a su alcance para aminorar las consecuencias del mismo.”³⁴

El asegurador estará obligado al pago de la indemnización, al término de las encuestas y peritaciones precisas y pertinentes para establecer la existencia del siniestro y en su caso el importe de los daños que resulten del mismo. No procederá la indemnización cuando el siniestro haya sido causado por mala fe del asegurado.

“Existen diversas clases de seguros. Por un lado, los seguros contra daños, entre cuyas modalidades figuran los seguros de incendios y contra robo, de transportes terrestres, de lucro cesante ser que el vendedor supiere, al tiempo de celebrar el contrato, la pérdida o la avería de las cosas y lo hubiere ocultado al comprador. (Artículo 696, Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

³⁴ Gutiérrez Villate, Rosa Judith. **Los reclamos en subrogación y el seguro marítimo.** Pág. 41

2.2. Seguro marítimo

Es el contrato por el cual una persona toma sobre sí los riesgos eventuales que un objeto pueda sufrir en alguna empresa marítima con la contraprestación de la prima que el asegurado abona. Además de la forma de aseguración que el préstamo a la gruesa significa desde antiquísimos tiempos el seguro marítimo propiamente dicho fue objeto de textos medievales como el edicto de los magistrados de Barcelona en 1435. Se cita luego las Ordenanzas de 1556, publicado en Sevilla ya, como cuerpo orgánico, las Ordenanzas de Bilbao.

“El seguro marítimo exige una póliza para la validez del seguro marítimo por duplicado a cada uno de cuyos ejemplares corresponderá al asegurador y el otro para el asegurado. El objeto es el casco del buque en lastro o cargado, puerto o en viaje, el aparejo, la maquinaria si es de diesel, todos los pertrechos y objetos que constituyen el armado, los víveres y el combustible, las cantidades de elementos transportados, el importe de flete y el beneficio probable, todos los objetos comerciales al riesgo de negociación cuyo valor puede fijarse en cantidades determinadas. Los riesgos cubiertos son lo derivados por varada o empeño del buque, con rotura o sin ella, temporal, naufragio, abordaje fortuito, cambio de ruta en el viaje la echazón, fuego o explosión apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por orden del gobierno, retención por orden de potencia extranjera represalias, cualesquiera otros accidentes o riesgos.”³⁵

³⁵ Cabanellas. Op. Cit. Tomo VI, Pág. 86

“Todas las personas, individuales y colectivas, están siempre sujetas a riesgos potenciales. Quizás la expresión riesgos potenciales puede resultar redundante en el sentido de que un riesgo siempre es potencial, y es cuando adquiere certeza o realidad cuando se transforma en siniestro con lo que pierde esa potencialidad.”³⁶

Dichos riesgos pueden ser de diversa índole y provocados por un sinnúmero de causas, sean estas con o sin la intervención de la voluntad del hombre. Asimismo, el contrato de seguro cubre un campo muy amplio, pues no se limita únicamente a proteger riesgos de las personas, sino también entra en otras esferas, como por ejemplo el patrimonio, los negocios, industrias, etcétera. Por otro lado el autor Gutiérrez Villate profundiza en lo siguiente: “Un aspecto importante del contrato de seguro es que viene resultando un medio para proteger, pero no del riesgo en sí, sino de los efectos que produce el siniestro, es decir protege a las personas permitiéndoles recibir una indemnización que les permita afrontar una pérdida económica o un gasto. El contrato de seguro guarda una gran relación con el derecho marítimo. La razón de ello es que el contrato de seguro tiene su origen en el préstamo a la gruesa aventura, perfeccionado por los romanos con el nombre latino de *Nauticum Foenus*, y que servía para garantizar el comercio marítimo por el Mar Mediterráneo. Consistía éste en que un prestamista celebraba un contrato proporcionando dinero u otros bienes a un comerciante viajero, quien a su vez adquiría la obligación de pagar, tanto el capital como los intereses, si el viaje llegaba a feliz destino. En la Edad

³⁶ Gutiérrez Villate Op. Cit. Pág. 49

Media, siempre en el comercio marítimo funcionó el seguro dentro de los gremios de comerciantes, el que después se fue extendiendo a la actividad económica terrestre.”³⁷

Es el contrato por el cual un asegurador conviene con el asegurado en asumir las consecuencias económicas de un riesgo marítimo y se compromete a cubrir la indemnización pactada, y el asegurador se obliga a pagar, como contraprestación, una cantidad de dinero que recibe el nombre de prima que cubren el riesgo de transporte de bienes. Con el tiempo, este tipo de seguros son una mezcla de seguros sobre la propiedad que se dividen en seguros terrestres y seguros marítimos.

El autor Girón Migoya explica como los seguros han expandido su rango de acción hacia diferentes elementos del que hacer humano “Los seguros terrestres cubren los riesgos asociados al transporte por tierra. Con el tiempo se amplió para cubrir los riesgos inherentes al transporte de cualquier propiedad y en la actualidad cubren sobre todo los riesgos que afectan a la propiedad móvil personal o comercial. Hoy día, el seguro más común ofrece la posibilidad de asegurar con una única póliza todo tipo de bienes de lujo: joyas, pieles, oro, plata, obras de arte.”³⁸

“Los seguros marítimos se subdividen en tres: seguros para barcos que cubren la posible pérdida o reparación del barco, seguros para el cargamento cubren la pérdida o deterioro,

³⁷ Rivas Gutiérrez, Jorge Alberto. *Falta de regulación del seguro marítimo dentro del derecho guatemalteco*. Pág. 45

³⁸ Girón Migoya. *Op. Cit.* Pág. 14

y para protección e indemnización cubre la responsabilidad del propietario del barco frente a terceros. Siempre hubo necesidad de conseguir un seguro con cobertura mínima.”³⁹

El seguro del barco protege a los propietarios de cualquier daño que pueda sufrir la embarcación. Suelen cubrir el riesgo de encallar, el hundimiento, el incendio o la colisión. La cláusula que cubre la colisión también cubre el seguro de responsabilidad por las pérdidas o daños que se provoquen al otro barco, así como a la carga que éste transporte.

“El seguro que cubre la carga es válido para aquellos buques que transportan bienes marítimos o por vía aérea debido al comercio internacional. Los riesgos que cubre el seguro pueden ser específicos por ejemplo, pérdida o daño debido al hundimiento del buque, un incendio o a todo riesgo, y pueden contratarse para un único viaje como una póliza específica o para múltiples viajes tal como póliza abierta.”⁴⁰ Esta última es la más habitual y suele cubrir los riesgos de almacén a almacén, por lo que también cubre riesgos de transporte terrestre.

Cuando un barco está en peligro debido a un incendio, una tormenta o cualquier otra amenaza, deben tomarse todas las medidas posibles para mantenerlo a flote. A menudo, estas medidas dañan ciertas partes del barco o del cargamento. En pro de la equidad, cada propietario asume una parte de la pérdida debido a las medidas tomadas para salvar el barco y la totalidad de la carga. Este método se conoce como prorrateo de las pérdidas.

³⁹ Cabanellas. *Op. Cit.* Tomo II, Pág. 140

⁴⁰ Gutiérrez Villate, Rosa Judith. *Los reclamos en subrogación y el seguro marítimo.* Pág. 28



El seguro de protección e indemnización protege al propietario del barco de la responsabilidad por daños al cargamento en la guardia y custodia; por la muerte de pasajeros, tripulación, manipuladores y otros; del daño causado a los rompeolas, muelles, cables submarinos y puentes; y, hoy en día, por daños causados por contaminación. También se puede denominar “Seguro Fluvial para la especial índole de la navegación fluvial casi siempre de orilla cercana”⁴¹

“Otras formas de cobertura incluidas en los seguros marítimos cubren riesgos tan variados como los que afectan a los propietarios de diques, muelles, instalaciones para la reparación de buques, puertos deportivos y astilleros. Las pólizas para proteger los yates pueden realizarlas aseguradoras marítimas lo normal es que estén destinadas a los grandes yates y proporcionan un seguro tanto sobre la propiedad como por responsabilidad.”⁴² Por otro lado se ha investigado que los veleros y los pequeños yates suelen estar asegurados por empresas de seguros terrestres. El seguro de construcción de barcos cubre los riesgos de pérdida durante el proceso de construcción.

Como regla general, los seguros de fletes no cubren las pérdidas o daños sufridos debido a huelgas, motines, revueltas civiles ni guerras. Todos estos riesgos pueden cubrirse mediante aportaciones suplementarias. Las primas de los seguros marítimos no están reguladas por ninguna autoridad gubernamental, sino por normas establecidas dentro de

⁴¹ Cabanellas. Op. Cit. Tomo VI, Pág. 85

⁴² Lemius Álvarez, Juan Orlando. *El seguro de instalaciones marítimas portuarias y la legislación guatemalteca*. Pág. 15

la industria naval. La cobertura se diseña en función de las necesidades de los propietarios del buque y del cargamento y las primas se establecen en función de la experiencia y consideración del asegurador, en un marco de competencia mundial.

“Las aseguradoras tienen en cuenta multitud de factores a la hora de establecer las condiciones y las primas de cobertura de riesgos. Entre ellos destacan la percepción que tenga la aseguradora del valor del bien y del barco que asegura, la historia del propietario de los bienes que se aseguran y de la embarcación que los transporta, y las primas establecidas por las empresas competidoras.”⁴³ Como se puede ver entre los factores considerados en relación con el barco, tienen especial relevancia la gestión del propietario, la experiencia de la tripulación, la ruta a seguir, los puertos en los que calará y edad y estado de su conservación.

2.3. En la comunidad europea

Sobre este asunto del seguro marítimo hay que tener en cuenta que la directiva del 2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la necesidad de legislar en cuanto al tonelaje, cuyo Artículo 4 establece que: “1. Cada Estado miembro exigirá a los propietarios de buques que enarbolan su pabellón que dispongan de un seguro que cubra a dichos buques. 2. Cada Estado miembro exigirá a los propietarios de

⁴³ Rodas Cifuentes, Manuel Amado. *Los seguros, las empresas de seguros y el estado*. Pág. 25



buques que enarboles un pabellón distinto del suyo propio que cuenten con un seguro cuando dichos buques entren en un puerto que esté bajo jurisdicción del Estado miembro.

Ello no impedirá que los Estados miembros, de conformidad con el derecho Internacional, exijan el cumplimiento de esta obligación cuando dichos buques se encuentren navegando en sus aguas territoriales. 3. El seguro citado cubrirá las reclamaciones de derecho marítimo sujetas a una limitación con arreglo al importe del seguro de cada buque por cada incidente será igual al importe máximo que determine la limitación de la responsabilidad, tal como se establece en el Convenio de 1996 sobre la temática.” (Artículo 4 Carta del Parlamento Europeo, Sobre los propietarios de buques para las reclamaciones de derecho marítimo aplicable respecto de los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas. 23 de abril de 2009)

2.4. Seguro FOB

Expresión inglesa habitual en el comercio marítimo intencional y cuyo significado de free on board es libre a bordo o bien franco a bordo a costa del vendedor. “Las obligaciones son pagar los gastos de transporte hasta el buque y la carga de las mercaderías costear el embalaje usual, proporcionar recibo de abordaje o conocimiento de transporte interior pagadero en destino, sufrir los riesgos hasta que los productos hayan sido depositados en el vehículo de carga y llevados al punto de embarque, procura por cuenta y petición del



comprador los documentos de origen y embarque que sean necesarios para la exportación e importación , soportar los gastos de verificación de calidad, número, peso y medidas.”⁴⁴

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. A continuación hay una referencia de lo regulado en las leyes de Guatemala en cuanto a este tema: “Libre a bordo FOB. En la venta: libre a bordo, FOB, la cosa objeto del contrato deberá entregarse a bordo del buque o vehículo que haya de transportarla, en el lugar y tiempo convenidos, momento a partir del cual se transfieren los riesgos al comprador.

El precio de la venta comprenderá el valor de la cosa, más todos los gastos, impuestos y derechos que se causen hasta el momento de la entrega a bordo al portador. (Artículo 697 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70) En este caso el transportista lleva la carga sin comprometerse a comprar un seguro por lo transportado.

Analizando lo anterior se puede determinar que en todo momento se está pensando en la carga transportada, de protegerla, nunca se piensa que se pudiera estar transportando sustancias peligrosas y que la población aledaña a puertos, riberas y bodegas donde se

⁴⁴ Cabanellas. Op. Cit. Tomo II, Pág. 168



almacenan productos que pudieran ser dañinos a la población causen un daño sobre esta. El vendedor de seguros tiene impresos los contratos para pautar las aseguranzas, en este sentido no hay necesidad de actuar según los protocolos de contratos regulados en el Código de Notariado. (Decreto 314 del Congreso de la República de Guatemala.)

2.5. Seguro 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 con lo siguiente: Costo seguro y flete CIF. En la compraventa: costo, seguro y flete, CIF, el precio comprenderá el valor de la cosa, más las primas del seguro y los fletes, hasta el lugar convenido para que sea recibido por el comprador. (Artículo 699 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.5.1 Obligaciones del vendedor en el sistema CIF

Las iniciales inglesas quieren decir “cost, insurance, freight que quiere decir costo, seguro y flete. “Obligación del vendedor en virtud de esta cláusula del comercio marítimo que son las siguientes: contratar y pagar el transporte hasta el punto de destino, proporcionar el embalaje usual, pagar los impuestos, derechos y cargos de exportación, contratar y pagar



el seguro marítimo, contratar el seguro de guerra, obtener y remitir al comprador conocimiento de embarque, póliza de seguro o certificado de seguro negociable, responder de pérdidas y daños hasta la entrega de las mercaderías al transportador si el conocimiento presentado es recibido para embarque o hasta ponerla a bordo, cuando el conocimiento exija el embarcado, entregar, por cuenta del comprador y a instancia de éste, certificado de origen factura consular u otro documento que el comprador necesita para la importación o tránsito de las mercaderías.”⁴⁵

El vendedor, en la compraventa CIF, se entenderá obligado: A contratar y pagar el transporte en los términos convenidos y a obtener del porteador, mediante el pago de flete, el conocimiento del embarque o la carta de porte respectivos. “A tomar y pagar un seguro por el valor total de la cosa objeto del contrato, a favor del comprador o de la persona por éste indicada, que cubra los riesgos convenidos o falta del convenio, los usuales, y a obtener del asegurador la póliza o certificado correspondiente. A entregar al comprador o a la persona que éste consigne, los documentos a que este artículo se refiere.” (Artículo 700 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.5.2. Obligaciones del comprador CIF

Las obligaciones del comprador se resumen así: Aceptar los documentos cuando le sean presentados, hacerse cargo de la mercadería al llegar a el punto de destino, pagar los

⁴⁵ Cabanellas. *Op. Cit.* Tomo II, Pág. 162



gastos de desembarque y los demás del punto de llegada pagar el seguro de guerra contratado por el vendedor, responder por pérdidas o daños desde el momento que cese la obligación del vendedor, abonar los certificados de origen, las facturas consulares y los demás documentos de importación.”⁴⁶ Por otro lado: “El comprador CIF, estará obligado a pagar el precio contra la entrega de los documentos a que se refiere el artículo anterior.”(Artículo 701 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.5.1.3. Riesgo en la compraventa CIF

Los riesgos, en la compraventa CIF, se transmitirán al comprador, desde el momento en que la cosa objeto del contrato hayan sido entregados al porteador. La vigencia del seguro deberá iniciarse desde ese momento. (Artículo 702 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.5.1.4. Seguro incompleto

Si el vendedor CIF, no contratará el seguro en los términos convenidos o en los que sean usuales, responderá al comprador en caso de riesgo, como hubiere respondido el asegurador. El comprador, en este caso, puede contratar el seguro y en todo caso,

⁴⁶ Ibid.



deducirá el monto de la prima del precio debido al vendedor. (Artículo 703 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.5.1.5. Costo y flete

En las ventas costo y flete CIF, se aplicarán las disposiciones de la venta CIF, con excepción de las relativas al seguro. (Artículo 704 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70) Se refiere a que las mercancías que se van a trasladar de un país hacia otro, están asegurados con el costo del flete.

2.6. 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.

2.7. Seguro de daños

A continuación se detallan de acuerdo con lo preceptuado en el Código de Comercio, Decreto Número 2-70, en lo que respecta a los seguros que se utilizan en la República de Guatemala con relación a los seguros de daños. Esta reglamentación preceptuada en la



legislación de nuestro país, ha servido de base para que dentro de las empresas establecidas legalmente se puedan llegar a efectuar las respectivas contrataciones en lo que atañe al tema de seguro de daños. Se va a ver diferentes aspectos como los que tratan sobre las utilidades, los que son de responsabilidad limitada, reparto proporcional y otros epígrafes.

2.7.1. Con utilidades

Interés asegurable, todo interés económico que una persona tenga en el cual, no se produzca un siniestro, podrá ser protegido mediante un contrato de seguro contra daños. Si se asegura una cosa ajena por el interés que en ella se tenga, se considerará que el contrato se celebra también en interés del dueño; pero éste no podrá beneficiarse del seguro sino después de cubierto el interés del contratante y de haberle restituido la parte proporcional de las primas pagadas. (Artículo 919 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70) Provechos esperados, es lícito el seguro de provechos esperados dentro de los límites de un interés legítimo. (Artículo 920 Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

Rendimientos probables, en el seguro sobre rendimientos probables, el valor del interés será el del rendimiento que se hubiere obtenido de no sobrevenir el siniestro. Para determinar el valor indemnizable se deducirán los gastos que no se hayan causado todavía, ni deban causarse por haber ocurrido el siniestro. (Artículo 921, Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.7.2. Limite de responsabilidad

La suma asegurada señalará el límite de la responsabilidad del asegurador, si dicha suma no es superior al valor real de las cosas aseguradas. La suma asegurada no prueba el valor ni la existencia de las cosas aseguradas. Si se celebrare un seguro por una suma superior al valor real de la cosa asegurada, sin que mediare dolo o mala fe de ninguna de las partes, el contrato será válido hasta igualar el mencionado valor real, y la suma asegurada podrá ser reducida a petición de cualquiera de ellas. El asegurador deberá bonificar al asegurado el excedente de la prima pagada respecto de la que corresponde el valor real, por el período del seguro que quede por transcurrir desde el momento en que reciba la correspondiente solicitud del asegurado. (Artículo 922 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.7.3. Varios seguros

Si se contratare con varios aseguradores un seguro contra el mismo riesgo y por el mismo interés, el asegurado debe poner en conocimiento de cada uno de los aseguradores, la existencia de los otros seguros dentro de los cinco días siguientes a la celebración de cada contrato. El aviso se dará por escrito, e indicará el nombre de los aseguradores y las sumas aseguradas. (Artículo 923 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.7.4. Responsabilidad

Si el importe de varios seguros contratados de buena fe excediere el monto del interés asegurado, cada uno de los aseguradores responderá en los términos de su respectivo contrato, hasta completar el importe íntegro del daño. (Artículo 924 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.7.5. Reparto proporcional

El asegurador que pague en el caso del artículo anterior, podrá repetir contra todos los demás, en proporción a la suma respectivamente asegurada. Si alguno de los seguros se rigiere por derecho extranjero, el asegurador que pudiese invocarlo no tendrá acción de repetición, si no probaré que su propio derecho establece el sistema de reparto. (Artículo 925 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.7.6. Enajenación de objeto asegurado

El que enajena un objeto asegurado, deberá dar al asegurador aviso de la enajenación dentro de los quince días siguientes a ella; en el mismo acto de la enajenación, debe hacerse saber al adquirente la existencia del seguro.



Los derechos y obligaciones que deriven del contrato, pasarán al adquirente, excepto si en los quince días siguientes a la adquisición, manifiesta su voluntad de no continuar el seguro. Por las primas vencidas y pendientes de pago en el momento de la enajenación, quedarán solidariamente obligados, el propietario anterior y el adquirente, y éste con derecho a repetir contra el enajenante si no le dio aviso de la existencia del seguro. En tal caso, el enajenante también estará obligado al pago de las primas ulteriores. (Artículo 926 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.7.7. Pólizas a la orden

El artículo precedente no será aplicable a las pólizas a la orden; pero su titular no podrá ejercer los derechos que le correspondan, sin haber cubierto previamente las primas que resultaren adeudadas en los términos de la póliza. (Artículo 927 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.7.8. Acreedores privilegiados

Los acreedores que tengan prenda, hipoteca o cualquier otro privilegio sobre la cosa asegurada, tendrán derecho, si los gravámenes aparecen en la póliza o se han puesto en conocimiento del asegurador, a que éste les comunique cualquier resolución encaminada



a modificar, rescindir o terminar el contrato, a fin de que puedan ejercitar los derechos del asegurado. (Artículo 928 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.7.9. Colaboración del asegurado

Al ocurrir el siniestro, el asegurado debe ejecutar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir el daño. Los gastos se cubrirán por el asegurador, sin que pueda reducirlos de la indemnización que corresponda; pero si la suma asegurada fuere inferior al valor del objeto asegurado, se soportarán proporcionalmente entre el asegurador y el asegurado. (Artículo 929 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.7.10. Consentimiento del asegurador

Después del siniestro, el asegurado sólo podrá variar el estado de las cosas con el consentimiento del asegurador, a no ser por razones de interés público o para evitar o disminuir el daño. (Artículo 930 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70) Luego de acaecido el daño, accidente o siniestro, debe de existir un consentimiento si se desea variar el estado de las cosas en cuanto a lo pautado dentro del contrato de la póliza, por que si no hay una razón justificada que sea de interés público, entonces esto queda sin validez debido a lo preceptuado por el legislador en la ley pertinente.

2.7.11. Seguro de cosas genéricas

Si la cosa asegurada se hubiere designado sólo por su género, se considerarán aseguradas todas las del mismo género que existieren en el momento del siniestro en poder del asegurado, en los lugares o vehículos a que el seguro se refiera. (Artículo 931 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.7.12. Riesgos excluidos

Salvo pacto en contrario, el asegurador no responderá de pérdidas y daños causados por vicio propio de la cosa, terremoto o huracán, guerra extranjera o civil, o por personas que tomen parte en huelgas, motines o alborotos populares y demás riesgos que requieran el pago de prima especial. (Artículo 932 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.7.13. Monto de indemnización y otros detalles

Para fijar la indemnización que ha de pagar el asegurador, se tendrá en cuenta el valor del interés asegurado en el momento de la realización del siniestro, para lo cual el asegurado deberá individualizar y justificar la existencia y valor de las cosas aseguradas al tiempo del siniestro.



Cuando el interés asegurado consista en que una cosa no sea destruida o deteriorada, se presumirá que tal interés equivale al que tendría el propietario en la conservación de la cosa. Salvo pacto en contrario, si la suma asegurada es inferior al interés asegurado, el asegurador estará obligado a pagar una suma que esté en la misma relación, respecto del monto del daño causado, que la que existe entre el valor asegurado y el valor íntegro del interés asegurable. (Artículo 933 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

Valor de las cosas aseguradas. Para los efectos del resarcimiento del daño, las partes podrán fijar, mediante pacto expreso, el valor de las cosas aseguradas; pero si al asegurador probaré que al momento del siniestro dicho valor excede en más de un veinte por ciento (20%) del valor real del objeto asegurado, sólo estará obligado hasta el límite de éste. (Artículo 934 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

Reparación del daño. El asegurador tendrá el derecho de cumplir con su obligación de indemnizar, mediante pago en efectivo o la reposición o reparación de la cosa asegurada a su elección. (Artículo 935 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

Cosas gravadas. Si las cosas aseguradas estuvieren gravadas con hipotecas, prenda u otro privilegio, los acreedores correspondientes se subrogarán de pleno derecho en la indemnización, hasta el importe del crédito privilegiado. Sin embargo, el pago hecho a otra persona, será válido si se realiza sin oposición de los acreedores, y en la póliza no



aparece mencionada la hipoteca, prenda o privilegio, ni estos gravámenes han sido comunicados al asegurador. (Artículo 936 Código de Comercio, Decreto Numero 2-70)

Subrogación. El asegurador que pague la indemnización se subrogará hasta el límite de la cantidad pagada, en todos los derechos y acciones que por causa del daño sufrido correspondan al asegurado, excepto en el caso de que, sin haber sido intencional el siniestro, el obligado al resarcimiento fuese el cónyuge, un ascendiente o un descendiente del asegurado. Si el daño fuere indemnizado sólo en parte, el asegurador podrá hacer valer sus derechos en la proposición correspondiente. (Artículo 937 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

Otros seguros de daños. Las disposiciones que contiene ésta sección, son aplicable a todos los seguros de daños aún cuando no estén regulados en la misma, en lo que no se opongan a su naturaleza. Asimismo podrá ser objeto de seguro, cualquier otra clase de riesgos que provengan de casos fortuitos o accidentes, siempre que las pólizas, se emitan de acuerdo con las disposiciones de este capítulo, de lo que fueren aplicables. (Artículo 938 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.8. Seguro de menores

El seguro sobre la vida de un menor de edad que tenga doce o más años, requerirá su consentimiento personal y de su representante legal. (Artículo 996, Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.9. Seguro de un tercero

No podrá celebrarse un seguro para el caso de muerte de un tercero sin su consentimiento, dado por escrito antes de la celebración del contrato con indicación de la suma asegurada, salvo cuando se trate de cubrir prestaciones laborales o sociales. El consentimiento del tercer asegurado deberá también constar por escrito para el cambio en la designación del beneficiario, para la cesión de derechos o para la constitución de prenda, excepto cuando esta última operación se celebre con el asegurador. (Artículo 997, Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.10. Interdicto o menor de doce años

No podrá contratarse seguro para el caso de muerte de una persona declarada en estado de interdicción. Podrá contratarse seguro para menores de doce años, siempre que el



representante legal cuente con seguro de vida por una suma igual o mayor que el solicitado. Esta condición no se aplicará cuando el representante legal sea inasegurable.

(Artículo 999, Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.11. Designación de beneficiarios

El asegurado podrá designar a un tercero como beneficiario y modificar esta designación por acto entre vivos o por testamento, aunque el beneficiario hubiere manifestado su voluntad de aceptar. Cualquier cambio de beneficiario debe comunicarse por escrito al asegurador, quien lo registrará en la póliza. La renuncia de la facultad de revocar la designación de beneficiario es válida y quedará firme cuando se le haya comunicado al beneficiario por escrito; pero no producirá efectos frente a terceros mientras no se haga saber también por escrito al asegurador y éste la haga constar en la póliza. (Artículo 1000, Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.12. Beneficiario irrevocable

En caso de designación de beneficiario irrevocable, el asegurado no podrá disponer de los derechos derivados del seguro sin el consentimiento del beneficiario dado por escrito, salvo que el asegurado se haya reservado para sí tales derechos. (Artículo 1001, Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

2.13. Beneficiarios genéricos

Cuando se designare como beneficiario al cónyuge, sin expresión de nombre, se considerará como tal a quien tenga este carácter en el momento en que muera el asegurado.

Si se designaren como beneficiarios al cónyuge y a los descendientes, sin determinación de partes, se entenderá que la mitad de la cantidad asegurada corresponde al cónyuge y la otra mitad se distribuirá entre los descendientes, conforme al derecho sucesorio.

Si se designaren como beneficiarios a los herederos o causahabientes, el capital asegurado entrará a formar parte de la masa hereditaria; lo mismo se observará cuando se designen a los beneficiarios por su nombre, sino que se señalen como tales a los que tengan determinado parentesco con el asegurado. Se exceptúa el caso que señale como beneficiarios a los hijos que el asegurado tuviere en el futuro con determinada persona, los cuales se considerarán designados por sus nombres. En caso de ser varios los beneficiarios, si no se ha indicado la porción que a cada uno corresponde, se entenderá que recibirán partes iguales. (Artículo 1002, Código de Comercio, Decreto Número 2-70)



2.14. Muerte de beneficiarios

Si alguno de los beneficiarios muriere antes, o al mismo tiempo que el asegurado, su parte acrecerá la de los restantes. A falta de otros beneficiarios, el seguro se pagará a los herederos del asegurado. Se exceptúa de lo dispuesto en este artículo, el caso de beneficiario irrevocable, cuyo derecho se transmitirá a sus herederos. (Artículo 1003 del Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

En este sentido se puede interpretar lo preceptuado por el legislador, que en el caso de fallecer alguno de los beneficiarios, su parte acrecentará a los de los demás; sin embargo, en caso de que no existiera ningún beneficiario, el seguro se encuentra en la obligación de amortizar los pagos correspondientes, ya sea, por cuotas o suma total a los herederos de los asegurados, la cantidad convenida en la póliza del contrato.

2.15. Derecho propio del beneficiario

A la muerte del asegurado, el beneficiario registrados en la póliza adquirirá un derecho propio sobre la suma asegurada que podrá exigir directamente del asegurador, y sobre la cual no tendrán derecho alguno ni los herederos ni los acreedores del asegurado. El pago efectuado por el asegurador a los beneficiarios registrados en la póliza, extingue todas las



obligaciones contractuales derivadas de la misma. (Artículo 1004, Código de Comercio, Decreto Número 2-70)

El derecho que adquiere el beneficiario le corresponde y es intransferible. Este dinero no puede ser reclamado por ningún acreedor que tuviera cuentas pendientes con el asegurado que ha fallecido; le pertenece, por entero al heredero que de por si es irrevocable.

Luego de que el seguro hace todas las investigaciones pertinentes y encontrando que el siniestro en el cual halla muerto el asegurado, entonces ha de proceder a cancelar las obligaciones contraídas al heredero correspondiente.

2.16. Comentarios

Como se puede observar de lo anteriormente analizado: el Seguro, principalmente el seguro marítimo es de origen muy antiguo, está constituido por un contrato el cual es aleatorio, en que una persona o empresa asume los riesgos de otra, constituyen una póliza para su validez, cuyo objeto es la protección física del vehículo de transportación marina que cubre varios riesgos, tanto de la nave como de la carga que lleva y demás aparejos.

CAPÍTULO III

3. Materiales peligrosos que transportan las naves hacia Guatemala

3.1. Descripción de puertos

La organización administrativa y funcional de los cinco puertos marítimos que actualmente existen en la República de Guatemala, ésta no obedece a ningún patrón técnico jurídico común. De conformidad con el Artículo 30 inciso i) de la Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto 114-97 del Congreso de la República, la autoridad portuaria es ejercida por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda rectora.

3.1.2. Puerto Quetzal

“Fue construido en 1980 y el 18 de marzo de 1983 se inauguraron los Servicios Portuarios, los que se comienzan a prestar en condiciones limitadas dado que el complejo portuario se encontraba en construcción. En noviembre de 1985 se concluye la primera fase constructiva del puerto, se inaugura el Puerto Quetzal y se crea la Empresa Portuaria Quetzal para su administración. Dentro de sus últimos proyectos realizados nos encontramos con la construcción de un paso a desnivel en forma de trébol de 230 metros que facilita el flujo vehicular de Puerto San José a Iztapa, Dos Orejas y vías que facilitan el flujo vehicular de Guatemala a Puerto San José Iztapa en ambas direcciones, y un redondel que facilita el flujo vehicular de Puerto Quetzal a San José Iztapa. Puerto Quetzal

continúa día a día con sus gamas de servicios para satisfacer las necesidades de sus clientes y de las exportaciones e importación del país.⁴⁷

3.1.2.1. Descripción de las instalaciones físicas

El puerto está conectado a la ciudad de Guatemala por carretera pavimentada enlazada a la red nacional y a la carretera panamericana, la distancia desde la ciudad de Guatemala hasta Puerto Quetzal es de 100 Km.

3.1.2.2. Descripción de los sitios de atraque

Las instalaciones de atraque están conformadas por un muelle comercial marginal, un muelle auxiliar de espigón, un muelle de servicios o enlace, una Terminal de cruceros, una Terminal de carbón y una Terminal del gas. El muelle comercial consta de cuatro atracaderos para manipular carga general, gráneles sólidos y contenedores. El muelle auxiliar de espigón se ubica perpendicularmente al final de la parte sur del muelle comercial. En su parte norte, se atracan buques de carga general de poco calado y en la parte sur del mismo se ubican tres barcazas de generación de energía eléctrica. El muelle de servicios o enlace, es una extensión del muelle comercial que lo conecta al muelle auxiliar de espigón. Este muelle se utiliza para dar mantenimiento a barcos pequeños.

⁴⁷ Gall, Francis. **Diccionario geográfico nacional**. Tomo III, Pág. 71

La Terminal de cruceros cuenta con 1 atracadero de 285 metros de longitud conformado por 6 Duques de alba, la profundidad de esta Terminal es de doce metros bajo cero hidrográfico. La Terminal de carbón consta de un atracadero conformado por cuatro duques de alba para la descarga de carbón mineral. Por último la Terminal de gas consta de un atracadero formado por dos pilotes de retención y seis de amarre con conexiones especializadas para la descarga de gas licuado de petróleo.

3.1.2.3. Acceso de vía marítima

El acceso a las vías marítimas es a través de un canal de acceso de 210 metros de ancho entre morros de los rompeolas oeste y este. A la entrada de la dársena de maniobras, en la zona del codo del rompeolas oeste, tiene un ancho de 340 metros. Asimismo, este canal cuenta con una curvatura de 1,000 metros para permitir un acceso sin borneos. Su orientación es hacia el sureste para poder afrontar el oleaje de fuerza apreciable con azimut 150°.

3.1.3. Puerto Barrios

“Puerto Barrios, localidad ubicada en el este de Guatemala, capital del departamento de Izabal, en la bahía de Amatique, junto al mar del Caribe o mar de las Antillas. Fue el principal puerto de Guatemala y en esta ciudad se ubica la terminal norte del ferrocarril

transcontinental que la une con la capital y finaliza en el puerto de San José, en el océano Pacífico; Puerto Barrios está situado en los límites de una extensa superficie de plantaciones de plátanos. Entre sus principales productos de exportación se encuentra el café, chicle, frutas y maderas tropicales.

Cuenta con muelles para buques de gran calado y también instalaciones deportivas y turísticas, así como diversas zonas para la práctica de la pesca. La ciudad se desarrolló a principios de 1900 y se convirtió en la capital del departamento en 1920. En la década de 1970 se construyó otro puerto cercano, el de Santo Tomás de Castilla, cuando el gobierno quiso anular la influencia de intereses extranjeros que controlaban los negocios de Puerto Barrios.⁴⁸

El General Justo Rufino Barrios tuvo la idea de unir la capital de la República con el Atlántico por medio de un ferrocarril como lo había unido con el Pacífico y, con tal motivo, “El 4 de agosto de 1883 era emitido un decreto excitado el patriotismo de los guatemaltecos a efecto de que con sus propio recursos fuese construido el Ferrocarril del norte, como una Empresa Nacional”. “se imponía una suscripción anual y obligatoria de cuatro pesos plata durante diez años, que debían pagar todos los que tenían sueldo mayor de ocho pesos mensuales, con derecho a ser accionistas y así realizar una obra costeadada por los ciudadanos guatemaltecos”.

⁴⁸ *Ibid.* Tomo III, Pág. 82



“Vinieron los acontecimientos de la Unión y la muerte del Mandatario y los trabajos fueron suspendidos; poco se había hecho, si no estamos equivocados, solamente se tendió una línea de más de veinte millas, con rieles de 33 libras”.⁴⁹

Dos días después de emitido el Decreto 297 del General Barrios, el Gobernador del Arzobispado. Presbítero don Juan Bautista R. y Bertand, que como todo buen guatemalteco se había entusiasmado con la iniciativa oficial, publicó una Pastoral instando a los feligreses a cooperar en la magna obra que se iba a emprender.

Muerto el General Barrios, su sucesor en la Presidencia de la República fue el General Manuel Lisandro Barillas, nada hizo por aquella empresa nacional; pero el siguiente, el General José María Reina Barrios tomó con tal empeño la realización de la idea de su tío, que bajo el mismo sistema de la contribución nacional, emprendió los trabajos que se encontraban suspendidos por más de seis años.

Tales antecedentes explican las razones que impulsaron el General Reina Barrios para emitir el Decreto No. 513 de fecha 19 de Julio de 1895, creando la ciudad de Puerto Barrios. Así nació la Ciudad de Puerto Barrios. Por el Decreto No.513 del 19 de julio de 1895, Tomo 14 Página 39, se denominan al Puerto y la Ciudad de Puerto Barrios. Declara a Puerto Barrios, Puerto Mayor de la República, (Decreto Gubernativo No. 524 de 24 de noviembre de 1896, Tomo 15 Página 369)

⁴⁹ *Ibíd.*



A solicitud de la Dirección del Ferrocarril al Norte se trasladó el Puerto al punto situado tres millas al Oriente del actual. Acuerdo de 14 de diciembre de 1883. Con motivo de la inauguración del tramo del Ferrocarril del Norte desde Puerto Barrios hasta la entonces villa de Zacapa, en una distancia de cien millas y con el deseo de levantar el comercio e importancia de los pueblos de la región oriental, el mismo General Reina Barrios emitió en esa ciudad porteña el Decreto No. 524 de 24 de noviembre de 1896; y el mismo día en el lugar, el Presidente emitió el acuerdo por el que se ordena el traslado de la Aduana que había venido funcionando en Livingston para la ciudad de Puerto Barrios como Aduana de Registro, dejando en aquella población otra subsidiaria, dependiente de la de Puerto Barrios.

El 31 de agosto del 1908 se aprobó el contrato celebrado con representantes de "Guatemala Railway Company" para hacer los trabajos necesarios para mejorar las condiciones sanitarias de la ciudad de Puerto Barrios, incluyen la excavación de un pozo para abastecer de agua potable a la población.

El 19 de abril de 1920 fue elevado este lugar a categoría de municipio con el nombre de Puerto Barrios organizando su correspondiente municipalidad y el 17 de mayo de 1920, por acuerdo gubernativo se mandó trasladar a Puerto Barrios la cabecera del departamento de Izabal. Se establece en Puerto Barrios la Municipalidad compuesta por dos alcaldes, un síndico, tres regidores, un secretario y un tesorero. Acuerdo de 19 de abril de 1920. "Se aumenta dos regidores a la municipalidad y por último, el 14 de septiembre de 1925 se dispuso integrar el municipio de Puerto Barrios con las aldeas, caseríos y fincas siguientes: Puerto Barrios, cabecera del municipio y del departamento, Manaca,



Chipilingo, Santo Tomás, El Cinchado, La Barra, San Francisco o Jalea, Río Santo Tomás La Romana, Ramoncito, Las Escobas, Río Cacao, San Agustín y Piedras Negras.”⁵⁰ Actualmente en Puerto Barrios es de gran atractivo turístico y es abordado por muchos turistas que provienen de diferentes partes del mundo que llegan disfrutar de sus diversos balnearios, bosques y playas que son admiradas por todo el mundo.

3.1.4. El puerto Santo Tomás de Castilla

“Lleva el mismo nombre, fue construido en 1976, después del Terremoto de Guatemala de 1976 que había dañado gravemente el puerto de Puerto Barrios. Hoy en día es uno de los más activos en América Central y actualmente en expansión.² El puerto está situado al lado de una zona de libre comercio, la Zona Libre de Industria y Comercio Santo Tomás de Castilla, llamada normalmente ZOLIC. El puerto actualmente emplea a 2.100 trabajadores. En 2004, 4,56 millones de toneladas de mercancías de comercio pasó por el puerto de 1.372 buques”⁵¹

3.1.4.1. Industria de cruceros

En 2004, Santo Tomás de Castilla comenzó a recibir buques de crucero. La terminal de cruceros es un gran impulso para la industria turística de Guatemala. Cuatro buques de

⁵⁰ **Ibid.** Tomo III, Pág. 71

⁵¹ **Ibid.** Tomo IV, Pág. 101



crucero de un mes, llevando a 1.500 pasajeros cada uno hacer una parada aquí. Los pasajeros de cruceros visitan Guatemala, sobre todo por su cultura maya, extendido por todo el país. Así, el Aeropuerto de Puerto Barrios está siendo reformado para llevar pasajeros de los buques para excursiones de un día a Tikal o en otros lugares en Guatemala en un futuro próximo. Lugares de interés cercanos Río Dulce, Lago de Izabal, las ciudades de Puerto Barrios, Livingston y el Castillo de San Felipe, y las ruinas mayas de Quiriguá.

3.1.5. Puerto San José

“Es una ciudad que pertenece al municipio de San José en la costa del Océano Pacífico de Guatemala, en el departamento de Escuintla. Contiene alrededor de 20.000 personas, convirtiéndose en el mayor lugar a lo largo de la costa del Pacífico de Guatemala. Era el puerto del Pacífico de Guatemala, pero fue reemplazado en el siglo XX por el Puerto Quetzal, a pocos kilómetros al este de la ciudad. El complejo de Puerto Quetzal es el principal empleador en la ciudad. La industria turística local abastece en gran parte para fines de semana desde la ciudad de Guatemala. La pista aérea de San José ha sido renovada recientemente y ahora es el aeropuerto⁵²

⁵² *ibid.* Tomo II, Pág. 98



3.1.6. Puerto El Sitio

En el Arenal del Departamento de Escuintla, Guatemala. Los que naveguen por El Arenal encontrarán en Puerto El Sitio un lugar donde poder fondearse y hacer un alto en el camino. Además si desea realizar actividades deportivas podrá hacerlo en alguna de las empresas de la zona.

3.2. Riveras

En el derecho marítimo norteamericano la Jurisdicción marítima se extiende a las aguas interiores, como unánimemente lo manifiesta la Doctrina y Jurisprudencia de los Estados Unidos: “La jurisdicción de administración marina en Inglaterra, se extiende exclusivamente a los mares, mientras que en los Estados Unidos de Norteamérica, ésta se extiende a ríos y lagos navegables.”⁵³ Esta postura parece estar plenamente justificada debido a la existencia de los Grandes Lagos, y de numerosos ríos navegables, cuya importancia para el comercio interestatal e incluso internacional es de sobra conocida. De igual modo, en el ámbito del seguro marítimo, la cobertura también abarca los daños causados en ríos, lagos, costas, riveras y otras aguas navegables.

⁵³ Coronado Conde. Op. Cit. Pág. 51



3.3. Costas

A continuación se enumeran algunas de las costas y bahías y puertos de bajo calado en donde atracan naves medianas y pequeñas:

Bahía Itzapa, Iztapa (Departamento de Escuintla, Guatemala)

Puerto Higueral, Iztapa (Departamento de Escuintla, Guatemala)

Bahía El Rejuego, Sipacate (Departamento de Escuintla, Guatemala)

Bahía Juchaneb, Tecojate (Departamento de Escuintla, Guatemala)

Más Marine, Las Delicias (Departamento de Izabal, Guatemala)

Caleta Joya Grande, Macho Creek (Departamento de Izabal, Guatemala)

Caleta Los Achiotes, Puerto Barrios (Departamento de Izabal, Guatemala)

Puerto Barros, Puerto Barrios (Departamento de Izabal, Guatemala)

Caleta Chisantiago, Puerto Santo Tomás de Castilla (Departamento de Izabal, Guatemala)

Bahía Las Nubes, Río Blanco (Departamento de Izabal, Guatemala)

Bahía El Rincón, Champerico (Departamento de Retalhuleu, Guatemala)

Caleta Marichaj, Astillero (Departamento de Santa Rosa, Guatemala)

3.4. Poblaciones susceptibles

Las poblaciones en riesgo son una gran cantidad de pueblos, aldeas, caseríos y asentamientos a las orillas de las costas, bahías, puertos, ríos y canales navegables. Entre estas podemos mencionar a las enumeradas en los incisos 3.1, 3.2 y 3.3 y sus sub incisos. Como parte fundamental. Las poblaciones son víctimas potenciales de cualquier desastre, causado por explosivos de alto poder, derramamiento de sustancias contaminante tales como productos radiactivos, desechos tóxicos y sustancias radiactivas. A continuación se hace una enumeración de este tipo de materiales potencialmente dañinos. Entre los cuales se describen como explosivos en una taxonomía que clasifica a cada uno por la forma de reaccionar. Se describe su naturaleza, origen e historia de cómo han ido evolucionando desde las formas más simples, hasta las formas más complejas y peligrosas por su característica de destrucción masiva.

3.5. Explosivos

Explosivos, compuestos o mezclas de compuestos químicos que arden o se descomponen *rápidamente generando grandes cantidades de gas y calor*, y los consiguientes efectos de presión repentinos. En tiempos de paz los explosivos se utilizan principalmente para voladuras en minería y en cantería, aunque también se emplean en fuegos artificiales, en aparatos de señalización y para hacer remaches y moldear metales. Los explosivos se

utilizan también como propulsores para proyectiles y cohetes, como cargas explosivas para la demolición, y para hacer bombas y minas.

“El primer explosivo conocido fue la pólvora, llamada también polvo negro. Se empezó a utilizar hacia el siglo XIII y fue el único explosivo conocido durante siglos. Los nitratos de celulosa y la nitroglicerina, ambos descubiertos en 1846, fueron los primeros explosivos modernos. Desde entonces, nitratos, compuestos de nitrógeno, fulminatos y ácidos han sido los principales compuestos explosivos utilizados por separado o mezclados con combustibles y otros agentes. El trióxido de xenón, que fue el primer óxido explosivo, se desarrolló en 1962.”⁵⁴ La clasificación de las sustancias explosivas de diferentes tipos puede efectuarse de múltiples maneras, no obstante, hay tres formas principales ampliamente aceptadas: “Por naturaleza, por sensibilidad y por utilización. Más aún en la clasificación que se da es muy difícil y es frecuente encontrar tipologías con base en un grupo químico funcional y en nombres comerciales cuando se trata de mezclas de sustancias explosivas.”⁵⁵

3.5.1. Sustancias explosivas por naturaleza

A continuación se describen algunas sustancias que por su naturaleza son explosivas y que son muy deflagrantes.

⁵⁴ López Bonilla, Marco Antonio. **Descripción taxonómica de los explosivos más usados en Guatemala.**
Pág. 37

⁵⁵ **Ibid.**



3.5.1.1. Deflagrantes

“Son los explosivos en los que la reacción se inicia por mecanismos químicos tradicionales: activación termocinética. La velocidad de éstos no supera la velocidad del sonido (medida en el medio explosivo, que siendo sólido o líquido, es muy superior a la del aire).

La barrera del sonido atempera la energía cedida por éste, de modo que no son muy potentes. Su interés es escaso: pirotecnia y algunas aplicaciones en las que se requiera baja energía. En esta línea, los propelentes son considerados un subgrupo de los explosivos deflagrantes.”⁵⁶

3.5.1.2. Pólvora negra

Otras pólvoras o explosivos que utilicen de oxidante el Nitrato de Potasio y Clorato de Potasio por lo general son deflagrantes.

⁵⁶ Ibid. Pág. 38

3.5.1.3. Detonantes

“La reacción en este grupo se autoabastece por una onda de choque, supersónica (en el medio que recorre), que inicia al explosivo a medida que esta transcurre. Dada la alta velocidad de la reacción son explosivos muy potentes. Dentro de esta clase se pueden incluir todas las sustancias explosivas mencionadas a continuación.⁵⁷”

3.5.2. Sustancias explosivas por sensibilidad

3.5.2.1. Primarios

Son aquellas sustancias que requieren cantidades ínfimas de energía para activarse. Son de gran peligrosidad y generalmente se utilizan flegmatizados (insensibilizados). Su potencia es modesta en comparación con los demás grupos.

La energía liberada por los explosivos primarios en su detonación es generalmente pequeña; en los casos más comunes, sus calores de explosión están alrededor de las 400 kcal/kg (1700 kJ/kg), frente a los valores de 1000 kcal/kg, y superiores, típicos de los explosivos secundarios. A continuación se hace un detalle de los más importantes; y, a la vez de alto poder de explosión:

⁵⁷ Ibid. Pág. 39



Triioduro de amonio

Fulminato de mercurio

Fulminato de plata

Ácida de plomo o nitruro de plomo.

Ácida de plata

Estifnato de plomo o trinitroresorcinato de plomo.

Hexanitrate de manitol

Acetiluro de plata

3.5.2.2. Secundarios

“Este tipo de productos responden, con energías de activación intermedias aunque no estrictamente homogéneas. Las potencias son muy altas, encontrándose en el orden de los más peligrosos.”⁵⁸

Nitroglicerina Muy sensible. Generalmente se le aplica un desensibilizador.

Trilita o TNT

Hexógeno, RDX Ciclonita (trinitrofenilmetilnitramina)

Pentrita, PT, PETN Tetranitrato de pentaeritrita

⁵⁸ Ibid. Pág. 40



Ácido pícrico o TNP (Trinitrofenol)

Picrato de amonio

Tetranitrometano

Octógeno o HMX (Ciclotetrametilentetranitramina)

Nitrocelulosa

Cloratita

Esta es una de las clasificaciones en las cuales se agrupan los explosivos debido a su naturaleza, y su forma de ser sensibles a la reacción explosiva.

3.5.2.3. Terciarios

Familia constituida casi en unanimidad por NAFOS (nitrato de amonio/fuelóleo) conocida su enorme insensibilidad.

ANFO o NAFO en castellano.

3.6. Sustancias explosivas por utilización

3.6.1. Iniciador

“Material energético, con una energía de activación relativamente baja, utilizado para iniciar un explosivo secundario. Suelen ser explosivos de alta sensibilidad (primarios) en combinación, de acuerdo al impulso requerido: impacto, eléctrico o térmico. Suelen ser llamados detonadores al estar encartuchados comercialmente.”⁵⁹ Se les denomina comúnmente estopín, el cual es el generador de la explosión, el que incendia el material que detona.

3.6.2. Carga

Es la masa base que explotará y es objeto del diseño de la voladura. El iniciador es el responsable de iniciar la carga. Algunas sustancias pueden no requerir iniciador:

Pólvora, nitroglicerina o pentrita se inflaman con relativa facilidad bajo la llama.

⁵⁹ **Ibid.**

3.6.2.1. Multiplicador

“En ciertas ocasiones la carga no detona con el iniciador, por lo que se requiere un explosivo intermedio que sea sensible al iniciador y a la vez inicie a la carga. Muy frecuentemente los anfos requieren de este tipo de carga.”⁶⁰

3.7. Sustancias explosivas mezcladas

A menudo las sustancias carecen de todas las propiedades solicitadas para una función; por ejemplo: la nitroglicerina es muy inestable, el nitrato amónico muy mediocre o el estifnato de plomo debería ser más sensible a la llama. Para soslayar dichos problemas se recurre a mezclas de éstos para potenciarlos. Comercialmente se conocen:

3.7.1. Dinamitas

Las dinamitas son explosivos generalmente bicomponente: nitroglicerina o nitroglicol con nitrocelulosa, formando una pasta de mayor estabilidad que cada explosivo por separado. Tradicionalmente la dinamita ha sido una mezcla de nitroglicerina con arcilla -originalmente: tierra de diatomeas; receta del propio Nobel. La evolución técnica de ésta, llevó a la producción de las gomas: nitroglicerina más nitrocelulosa. Actualmente las dinamitas se

⁶⁰ Ibid.



han inclinado por mezclas de nitroglicerol, de mayor estabilidad, junto con nitrocelulosa. En adición, comprenden otros ingredientes como aluminio que aumenta el calor y potencia, que le otorga una apariencia grisácea y aceitosa al tacto.

3.8. Radiactivos

Peligro y proliferación nuclear, difusión y uso de las armas nucleares, así como de la tecnología militar basados en la energía nuclear, que termina por provocar un alto riesgo de destrucción mundial. Las armas nucleares fueron utilizadas con fines bélicos por vez primera en agosto de 1945, cuando Estados Unidos arrojó dos bombas atómicas sobre las ciudades japonesas de Hiroshima y Nagasaki para lograr la rendición de Japón y poner así fin a la II Guerra Mundial. “Sobre energía nuclear, en cuanto a la cobertura del riesgo nuclear sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados, el Convenio Internacional de Bruselas, de 17 de diciembre de 1971, relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, establece que han de ser resarcidas todas las víctimas de una catástrofe por derramamiento, activación o fusión nuclear que se produjese en almacén, bodega o vehículo de transporte; que, por catástrofe debido a descuido produjesen el percance.” (Instrumento de adhesión de España de 3 de mayo de 1974, publicado en el BOE de 20 de agosto de 1975)



Como se puede observar en este instrumento legal de la Unión Europea, todas las víctimas que vivan alrededor de un lugar donde haya un daño con energía nuclear tienen que estar cubiertos con un seguro de daños diferente al seguro de vida. Esto para ser desagraviados en cuanto a los riesgos que con lleva la energía atómica de producir todo tipo de malestares en el cuerpo humano y de los animales domésticos y salvajes el cual como sugerencia del autor del presente trabajo debe de ser implementado en la República de Guatemala, el cual, es el objetivo de esta investigación.

3.9. Contaminantes

3.9.1. Hidrocarburos

Contaminación por crudos, contaminación de cualquier hábitat por cualquier hidrocarburo líquido. Se trata de una de las formas más graves de contaminación del agua, y el término se emplea sobre todo en relación con el vertido de petróleo al medio ambiente marítimo; en este caso, la masa que se produce tras el vertido y que flota en el mar se conoce con el nombre de marea negra.

“Los naufragios más famosos de grandes petroleros han sido los del Torrey Canyon, que vertió 860.000 barriles (107.000 toneladas) de petróleo frente a las costas de Cornualles, Inglaterra, en 1967, y el del Exxon Valdez, que vertió unos 240.000 barriles (30.000

toneladas) en el Prince William Sound, Alaska, en marzo de 1989. El mayor vertido totalizo unos 2.160.000 barriles, y se debió a la colisión de dos petroleros, el Aegean Captain y el Atlantic Empress, cerca de Trinidad y Tobago en 1979. En enero de 1997 un petrolero ruso causó el mayor vertido en Japón en más de 20 años, y derramó unos 5 millones de litros de denso combustible en el mar del Japón (mar Oriental).

Cientos de kilómetros de la costa occidental japonesa se cubrieron de amplias manchas muy densas, causando graves daños en la industria pesquera, playas, reservas naturales y reactores nucleares. En noviembre de 2002 el petrolero Prestige, que transportaba más de 77.000 toneladas de fuel, sufrió un accidente frente a Finisterre, hundiéndose seis días después y derramando al mar unas 20.000 toneladas de combustible. El vertido llegó a gran parte de las costas gallegas, alcanzando también las playas de Asturias, Cantabria y el País Vasco, así como las costas francesas, provocando una grave catástrofe ecológica.⁶¹

No obstante, sólo un 10% del petróleo que va a parar al mar procede de accidentes marítimos. Otras fuentes son la atmósfera, la filtración natural, la contaminación de los ríos y las escorrentías urbanas, las refinerías de petróleo situadas en la costa, las plataformas petrolíferas marinas (su peor vertido hasta la fecha, de unas 540.000 toneladas, se produjo en el campo de Nowruz, en el golfo Pérsico, en 1983), las descargas operativas de los petroleros (este tipo de vertidos, responsables de un 22% del total, constituye la mayor

⁶¹ Tobías, María Elisa. Daños por derrame de hidrocarburos en la industria pesquera, playas, reservas naturales. Pág. 19



aportación individual a la contaminación por crudo), y otras causas (como el vertido en el golfo Pérsico durante la Guerra del Golfo en 1991, que se estima en unas 460.000 toneladas).

“Las descargas operativas se deben al lavado de los depósitos en el mar y al vertido de lastre en forma de agua contaminada antes de la carga. Estas operaciones son las responsables de la contaminación crónica de las playas públicas con depósitos similares a la brea. Este tipo de contaminación ha disminuido significativamente desde mediados de la década de 1970 gracias a la Organización Intergubernamental de Consulta Marítima y a los requerimientos de la Convención internacional para la prevención de la contaminación por parte de los buques. Las mejoras introducidas incluyen el sistema de “cargar encima”, que elimina la necesidad de efectuar descargas contaminantes, la creación de instalaciones portuarias para la recepción y tratamiento del agua del lastre y otros efluentes, la instalación de separadores petróleo/agua y de equipos de monitorización del contenido en petróleo del agua en los barcos, y el requisito de incorporar tanques de lastre separados en los nuevos petroleros.”⁶²

El petróleo vertido en el medio ambiente marítimo se degrada por procesos físicos, químicos y biológicos. Al principio, un vertido de petróleo se extiende con rapidez sobre la superficie del mar, y se divide en una serie de “líneas” paralelas a la dirección del viento dominante. La evaporación se produce rápidamente: los compuestos volátiles se evaporan en unas 24 horas. Las manchas de petróleo ligero pueden perder hasta un 50% en

⁶² Ibid.



cuestión de horas. Las fracciones remanentes del petróleo, más pesadas, se dispersan en el agua en forma de pequeñas gotas, que terminan siendo descompuestas por bacterias y otros microorganismos. En algunos casos se forma una emulsión de agua en petróleo, dando lugar a la llamada mousse de chocolate en la superficie.

“La velocidad a la que se producen los procesos mencionados arriba dependerá del clima, el estado del mar y el tipo de petróleo. Así, cuando el petrolero Braer naufragó en la costa de las Shetland en enero de 1993, liberando 680.000 barriles (85.000 toneladas) de petróleo, los daños quedaron restringidos a las piscifactorías locales y a las poblaciones de aves marinas debido a que el mar estaba muy agitado, el viento era favorable y el petróleo era relativamente ligero.”⁶³

En el mar, la contaminación por crudo es sobre todo dañina para los animales de superficie, en especial para las aves marinas, pero también para los mamíferos y reptiles acuáticos. El petróleo daña el plumaje de las aves marinas, que también pueden ingerirlo al intentar limpiarse. En la costa hay ciertos hábitats especialmente vulnerables y sensibles a este tipo de contaminación. Estos incluyen los corales, las marismas y los manglares. La contaminación por crudo también puede ser muy dañina para piscifactorías costeras (en particular para las jaulas de salmones y las bandejas de ostras) y para los centros recreativos, como las playas y los centros de deporte acuáticos.

⁶³ Ibid.



En el pasado, las manchas de petróleo se fumigaban con dispersantes. No obstante, la experiencia demuestra que los propios dispersantes, o las emulsiones que forman, pueden ser más tóxicos que el propio petróleo. La filosofía actual es contener el petróleo con barreras flotantes y recuperarlo empleando diversos tipos de mecanismos. Sólo si el peligro de que alcance la playa es inminente se recurre a los dispersantes. De modo similar, es mejor dejar que el petróleo que alcanza la costa se degrade de modo natural, a menos que se trate de una playa pública. Incluso en este caso, la eliminación física es preferible al uso de dispersantes, que pueden hacer que el petróleo penetre aún más en la arena. Los dispersantes se reservan para limpiar instalaciones esenciales, como las rampas de botadura de los astilleros.

Se han realizado algunos experimentos, consistentes en rociar el petróleo con cultivos de bacterias seleccionadas para digerirlo. No obstante, es necesario añadir también nutrientes para favorecer el crecimiento bacteriano, lo que puede resultar perjudicial para la calidad de las aguas costeras. La mayoría de las refinerías y terminales petrolíferas situadas en las costas disponen hoy de planes de contingencia contra la contaminación. En ellos se listan las medidas que deben adoptarse en caso de vertidos, el equipo que conviene utilizar y la protección o tratamiento que deben recibir determinadas áreas especialmente delicadas.

“La contaminación por crudo debida a la prospección y la explotación petrolíferas en tierra firme también puede ser muy dañina para el medio ambiente. En la mayor parte de los casos la contaminación por crudo se debe a defectos de diseño, mantenimiento y gestión.

Por ejemplo, en la Amazonia ecuatoriana se ha producido una contaminación generalizada de los suelos y los cauces de agua por culpa de los reventones, o eliminación descuidada del petróleo residual y las disfunciones de los separadores petróleo-agua. En la antigua Unión Soviética se ha producido contaminación a gran escala por la corrosión y el abandono a la que se ven sometidos los oleoductos. Se estima que en octubre de 1994, se vertieron entre 60.000 y 80.000 toneladas de petróleo por la rotura de un oleoducto cerca de Usinsk, al sur del círculo polar ártico. En latitudes tan extremas los ecosistemas de la tundra y la taiga son altamente sensibles a la contaminación por crudo, y los procesos naturales de degradación, físicos y biológicos, son muy lentos. También se producen daños en los trópicos: en la región del delta del Níger, en Nigeria, los oleoductos, dispuestos en la superficie de tierras agrícolas, mal construidos y con pobre mantenimiento, sufren fugas regulares; los intentos de quemar los residuos a menudo dejan una corteza de tierra sin vida de hasta 2 m de profundidad, lo que hace que ésta quede inutilizable durante un tiempo imprevisible. Los efectos de este tipo de contaminación por crudo seguirán siendo patentes, por lo tanto, durante décadas.”⁶⁴

El párrafo primero del Artículo 78 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante del Reino de España, también dispone que “Las Empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional”; pero aún no se ha dado cumplimiento a lo establecido en este precepto

⁶⁴ Ibid.



Quizás esta dilación se deba a que las Empresas Navieras ya se ven obligadas a asegurar una buena parte de su responsabilidad civil en varios sectores (con arreglo a la Legislación española, se trata de seguros marítimos contra daños por grandes riesgos), en virtud de distintas Normas de ámbito internacional como se recuerda en el Preámbulo del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril; así, cabe citar, a modo de ejemplo: El Convenio Internacional de Bruselas, de 29 de noviembre de 1969, sobre la responsabilidad civil por los daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (Instrumento de ratificación de España de 15 de noviembre de 1975, publicado en el BOE de 8 de marzo de 1976), modificado por los Protocolos de Londres, de 9 de noviembre de 1976 (Instrumento de adhesión de España de 5 de octubre de 1981, publicado en el BOE de 4 de febrero de 1982), y de 27 de noviembre de 1992 (Instrumento de adhesión de España de 6 de junio de 1995, publicado en el BOE de 20 de septiembre de 1995), con las enmiendas realizadas por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI), el 18 de octubre de 2000, a las cuantías de limitación que figuran en el Protocolo de 1992 (enmiendas publicadas en el BOE de 3 de octubre de 2002). Conferir el Real Decreto 1.892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (BOE de 18 de septiembre de 2004), modificado por el Real Decreto 1.795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de buques (BOE de 18 de noviembre de 2008).



3.9.2. Materiales nucleares

El Convenio Internacional de Bruselas, de 17 de diciembre de 1971, relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares (Instrumento de adhesión de España de 3 de mayo de 1974, publicado en el BOE de 20 de agosto de 1975).

3.10. Infeccivos

Son todos aquellos materiales que tienen características orgánicas o inorgánicas tales como virus, bacterias, microbios, elementos bióticos o abióticos, los cuales son capaces de constituirse en vectores o transmisores de enfermedades.





CAPÍTULO IV

4. Desarrollo del seguro en el ámbito marítimo y su legal implementación para proteger a personas que viven en las zonas aledañas a puertos y costas de Guatemala.

4.1. Antecedentes

4.1.1. Seguro sobre abordaje

Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, de 23 de septiembre de 1910 España se adhirió el 17 de noviembre de 1923, según el cual dicho Convenio se aplica a “cualesquiera que sean las aguas” Establece el Artículo 1º. Del referido Convenio que, “En caso de abordaje, ocurrido entre buques de navegación marítima o entre éstos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones debidas por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se ajustarán a las disposiciones siguientes, sin que para ellos deban tenerse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar” (Artículo 1 Convenio Internacional para la Unificación de Reglas en Materia de Abordaje.

4.1.2. Contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos

El Convenio Internacional de Bruselas, de 29 de noviembre de 1969, sobre la responsabilidad civil por los daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos por diferentes derramamientos tanto en mares como en lagunas y ríos.



(Instrumento de ratificación de España de 15 de noviembre de 1975, publicado en el Boletín Oficial Español de 8 de marzo de 1976), modificado por los Protocolos de Londres en materia de contaminación marítima, de 9 de noviembre de 1976 (Instrumento de adhesión de España de 5 de octubre de 1981, publicado en el Boletín Oficial Español de 4 de febrero de 1982), y de 27 de noviembre de 1992 (Instrumento de adhesión de España de 6 de junio de 1995, publicado en el Boletín Oficial Español de 20 de septiembre de 1995), con las enmiendas realizadas por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI), el 18 de octubre de 2000, a las cuantías de limitación que figuran en el Protocolo de 1992 (enmiendas publicadas en el BOE de 3 de octubre de 2002). Conferir el Real Decreto 1.892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (BOE de 18 de septiembre de 2004), modificado por el Real Decreto 1.795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de buques (BOE de 18 de noviembre de 2008). El Convenio Internacional de Bruselas, de 17 de diciembre de 1971, relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales contaminantes (Instrumento de adhesión de España de 3 de mayo de 1974, publicado en el BOE de 20 de agosto de 1975). El Convenio Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar (Instrumento de adhesión de España de 22 de septiembre de 1981, publicado en el BOE de 6 de mayo de 1987), con sus Protocolos de 19 de noviembre de 1976 (Instrumento de adhesión de España de 22 de septiembre de 1981, publicado en el BOE de 9 de octubre de 1990) y de 1 de noviembre de 2002. En esta materia, hay que tener en cuenta el

Reglamento (CE) N°. 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009.

4.1.3. Daños por grandes riesgos

Sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, exigible conforme a lo establecido en el mencionado Convenio de Atenas y su Protocolo de 2002, y en las Directrices para su aplicación aprobadas por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI), el 19 de octubre de 2006. El extenso Artículo 4 bis de dicho Convenio de Atenas regula el “Seguro obligatorio” que debe suscribir el transportista, y en su apartado 13 dispone que, “A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su Legislación nacional, todo buque autorizado a transportar más de doce pasajeros, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, está cubierto por un seguro u otra garantía financiera en la cuantía establecida en el párrafo 1, en la medida en que el presente Convenio sea aplicable”. Tratándose de España, al estar ante un seguro contra daños por grandes riesgos, con arreglo al Artículo 107.2.a) LCS, las partes “tendrán libre elección de la Ley aplicable”.

Aparte, en las referidas Directrices de la OMI (concretamente, en la 2.1.1. y en la 2.1.2.) se contempla la posibilidad de que, tanto el seguro de riesgos de guerra como el seguro de riesgos que no sean de guerra, puedan estar sometidos a la “cláusula del Instituto de

exclusión por contaminación radioactiva y armas químicas, biológicas y electromagnéticas (cláusula del Instituto n°. 370)", y a la "cláusula de exclusión del Instituto por ataques cibernéticos (cláusula del Instituto n°. 380)". Si bien el párrafo segundo del Artículo 12 del Reglamento 392/2009 dispone que el mismo "Será aplicable a partir de la fecha de la entrada en vigor para la Comunidad del Convenio de Atenas y, en cualquier caso, no más tarde del 31 de diciembre de 2012", en el Artículo 11 establece un régimen transitorio, de modo que si el transporte por mar se hace dentro de un Estado miembro en "buques de la clase A según el Artículo 4 de la Directiva 98/18/CE", dicho Estado puede optar por aplazar cuatro años la aplicación del Reglamento; y si se efectúa en "buques de la clase B", dicho aplazamiento puede extenderse hasta el 31 de diciembre de 2018. La Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas seguridad aplicables a los buques de pasaje, define las clases de éstos en su Artículo 4.

4.1.4. Transporte marítimo de sustancias peligrosas

"El Convenio Internacional de Londres, de 3 de mayo de 1996, referente a la responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP), aunque éste aún no ha entrado en vigor. Fue modificado mediante un Protocolo de 30 de abril de 2010, y entrará en vigor 18 meses después de la fecha de su ratificación por al menos doce Estados, incluido cuatro Estados con un arqueo bruto con no menos de 2 millones de unidades cada uno, y que hayan recibido en el año precedente una cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de carga. Hay que tener presente la Decisión del Consejo, de 18 de



noviembre de 2002, por la que se autoriza a los Estados miembros a adherirse o ratificar, en interés de la Comunidad el Convenio Internacional de Londres, de mayo de 1996, referente a la responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.”⁶⁵

El Convenio Internacional de Londres, de 23 de marzo de 2001, sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques Instrumento de ratificación de España de 10 de noviembre de 2003, publicado en el BOE de 19 de febrero de 2008, que entró en vigor el 21 de noviembre de 2008. El prolijo Artículo 7 de dicho Convenio regula el “Seguro o garantía financiera obligatorios” que debe suscribir el propietario del buque, y en su apartado 12 dispone que, “A reserva de lo dispuesto en el presente Artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su Legislación nacional, todo buque de arqueo bruto superior a 1.000, donde quiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1”. En el caso de España, al tratarse de un seguro contra daños por grandes riesgos, conforme al Artículo 107.2.a) LCS, las partes “tendrán libre elección de la Ley aplicable”. Conferir el Real Decreto 1.795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de buques (BOE de 18 de noviembre de 2008).

⁶⁵ Simone, Osvaldo Blas. El Convenio Internacional de Londres http://sp.iopcfund.org/npdf/hns%202010_s.pdf. (22/12/2011)

4.1.5. Remoción de restos de naufragio

El Convenio Internacional de Nairobi, de 18 de mayo de 2007, sobre la remoción de restos de naufragio, que, según su Artículo 3.1., “entrará en vigor doce meses después de la fecha en que diez Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario General” de la OMI.

En el Artículo 12 del referido Convenio se regula extensamente el “Seguro obligatorio u otra garantía financiera” que debe suscribir el propietario del buque, y en su apartado 12 se establece que, “A reserva de lo dispuesto en el presente Artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su Legislación nacional, todo buque de arqueo bruto igual o superior a 300, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1.” En el caso de que España finalmente lo ratifique, puesto que estamos ante un seguro contra daños por grandes riesgos, nuevamente hay que decir que, conforme al Artículo 107.2.a) LCS, las partes “tendrán libre elección de la Ley aplicable”. Si en Guatemala no se cumple con lo preceptuado en ley se deberá remitir al Código Penal. (Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala para las penas relativas.)



4.2. Naturaleza

La trascendencia económica de la solución jurídica que se postula se pondrá de manifiesto en aspectos tales como protección a la población tanto civil como militar que viva contigua a costas, canales, puertos, lagos, riveras y cuanto cuerpo de agua navegable competa a este recurso. El contrato de seguros sobre los riesgos y daños que pueda causar el transporte marítimo de sustancias peligrosas a Guatemala, se justifica plenamente, dada la diversidad de materiales peligrosos que se almacenan tanto en los barcos, contenedores y bodegas de los muelles de la República. Estarías plenamente justificado dentro del derecho privado. Lo que se preceptúa en materia de seguros está legislado en Ley Sobre Seguros. (Decreto Ley 473 del Congreso de la República de Guatemala Gaceta No. 43, Corte de Constitucionalidad, expediente No. 11-96, página No. 13, sentencia: 05-02-97.) Constituido por el conjunto de normas que rigen los diferentes seguros marítimos, resulta evidente que las fuentes jurídicas y su orden jerárquico serán las mismas para ambas disciplinas, y también para el contrato de seguro sobre los riesgos y daños que pueda causar el transporte marítimo de sustancias peligrosas.

El marco jurídico guatemalteco, ha de tener una ampliación, a fin de poder enmarcar este contrato, en las leyes que lo regulen. El principio imperativo que en dicho instrumento quedaría supeditado al de libertad de pactos en los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrá libre elección de la Ley aplicable. Se considerarán los grandes riesgos: vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas comprendidos los equipos y demás bienes transportados, la responsabilidad civil

comprendida la responsabilidad del transportista y la responsabilidad civil de vehículos marítimos, lacustres y fluviales.

4.3. Objeto

El tráfico constante de materiales peligrosos para la salud y para la vida humana en los puertos de Guatemala, ha provocado la existencia una necesidad de legislar a favor de la implementación de un contrato de seguro que proteja a la población aledaña a puertos, playas y riberas, que pudieran salir dañados por explosiones, derramamientos de materiales contaminantes o inflamables e incluso materiales radiactivos a fin de que estos puedan ser resarcidos adecuadamente en dado caso se diera una catástrofe causada por productos peligrosos transportados por embarcaciones comerciales. El seguro puede servir para internar a las víctimas en hospitales especiales para dales una atención adecuada y para resarcirlos por los daños causados por el accidente correspondiente.

El objeto principal de este seguro debe de ser la vida humana misma, las propiedades de las personas que viven en los alrededores por donde circulan los cargamentos peligros, estas propiedades pueden estar constituidas por sus bienes muebles e inmuebles, considerados dentro de los inmuebles sus cosechas, animales de crianza y cualquier otro elemento propio.



4.4. **Ámbito de aplicación**

Ámbito de aplicación de esta Ley, deberá de aplicarse sobre todo vehículo capaz para la navegación por las aguas de los ríos, canales, lagos, embalses naturales y artificiales y demás continentales interiores, que no sean accesibles a los buques desde el mar, se regirá por una legislación pertinente reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación.

No obstante, se regulará también por esta Ley la navegación por las aguas ya señaladas en el caso de que sean accesibles para los buques desde el mar pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

Deberán estar sujetos a la Ley los contratos de seguro que tengan por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos ya mencionados, los interesados deberán pactar la sumisión del contrato de seguro sobre los riesgos y daños que pueda causar el transporte marítimo de sustancias peligrosas al normativo pertinente en la regulación preceptuada por una ley pertinente *en Guatemala*. Pero también hay que analizar que aplicar al propietario de una canoa o bote las normas pensadas para un seguro entre empresas navieras puede ser injusto, además del dato objetivo de que nunca se ha asimilado el hecho fluvial al marítimo. Si los daños los sufriera el personal propio de la empresa y no



contara con un seguro se actuara de acuerdo con Código de Trabajo. (Decreto 1441 del Congreso de la República de Guatemala.)

Prescindiendo de esta última circunstancia, se puede estimar que, efectivamente, debe tenerse en cuenta la condición del asegurado a la hora de establecer el régimen legal del contrato de seguro; particularmente por lo que respecta al carácter imperativo o dispositivo de la normativa aplicable. Sin embargo, existe la posibilidad de que una canoa esté transportando material radiactivo y pudiera causar grandes daños en las costas, ríos, canales o lagos de Guatemala, al darse un accidente. Por lo cual es pertinente tener un seguro de daños que en cualquier momento pueda resarcir a la población que sufra el daño.

4.5. Riesgos cubiertos

Principalmente un seguro de vida para resarcir a las familias de las víctimas, que cubra enfermedades causadas por derrames de sustancias peligrosas, que cubra pérdidas materiales tales como la destrucción de bienes inmuebles, bienes muebles por destrucción total o parcial. El seguro deberá ser amplio en este sentido, tomando en cuenta las experiencias que se tiene como Chernóbil.

4.6. Contingencias incluidas

Desastres, de cualquier tipo o naturaleza tales como derramamiento de materiales contaminantes, encallamiento de nave, zozobra, hundimiento, incendio o cualquier otra catástrofe que produzca el accidente.

4.7. Contingencias excluidas

En este caso la principal contingencia que puede ser excluida es en caso de guerra, o bien en caso de desastre nacional. Que surjan las catástrofes o los accidentes.

4.8. Obligatoriedad

Es necesario que tenga una tendencia resuelta a actuar a favor de la obligatoriedad por que el asegurado tenga así mejores posibilidad de obtener sus indemnizaciones; además para el causante de los daños, se evita los perjuicios graves que sucesivos riesgos pueden provocar en su economía por las constantes demandas de resarcimiento. Cuando tenga la insolvencia de poder cubrir los daños sociales a la población que debe de estar asegurada con un seguro colectivo con un sistema que garantice eliminar su



responsabilidad antes los pobladores que en u momento dado puedan salir damnificados por un accidente. De esa manera se salva mediante una intervención estatal decisiva.

4.9. Desastres cubiertos

Este seguro debe de tener las siguientes garantías: contra explosiones nucleares, derramamiento de materiales radiactivos, contra degeneración de la piel, cánceres, destrucción y deformación de tejidos, consecuencias por la radiación. Por derramamiento de petróleo, materiales químicos, materiales contaminantes tales como eses fecales, desechos tóxicos, y cualquier otro material que afecte el bien protegido de la vida así como el derecho a la salud, y el trabajo. En dado caso que no se cumpla con los resarcimientos indefectiblemente se trataran las penas tal como lo preceptúa el Código Penal. (Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala) Por el momento en nuestro país no existe un seguro de esta naturaleza, que sea obligatorio para las compañías que transportan diferentes tipos de materiales peligrosos que ya han sido debidamente tratados en este trabajo de tesis. No obstante, en la república, se han dado diferentes casos de accidentes en donde se derrama combustibles, aceites, y otros materiales los cuales pueden causar enfermedades o incluso la muerte a los vecinos de los lugares en donde los almacena o por donde son las rutas de transporte. Por esa razón, es recomendable hacer todos los esfuerzos para que este tipo de seguro sea una iniciativa de ley a fin de que se preceptúe como una obligatoriedad de las empresas de transporte en la República de Guatemala.



CONCLUSIONES

1. El seguro de transporte marítimo en Guatemala es muy complejo, debido a que no se han implementado cláusulas específicas, que resguarden una posible eventualidad, que afecte a los pobladores aledaños de los puertos de desembarque; ya que solamente se hace referencia de los convenios CIF y FOB a que se compromete el comprador o el vendedor para el transporte de la mercadería.
2. Los materiales peligrosos que se importan para la República de Guatemala, en lo que respecta a explosivos son de diferente índole, y por demás peligrosos. Es una gran gama, desde simple pólvora hasta materiales radiactivos, infectivos y contaminantes. Este tipo de materiales son un peligro latente para los vecinos de los puertos.
3. En Guatemala hace falta la reglamentación adecuada y de carácter obligatorio, de un seguro marítimo de daños a terceros para los buques o embarcaciones que transportan materiales explosivos, radiactivos, contaminantes e infectivos al país; a fin de resarcir por cualquier accidente, catástrofe, o siniestro que ocasionare un perjuicio sobre una población o persona individual, que pudieran salir afectadas.





RECOMENDACIONES

1. El Estado de Guatemala a través del Soberano Congreso de la República debe estudiar los avances que han tenido otros países con respecto al desarrollo de los seguros constituidos por medio de pólizas y que mejore la ley, actualizándola en este sentido.
2. El Estado de Guatemala a través de sus diversos órganos controle y vigile la importación de materiales explosivos, contaminantes e infectivos que ingresan a la república y obligue a quienes los transportan a que se tenga el seguro respectivo no tanto sobre la carga sino sobre la población para protegerla.
3. El Congreso de la República de Guatemala vele porque las cláusulas en el seguro de transporte marítimo sean más específicas en cuanto a proteger el bien tutelado de la vida; así como, los bienes muebles e inmuebles de las poblaciones aledañas a los puertos, bodegas, depósitos, riveras, bahías y otros donde puedan surgir catástrofes marítimos por transporte de sustancias peligrosos.





BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO, Ignacio. **Estudios de derecho marítimo**. Barcelona, España: Ed. Librería Bosch. 1985.
- BROSETA PONT, Manuel: **Manual de derecho mercantil**. Madrid, España: Ed. Tecnos, S. A. 1990.
- CAMARDA, Guido. **Autonomía de la navegación**. Barcelona España: Ed. Promociones Publicaciones Universitarias, 1987.
- CERVANTES AHUMADA, Raúl. **Derecho marítimo**. México Distrito Federal, México: Ed. Porrúa, 2001.
- CORONADO CONDE, Luis Rolando. **Breve introducción al derecho marítimo guatemalteco y centroamericano**. Tesis de grado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Rafael Landívar. Guatemala, Guatemala, 1977.
- GIRÓN MIGOYA, José Leonel. **Aspectos administrativos del reaseguro en la compañía de seguro**. Tesis de grado, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 1978.
- GUTIÉRREZ VILLATE, Rosa Judith. **Los reclamos en subrogación y el seguro marítimo**. Tesis de grado, Facultad de Ciencias de la Administración, Universidad Mariano Gálvez. Guatemala, Guatemala, 1995.
- JUI RUIZ, Amílcar Obdulio. **El control interno en la actividad del seguro**. Tesis de grado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala 1981.



LEMUS ÁLVAREZ, Juan Orlando. **El seguro de instalaciones marítimas portuarias y la legislación guatemalteca.** Tesis de grado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala, 1998.

LÓPEZ AGUILAR, Santiago. **Introducción al estudio del derecho.** t. I. Guatemala, Guatemala: Cooperativa de Ciencia Política de la Universidad de San Carlos de Guatemala, 1995.

Real Academia Española. **Diccionario de la lengua española.** t. I y II, Madrid, España: RAE, 2001.

RIVAS GUTIÉRREZ, Jorge Alberto. **Falta de regulación del seguro marítimo dentro del derecho guatemalteco.** Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala, Guatemala, 2011.

RODAS CIFUENTES, Manuel Amado. **Los seguros, las empresas de seguros y el Estado.** Tesis de grado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 1970.

SIMONE, Osvaldo Blas. **Compendio de derecho de navegación.** Buenos Aires Argentina: Ed. De Palma. 1987.

SOTO ABELEDO, Javier. **Colección de derecho marítimo el régimen jurídico del seguro marítimo.** Barcelona, España: (s.e.) 2011.

TOBÍAS, María Elisa. **Daños por derrame de hidrocarburos en la industria pesquera, playas, reservas naturales.** Guatemala, Guatemala: Ed. 2008.



Legislación:

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

Código de Comercio. Decreto 2-72 del Congreso de la República de Guatemala y su exposición de motivos, 1971.

Código Civil. Decreto Ley 106 del Congreso de la República de Guatemala, 1964.

Código de Notariado. Decreto 314 del Congreso de la República de Guatemala, 1947.

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

Código de Trabajo. Decreto 1441 del Congreso de la República de Guatemala, 1961.

Comercio Marítimo. Decreto 29-46 del Congreso de la República de Guatemala, 1942.

Ley Sobre Seguros. Decreto Ley 473 del Congreso de la República de Guatemala Gaceta No. 43, Corte de Constitucionalidad, expediente No. 11-96, página No. 13, sentencia: 05-02-97.

Carta del Parlamento Europeo. Sobre los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho Marítimo aplicable respecto de los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas. 23 de abril de 2009.

Convenio Internacional de Bruselas. Sobre la responsabilidad civil por los daños causados por la contaminación de las aguas. Bélgica, Bruselas, 1969.



Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante del Reino de España Protocolos de Londres en materia de contaminación marítima. Barcelona, España, 1976.