

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

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central shield with a figure holding a book, surrounded by various symbols including a crown, a cross, and a globe. The shield is encircled by a border containing the Latin motto: "SICUT ERAT IN PRINCIPIO" at the top and "SICUT ERAT IN PRINCIPIO" at the bottom. The text "UNIVERSITAS SAN CAROLINI ACQUEDUCTUS" is also visible within the seal's border.

**ANÁLISIS DEL CONTRATO DE PILOTO PRÁCTICO, SU UTILIZACIÓN EN LAS
PORTUARIAS NACIONALES Y SU MARCO JURÍDICO**

BRENDA SASBIN ESTRADA

GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2016

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

ANÁLISIS DEL CONTRATO DE PILOTO PRÁCTICO SU UTILIZACIÓN EN LAS
PORTUARIAS NACIONALES Y SU MARCO JURÍDICO

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

BRENDA SASBIN ESTRADA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, septiembre de 2016

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

DECANO:	Lic.	Gustavo Bonilla
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.	Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic.	Carlos Urbina Mejia
Vocal:	Lic.	Heber Dodamin Aguilera
Secretario:	Lic.	Carlos Enrique Aguilera Ramos

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Menfil Osberto Fuentes Pérez
Vocal:	Licda.	Ethel Judith Cardona Castillo de Duque
Secretaria:	Licda.	Dilia Augustina Estrada Garcia

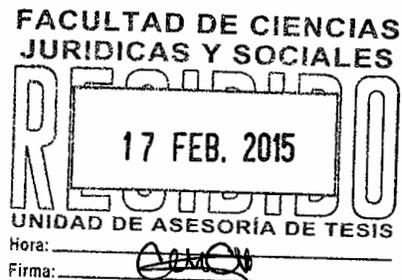
RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis.” (Artículo 43 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y del Examen General Publico).

Licenciado HENRY ESTUARDO DONIS SANDOVAL
Casa 89, Closter Prados, Condominio el Peñón de San Angel, Zona 2
Ciudad de Guatemala
Teléfono: 5700-1607



Guatemala, 21 de Enero 2015

Doctor
Bonerge Amílcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho.



Doctor Mejía Orellana:

En atención al nombramiento como Asesor de Tesis, de la Bachiller **BRENDA SASBIN ESTRADA** (Carné 200816023), quien ha concluido satisfactoriamente su trabajo de tesis denominado, "**ANÁLISIS DEL CONTRATO DE PILOTO PRÁCTICO, SU UTILIZACIÓN EN LAS PORTUARIAS NACIONALES Y SU MARCO JURÍDICO**", con el objeto de informar sobre mis acciones y oportunamente emitir el dictamen correspondiente; y habiendo ejecutado el ejercicio académico confiado, de conformidad con el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, me permito a usted informar lo siguiente:

1. El presente documento, contiene un análisis científico y técnico realizado por la investigadora, de la cual es de gran importancia para la comunidad jurídica, puesto que mis recomendaciones dentro del ambiente de asesoría fueron atendidas y ejecutadas.
2. Dentro del desenvolvimiento de la investigación, la Bachiller Sasbin Estrada emplea los métodos deductivo e inductivo, dado del manifiesto aprendizaje, en la que identificó referidos métodos y la forma correcta en que los utilizó, en cada situación específica, para lograr una resolución efectiva del problema que planteó en su investigación.
3. La investigación contiene un razonamiento lógico y ordenado que expresa las corrientes, opiniones y criterios de diversos jurisprudencias y posteriormente, transmite su análisis e interpretación personal del resultado del presente

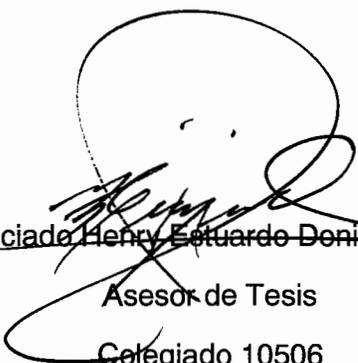
Licenciado HENRY ESTUARDO DONIS SANDOVAL
Casa 89, Cluster Prados, Condominio el Peñón de San Angel, Zona 2
Ciudad de Guatemala
Teléfono: 5700-1607



- ejercicio académico, desarrollando aportaciones valiosas y propuestas concretas para su ejecución.
4. Durante el proceso del presente estudio y por las características del mismo se consultó la diversidad de información que existe dentro del ámbito internacional, con el objeto de incluir en la investigación criterios doctrinales y jurisprudenciales referentes al tema prescrito.
 5. La contribución científica de la investigación es un aporte de valor invaluable para las descendencias de nuestra tricentenaria alma mater.
 6. Concluido el informe final y al evaluar el contenido, considero, que la investigación desarrollada, es congruente con las conclusiones y recomendaciones anotadas en su trabajo, por tal circunstancia aprecio que debe continuarse con el trámite de rigor.
 7. Por lo anteriormente expuesto, el presente estudio, arroja un apropiado manejo de la materia, permitiéndome extender **DICTAMEN FAVORABLE**.

Con la manifestación expresa de mi respeto, soy de usted, su deferente servidor.

Atentamente,


~~Licenciado Henry Estuardo Donis Sandoval~~

Asesor de Tesis

Colegiado 10506

Lic. Henry Estuardo Donis Sandoval
Abogado y Notario



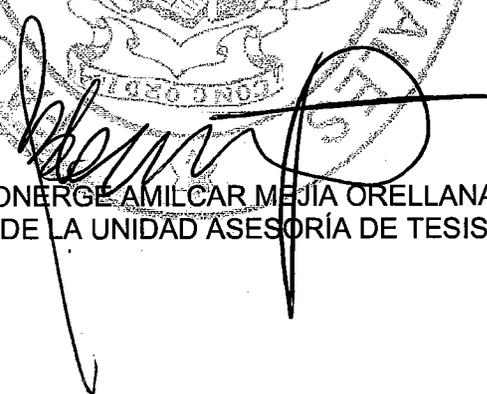
USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 18 de febrero de 2015.

Atentamente, pase a el LICENCIADO EDGAR ENRIQUE HERNÁNDEZ RIZO , para que proceda a revisar el trabajo de tesis de la estudiante BRENDA SASBIN ESTRADA, intitulado: "ANÁLISIS DEL CONTRATO DE PILOTO PRÁCTICO, SU UTILIZACIÓN EN LAS PORTUARIAS NACIONALES Y SU MARCO JURÍDICO".

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



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



cc.Unidad de Tesis
BAMO/iy.

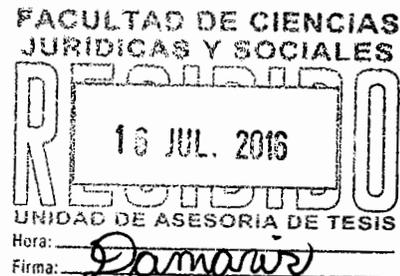


Licenciado Edgar Enrique Hernández Rizo
5ª Avenida 11-70, zona 1, Oficina 6 "C"
6to. Nivel, Edificio Herrera
Teléfonos.: 2251-8942 – 2220-9896



Guatemala 16 de julio de 2015

Señor Licenciado
Bonerge Amílcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad San Carlos de Guatemala
Guatemala, Ciudad.



Estimado Licenciado:

De manera respetuosa me dirijo a usted, para informarle que en cumplimiento de la providencia de fecha 18 de febrero de 2015, en la cual fui designado como revisor del trabajo académico científico realizado por la Bachiller BRENDA SASBIN ESTRADA, en la elaboración de su trabajo de tesis intitulada "ANÁLISIS DEL CONTRATO DE PILOTO PRÁCTICO, SU UTILIZACIÓN EN LAS PORTUARIAS NACIONALES Y SU MARCO JURÍDICO", la cual pronuncie el dictamen correspondiente que considero procedente:

- A. Consecuentemente, el tema investigado por la perito contador, SASBIN ESTRADA, es de fundamental importancia porque enriquecen nuestro conocimiento y estimulan la superación y participación activa del discípulo del derecho, ya que el presente ejercicio académico de tesis, fue ejecutado bajo un estudio de trayectorias ilimitadas en virtud que el contrato investigado tiene su raíz doctrinaria en países latinoamericanos y sus argumentos presentan un contenido científico y técnico, no está demás manifestar que fueron atendidas y percibidas las recomendaciones dadas sobre el particular.
- B. La presente investigación la realizó la bachiller SASBIN ESTRADA basándose en los siguientes métodos:
 - 1) Método deductivo: ya que enfocó su análisis a través de los campos más amplios, dentro del cual se encuentra comprendido el problema a investigar, describiendo el mismo y haciendo cada vez más pequeño su campo de acción hasta llegar a lo más específico.

Licenciado Edgar Enrique Hernández Rizo
5ª Avenida 11-70, zona 1, Oficina 6 "C"
6to. Nivel, Edificio Herrera
Teléfonos.: 2251-8942 – 2220-9896



- 2) Método inductivo: por medio de este método generalizó su investigación partiendo de la observación y la experiencia, explicando hechos importantes hasta llegar a conclusiones trascendentales.
 - 3) Método sintético: unió las partes importantes de la investigación, incorporando todas aquellas ideas para enriquecer sus argumentos.
 - 4) Método comparativo: creo que el más importante, ya que confrontó la regulación de las instituciones jurídicas con legislaciones de países de mayor tradición marítima, con la finalidad de lograr un estudio profundo del tema para concluirlo con el éxito deseado.
- C. Por otro orden de ideas, La investigación desarrolla un contenido escrito producto de un juicio lógico y sistemático que formula las reflexiones, pensamientos y opiniones de diversas personalidades y al final emite su análisis personal del trabajo de tesis prescrito.
- D. La investigación de tesis en general, revela un análisis profundo, observándose que sus principios y elementos principales fueron objeto de razonamientos insondables y absolutos, dada la complejidad del tema dio como resultado la participación innata, el esfuerzo, la dedicación personal y profesional y la vasta experiencia de la investigadora.

Por lo anteriormente expuesto, considero que el trabajo de tesis de la Bachiller BRENDA SASBIN ESTRADA, cumple satisfactoriamente los requisitos reglamentarios y doctrinarios establecidos por nuestra alma mater y por consiguiente, debe proseguir con su trámite respectivo, por lo demás el estudio nos orienta a un análisis innovador de la temática, para lo cual me permite extender DICTAMEN FAVORABLE al presente estudio, cumpliendo con lo preceptuado en el Artículo 32 del normativo de tesis de la Licenciatura de Ciencias Jurídicas y Sociales.

Con muestras de mi más alta consideración y respeto, me suscribo de usted.

Atentamente


ABOGADO Y NOTARIO
Licenciado Edgar Enrique Hernández Rizo
Revisor de Tesis
Colegiado 3,428



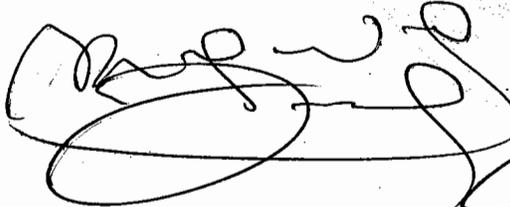
USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 28 de julio de 2016.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante BRENDA SASBIN ESTRADA, titulado ANÁLISIS DEL CONTRATO DE PILOTO PRÁCTICO, SU UTILIZACIÓN EN LAS PORTUARIAS NACIONALES Y SU MARCO JURÍDICO. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/srrs.









DEDICATORIA

- A DIOS:** Gracias por iluminar mi camino, haberme guiado con tu luz, protegerme a lo largo de mi vida, y principalmente por permitirme darle alegría y orgullo a mis seres queridos.
- A MIS PADRES:** Por las lecciones de vida que me enseñaron y brindarme su amor y apoyo porque sin ello no fuera la persona fuerte y luchadora que soy.
- A MIS HERMANOS:** Griselda, por tu apoyo incondicional, tus consejos y por estar siempre atenta de mí; Sergio, Orlando, Blaimiro y Odilia que la meta que alcanza la familia el día de hoy sirva de inspiración en sus vidas y les demuestre que lo bueno cuesta y no hay que dejarse vencer por los obstáculos.
- A MI QUERIDO NOVIO:** Carlos Valles, por el amor, apoyo y los consejos que me brindaste a lo largo de mi carrera y por estar incondicionalmente a mi lado.
- A LOS LICENCIADOS:** Ana Marina Pimentel, Henry Estuardo Donis Sandoval, Edgar Enrique Hernández Rizo por su invaluable apoyo. El Señor los bendiga.
- A MIS AMIGOS:** Por brindarme su cariño, apoyo y confianza en este camino.



ÍNDICE

Pág.

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

CAPÍTULO I

1	Negocio jurídico.....	1
1.1.	Concepto de negocio jurídico.....	1
1.2.	Diferencia entre acto jurídico y negocio jurídico.....	2
1.3.	Negocio jurídico verbigracia contrato.....	2
1.4.	La buena fe en los negocios jurídicos.....	5
1.5.	Error e interpretación del negocio jurídico.....	6
1.6.	Nociones contractuales.....	8
1.7.	Técnica jurídica del contrato.....	8
1.8.	Autonomía de la voluntad.....	10
1.9.	Caracteres esenciales de la declaración de voluntad.....	13
1.10.	Clasificación de los contratos.....	14
1.11.	División de los contratos.....	17
1.12.	Interpretación de los contratos.....	18
1.13.	Los efectos de los contratos.....	20

CAPÍTULO II

2.	El contrato de piloto práctico.....	23
2.1.	El servicio de practicaaje en España.....	23
2.2.	Regulación del practicaaje.....	24
2.3.	Definición del contrato de practicaaje.....	26
2.4.	Clases de practicaaje.....	27
2.5.	Elementos personales que intervienen en el contrato de piloto práctico.....	30
2.5.1.	Naviero o armador.....	30
2.5.2.	Capitán.....	31
2.5.3.	Práctico.....	34
2.5.4.	Piloto.....	35
2.5.5.	Contramaestre.....	36



	Pág.
2.5.6. Sobrecargo.....	37
2.6. Análisis del contrato de piloto práctico en derecho mercantil.....	38
2.7. Análisis de piloto práctico en los convenios internacionales.....	40
2.8. Análisis de los prácticos en Guatemala, específicamente en el Puerto Quetzal.....	42
CAPÍTULO III	
3. Obligaciones y responsabilidades en el contrato de practicaje	47
3.1 Condiciones técnicas en el contrato de practicaje.....	47
3.2 Caracteres del seguro marítimo.....	49
3.3 Desavenencias entre prácticos y autoridades marítimas.....	53
3.4 Obligaciones del práctico.....	53
3.4.1. Requisitos para ser práctico.....	55
3.4.2. Periodo de prácticas.....	55
3.4.3. Habilitación temporal.....	57
3.4.4. Régimen laboral de trabajadores prácticos.....	59
3.5 Obligaciones del naviero.....	59
3.6 Tarifas del practicaje.....	61
3.7 Remuneración por salvamento.....	63
3.8 Responsabilidad del práctico frente al naviero.....	63
3.9 Consecuencia de la responsabilidad de los prácticos.....	66
3.10 Sanciones para el práctico.....	68
3.11 Procedimiento de las sanciones.....	70
CAPÍTULO IV	
4. Legislación internacional sobre la figura del contrato de practicaje y las operaciones marítimas	73
4.1. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar.....	73
4.2. Convenio sobre el reglamento para prevenir los abordajes.....	75
4.3. Reglamento de practicaje de la República de Chile.....	76



4.4. Reglamento general de practica de la República de Argentina..... 79

4.5. Operaciones marítimas de remolque..... 84

CAPÍTULO V

5. Propuesta del contrato de piloto práctico..... 89

5.1. Propuesta contrato de piloto práctico..... 92

CONCLUSIONES..... 101

RECOMENDACIONES..... 103

BIBLIOGRAFÍA..... 105



INTRODUCCIÓN

Este trabajo académico se justifica porque en la práctica la figura del piloto práctico, es utilizado en las portuarias nacionales y no existe un marco jurídico definido para su formalización en el el Decreto Gubernativo 2946, libro III del Código de Comercio del Congreso de la República de Guatemala en la cual rigen las normas del Comercio marítimo, encontrándose subsumido entre las empresas navieras y la persona que tiene la responsabilidad de remolcar con dos lanchas de pequeño calado, el buque que ingresa a puerto y hacia las instalaciones, para que este fondee o atraque y realice las transacciones comerciales pertinentes.

El objetivo de la investigación fue fortalecer los procedimientos sobre técnica jurídica, y derecho comparado relacionado al derecho marítimo dentro del ámbito del contrato del piloto práctico. Constatándose que al faccionar un contrato entre los actores analizados, se crean escenarios importantes, entre ellos, las ventajas y desventajas entre los contratantes, y cumplir con convenios ratificados por el Estado, dentro del ámbito de derecho marítimo. Se comprobó también, que en la legislación marítima actual, existe la necesidad de crear, modificar o unificar respectivas leyes para que estén acorde a las megas tendencias, a los cambios sistemáticos dentro del ámbito marítimo y se le proporcione a los profesionales de la mar los principios ideológicos del derecho del trabajo.

En la presente investigación, fue utilizado el método comparativo, en donde se confrontó la regulación de las instituciones jurídicas guatemaltecas con legislaciones de países con mayor tradición marítima, con la finalidad de lograr un estudio profundo del presente tema.

Por la naturaleza de la investigación se comprobó la hipótesis formulada en el anteproyecto de tesis y por la cual se propone un contrato de piloto práctico para que pueda ser utilizado por las navieras y empresas marítimas establecidas en Guatemala y las personas que se desarrollan como pilotos prácticos, pero que al final se busque viabilizar el procedimiento contractual dentro del ámbito de derecho marítimo.



La investigación, se divide en cinco capítulos: En el capítulo primero, se describe la evolución existente entre las generalidades del negocio jurídico y los contratos típicos tomando en cuenta sus elementos y sus consideraciones existentes, así como su clasificación y conceptos vertidos dentro de este ámbito; en el capítulo segundo, se desarrolla la evolución histórica del practicaje, su definición legal, sus clases y los sujetos que intervienen que de una manera u otra administran naves u otras dependencias dentro del ámbito marítimo, personajes que en el escenario comercial marítimo suelen ser los responsables de operar comercialmente la nave mercante, y los análisis correspondientes en derecho mercantil y los convenios internacionales. Cabe mencionar que en el capítulo tercero, se presentan obligaciones y responsabilidades en el contrato de practicaje, los requisitos legales y las funciones como tal fundamentado dentro de las disposiciones legales y reglamentarias establecidas en la República de España; en el capítulo cuarto, se menciona el elemento histórico nacional sobre el piloto práctico, convenios internacionales, cuál es su enfoque y sus diferentes procedimientos, explica como la reglamentación de la República de Chile y la República de Argentina desarrollan el contrato de practicaje dentro del ámbito marítimo; en el capítulo quinto se propone un contrato atípico, donde esta figura legal enlaza a los sujetos contractuales del tema objeto de estudio, para estar en armonía con los avances jurídicos y tecnológicos marítimos.

En consecuencia, ante la carencia de disposiciones legales que permitan a los sujetos de derecho, garantizar el resultado de sus pretensiones derivados de lo que en la legislación internacional y doctrina extranjera preceptúa, es lógico establecer que ni siquiera gozan de los considerandos establecidos en el Código de Trabajo.



CAPÍTULO I

1. Negocio jurídico

A continuación se expondrá en este capítulo la definición de negocio jurídico y sus diferentes ramificaciones, así como también las relaciones y sus diferencias.

1.1. Concepto de negocio jurídico

“El negocio jurídico es una declaración privada de voluntad que tiende a alcanzar un resultado jurídico, resultado que el derecho ordena que se produzca porque lo quiere el declarante, por lo tanto este concepto refleja la doctrina científica dominante sobre la naturaleza del negocio jurídico. Es innegable que todo negocio jurídico, es decir, todo negocio capaz de producir efectos en el mundo del derecho requiere una declaración de voluntad.

Y tampoco puede negarse que estas declaraciones de voluntad hacen nacer derechos subjetivos y obligaciones, bajo ciertos requisitos, porque el derecho objetivo reconoce a los particulares este poder”.¹

¹ [www.analecta-editorial.com/.../DANZ La interpretaci3n de los negocios.....En cach3. P3g. 13. \(03 de abril de 2014\)](http://www.analecta-editorial.com/.../DANZ La interpretaci3n de los negocios.....En cach3. P3g. 13. (03 de abril de 2014))



1.2. Diferencia entre acto jurídico y negocio jurídico

- Acto jurídico: la teoría del acto jurídico aparece en el siglo XIX y es un concepto elaborado por la doctrina francesa posterior a la promulgación del código civil de 1804, y que consiste en toda manifestación exterior de la voluntad con la finalidad de producir efectos jurídicos.
- Negocio Jurídico: es un concepto de la doctrina alemana a partir del Código de 1900, seguido por la doctrina italiana y española, en la cual el acto jurídico abarca todo hecho jurídico voluntario realizado con o sin declaración de la voluntad. El negocio jurídico es una especie de voluntad da lugar a la producción de determinados efectos jurídicos en cuanto a crear, modificar o extinguir derechos que generan obligaciones.

1.3. Negocio jurídico verbigracia contrato

La expresión negocio jurídico, dice Puig Peña, ha ganado el favor de la doctrina e incluso el de las legislaciones, en Francia tardaron mucho en adoptar el termino negocio jurídico, y todavía muchos tratadistas emplean la frase, ya en ellos tradicional de acto jurídico. En Italia hubo también dudas al principio; pero ya es general la expresión. Entonces se cita el Artículo 1251 del Código Civil en donde se encuentran los preceptos generales aplicables a todas las obligaciones, siendo la declaración de



voluntad lo que constituye el fondo esencial del negocio jurídico y en donde establece los requisitos necesarios para que esta declaración de voluntad tenga validez.

Entonces quedan reducidos al consentimiento, la capacidad legal y el objeto lícito. Siendo los elementos del negocio jurídico, de los cuales se dará una breve exposición de los mismos. El consentimiento, es el sentido de otorgar u obligarse una persona con discernimiento y voluntad libre y espontánea, supone la capacidad legal del sujeto, pues si esta no existe, la manifestación de voluntad es ineficaz. De tal manera se presentan unidos estos dos elementos que bien pueden comprenderse en uno solo, el consentimiento, sin que ello signifique que se prescinde de la capacidad como requisito esencial. Y la capacidad legal la tienen todos aquellos quienes la ley no lo prohíben, lo preceptúa el Artículo 1254 del Código Civil, Decreto Ley 106 del Congreso de la República de Guatemala.

El contrato civil no es la única disposición contractual que se encuentra contenida en el cuerpo de leyes del Estado de Guatemala, también se especifican contratos de índole laboral, contratos de carácter administrativo, contratos concretos de una materia, como la de derecho mercantil.

Por ello es importante conocer las disposiciones contenidas como negocio jurídico o como contrato desde el punto de vista gramatical y legal. Desde el punto de vista



gramatical: “es el pacto o convenio entre las partes que se obligan sobre materia o cosa determinada, y a cuyo cumplimiento pueden ser compelidas”.²

El Código Civil de Guatemala, en su Artículo 1517 preceptúa: Hay contrato cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación.

Un contrato, en términos generales, es definido como un acuerdo privado, oral o escrito, entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada y a cuyo cumplimiento pueden ser exigidas. En un acuerdo de voluntades que genera derechos y obligaciones para las partes. Por ello se señala que habrá contrato cuando varias partes se ponen de acuerdo sobre una manifestación de voluntad destinada a reglar sus derechos.

“Doctrinariamente, ha sido definido como un negocio jurídico bilateral o, porque intervienen dos o más personas, a diferencia de los actos jurídicos unilaterales en que interviene una sola persona, y que tiene por finalidad crear derechos y obligaciones. También se denomina contrato el documento que recoge las condiciones de dicho acto jurídico”.³

² Folgar Castillo William. **Tesis Implicaciones de los contratos de remolcaje marítimo en la legislación guatemalteca.** Pág. 3.

³ Charchal Ramos, Keily Margarita. **Tesis Ausencia de regulación legal del contrato de practicaaje dentro del ámbito de derecho mercantil guatemalteco.** Pág. 19.



1.4. La buena fe en los negocios jurídicos

Cuando los comparecientes trasladan una declaración de voluntad, habrá que indagar la voluntad real y no limitarse al sentido literal de las palabras; la interpretación será fijar el sentido y el significado del negocio que desean realizar prescindiendo de toda posible construcción jurídica.

El notario, es quien facciona las manifestaciones de voluntad y las estampa en un instrumento público, para lo cual no le interesa nada la voluntad interna. Es pues indiferente, buscando que no exista mala fe en ninguna de las partes contratantes para evitar el litigio, aunque existen aspectos que salen de su competencia, por desconocer las interioridades de los requirentes.

Los negocios jurídicos deben interpretarse como lo requiera la buena fe, atendiendo a los usos sociales, y según la normativa legal civil y por consiguiente también aquel que resulte obligado en virtud de un contrato, deberá efectuar la prestación como lo exige la buena fe, atendiendo a los usos sociales; es decir que el contenido de la obligación se deberá ajustar a estas normas.

“La buena fe, prohíbe dar por no adquirido, sin una clara salvedad, lo que es usual o general adquirir. Este párrafo inspirado en la teoría de la voluntad entonces dominante, se funda en la observación, perfectamente exacta de que el hombre cree y confía que una declaración de voluntad surtirá en un caso concreto sus efectos usuales, los



mismos efectos que ordinariamente ha surtido en iguales casos. Y esta fe, esta confianza de las partes no deben quedar frustradas por un fallo judicial que atribuya otros efectos.”⁴

1.5. Error e interpretación del negocio jurídico

Importante es deslindar los campos del error y la interpretación, tal como resultan de los principios del Código Civil, pues esto nos demostrará precisamente que para que la declaración de voluntad produzca sus efectos jurídicos no se requiere de ningún género de voluntad interna como momento constitutivo del negocio, sino que esta voluntad solo adquiere importancia cuando se trata de la cancelación de efectos jurídicos ya producidos, y esto justamente en aquellos negocios jurídicos que exigen las declaraciones de voluntad concordes de dos o más personas.

En estos casos, en que se trata de contratos afectados de error, se dan los mismos elementos de hecho que en los casos en que se trata de la interpretación de contratos. Pues también la interpretación supone siempre un disenso entre las voluntades internas de las partes; en los litigios que versan sobre la interpretación de declaraciones de voluntad, cada parte da su especial sentido a la declaración y afirma que así se lo atribuía ya al emitirla; la parte contraria sostiene que la declaración de voluntad tiene un significado distinto, significado que también le dio al formularla; las declaraciones de

⁴ [www.analecta-editorial.com/.../DANZ La interpretación de los negocios.....](http://www.analecta-editorial.com/.../DANZ%20La%20interpretaci%C3%B3n%20de%20los%20negocios.....) En caché. Pág. 191. (03 de abril de 2014).



voluntad emitidas son concordantes, pero las voluntades internas de las partes no se armonizan.

Y como solo una de las dos partes puede tener razón, es evidente que una de ellas incurrió en error al emitir su declaración de voluntad. El que al emitir una declaración de voluntad padeció error acerca de su contenido o no quiso emitir declaración alguna en ese sentido, puede impugnar la declaración, si resulta que no la habría emitido de conocer la situación y apreciar racionalmente el caso.

Como error acerca del contenido de la declaración se considera también el error sobre aquellas cualidades de la persona o la cosa en que en el comercio se estimas esenciales.

“En doctrina este precepto abarca en general tres casos:

- El error en cuanto al contenido de la declaración, es decir el caso en que el declarante erra sobre el significado o sentido de la declaración y se sirve de ella intencionadamente, precisamente por atribuirle por error otro sentido.
- En caso en que el declarante conoce el valor exacto de su declaración pero formula otra por pronunciar mal o por una errata al escribir.
- Error en las cualidades de una persona o de una cosa. El cuerpo de leyes concede cuando concurren estos u otros requisitos el derecho de impugnación, mediante el cual se obtiene que el negocio jurídico se considere como nulo desde el principio”.⁵

⁵ *Ibíd.* Pág. 39



1.6. Nociones contractuales

“Los contratos no solamente han crecido en número y en categorías, sino que tienden visiblemente a cambiar de naturaleza. Ordenadas en otro tiempo para dejar a los interesados en completa libertad, sufren cada vez más la fiscalización, la acción de los poderes públicos, que se preocupan de las condiciones en que son aquellos celebrados, de las cláusulas que encierran, de los efectos que producen, de la interpretación que comportan, de los acontecimientos que producirán su disolución; poco tiempo hace que el legislador y, con más frecuencia todavía el juez, intervienen e imponen su criterio a las partes, desde la elaboración de la convención hasta el final de su recorrido; en otro tiempo fenómeno privado e individual, el contrato es tratado, cada vez más, como un fenómeno social: la libertad individual y la autonomía de la voluntad privada retroceden ante el intervencionismo de los poderes públicos, y el contrato libre tiende a convertirse en contrato dirigido”.⁶

1.7. Técnica jurídica del contrato

Esta técnica jurídica comprende dos fases una fase descriptiva y una fase práctica.

La fase descriptiva consiste en la exposición del sistema de reglas técnicas que rige la elaboración práctica del derecho, es por ello que aquí se habla simplemente de técnica.

⁶ Josserand Louis. **Teoría general de las obligaciones**. Pág. 14



La fase práctica es una actuación técnica, es decir, la elaboración de las normas obligatorias. Toda actividad práctica comprende estas dos fases, pero cuando el manejo de determinado campo es empírico, es decir, fundado exclusivamente en la experiencia, el nivel técnico no se distingue de la actuación técnica, es decir, que el saber y el hacer están integrados en una sola actividad.

La técnica jurídica comprende dos momentos la técnica fundamental, que es la fase descriptiva de la creación jurídica y el arte de legislar que constituiría la actuación técnico-jurídica propiamente dicha, es decir, la elaboración efectiva y práctica del derecho. El arte de legislar comprendería a su vez, la técnica formal y la técnica legislativa.

La técnica formal se refiere al modo de expresión y redacción más adecuado para lograr la eficacia del ordenamiento jurídico y la técnica legislativa alude al proceso constitucional de formación de las leyes. La técnica fundamental se ocupa de las condiciones de viabilidad de la norma jurídica y de los principios jurídicos que deben guiar al legislador en el momento de cumplir su función creadora.

“La técnica jurídica de la norma jurídica general, en el entendimiento de que existe a la par de la misma una técnica jurídica de la norma individualizada, la cual describe los procesos de creación del Derecho”.⁷

⁷ [\(http://html.rincondelvago.com/técnicas-jurídicas\)](http://html.rincondelvago.com/técnicas-jurídicas). (05 de abril de 2014)



1.8. Autonomía de la voluntad

Es aquel poder complejo reconocido a la persona para el ejercicio de sus facultades, sea dentro del ámbito de libertad que le pertenece como sujeto de derechos, sea para crear reglas de conducta para sí y en relación con los demás, con la consiguiente responsabilidad en cuanto actuación en la vida social y que del principio de personalidad que el Derecho Civil contempla. Derivan: el derecho subjetivo. Y la autonomía privada. Dentro de la autonomía privada así entendida se pueden distinguir varios aspectos o sentidos:

- a. El poder atribuido a la voluntad respecto a la creación, modificación y extinción de relaciones jurídicas, o autonomía privada en sentido estricto, referida al ámbito del negocio jurídico.
- b. El de poderes, facultades y derechos subjetivos, esto es, concretada en la autonomía o ámbito del ejercicio de los derechos subjetivos. que determinan aspectos importantes que a continuación se detallan:
 - El principio de autonomía privada, es un principio general del derecho, es un principio tradicional, que contribuyó a la desaparición del formalismo, considerándose por la jurisprudencia como el principio clásico de la ordenación sustantiva y como ejemplo se tienen los tratados elaborados de buena fe por los Estados contratantes llamados pacta sunt servanda. Y como principio de derecho



natural, es premisa sine qua non, que se refiere a una acción, condición o ingrediente necesario y esencial, de carácter más bien obligatorio de la protección de la persona, es reconocimiento de la libertad individual y social de la persona.

- Entonces, observa la autonomía privada en sentido material, mas no en sentido formal; pero su mayor o menor amplitud tiene relación con el reconocimiento, o el principio de libertad civil, que tiene múltiples manifestaciones en el derecho privado; por ejemplo: Libertad de contraer matrimonio (arts. 78 y 81). Libertad de otorgar capitulaciones matrimoniales (art. 116). Libertad de configurar derechos reales (art. 465). Libertad de testar (art. 917), normas del Código Civil, Decreto Ley 106.
- El principio político, es la primacía de las disposiciones especiales, en la cual prevalecen sobre las disposiciones generales de las mismas o de otras leyes. Fundamentado en el Artículo 13 de la Ley del Organismo Judicial.
- Como principio general de derecho, la fuente del ordenamiento jurídico, es la ley y como fuente supletoria aplicable en defecto de la ley, es la costumbre de acuerdo al Artículo uno de la Ley del Organismo Judicial, siempre y cuando la debe complementar la jurisprudencia. Y la jurisprudencia se establece con cinco fallos contestes en un mismo sentido. Y la importancia práctica de la autonomía en la interpretación de los negocios jurídicos, “se establece, que el negocio jurídico es una



declaración privada de voluntad que tiende a alcanzar un resultado jurídico.
Observar Artículos 1.251 al 1.256 Código Civil.

- c. La autonomía en modo alguno puede tener carácter absoluto, no sólo por la limitación inherente a la persona, sino porque de ser así desembocaría en anarquía; ha de moverse dentro de un marco general, constituido por:
- El carácter imperativo de la ley, que resulta de la Ratio Legis.= Razón de la ley "razón legal, los actos contrarios a las normas imperativas y a las prohibitivas son nulos de pleno derecho, salvo que en ellas se establezca un efecto distinto para el caso de contravención o el principio filosófico según la cual nada acontece sin que haya una razón suficiente".⁹
 - En el conjunto de principios que constituyen el núcleo fundamental de criterios informadores del ordenamiento jurídico. Este límite aparece igualmente fijado en las normas ya expresadas, la cual es limitativa de la autonomía de la voluntad y de los derechos constitucionales, de conformidad con la limitación a los derechos constitucionales establecidos en el artículo 138 de la Constitución Política de la República de Guatemala.

A través de los tiempos se ha considerado a la voluntad como la determinante de la formación e imperio del contrato, consideración que ha regido con el vigor de la

⁸ Puig Peña Federico. **Tratado de derecho civil. Obligaciones y contratos.** Pág. 39.

⁹ Manuel Ossorio. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Pág. 833

concepción clásica del Derecho, del individualismo que estima a las personas como pequeños reyes o pequeños soberanos que por su voluntad crean obligaciones. “El hombre en su actuar tiene, en la doctrina clásica, absoluta libertad, inclusive para ponerle diques de prestaciones a esa libertad suya al hacerse sujeto pasivo de obligaciones. La autonomía de la voluntad tiene sus bases esenciales, desde luego en la prevalencia del interés social sobre el particular y las relativas al orden público y a las buenas costumbres”.¹⁰

1.9. Caracteres esenciales de la declaración de voluntad

- “Es una sub especie del acto jurídico, porque se traduce en una declaración de voluntad: unilateral, bilateral o multilateral que afecta intereses privados.
- Esa declaración debe buscar un fin.
- Esos fines pueden ser o no enteramente previstos por los autores del acto.
- Lo importante es que, los fines deben ser queridos en algo. Por ejemplo en la compraventa el comprador no prevé del todo los efectos que surgen de la ley, como ver las garantías de evicción y saneamiento. Para la escuela alemana el contenido de la declaración de voluntad tiene que reflejarse en el contenido de los efectos. O sea, debe preverlo todo.

¹⁰ Zea Ruano Héctor Edmundo, **tesis Declaración Unilateral de voluntad como fuente de obligaciones**. Pág. 11.



- El fin debe ser esencialmente económico. Si el resultado es extra patrimonial **no es** negocio jurídico, es un acto jurídico.
- El fin debe estar reconocido por el ordenamiento jurídico. Solo los efectos lícitos que materializan el presupuesto de la norma son negocios jurídicos. Las actuaciones o declaraciones de voluntad que buscan fines ilícitos son solamente hechos o actos jurídicos.
- El negocio jurídico no siempre proviene de la voluntad de las partes, sino, esencialmente proviene de la ley que dota a la voluntad de fuerza de ejecución, porque si no fuera ésta, la otra parte no estaría en la obligación de cumplir. Los efectos pueden ser buscados o no”.¹¹

1.10. Clasificación de los contratos

Las clasificaciones son necesarias, en primer lugar, porque las reglas a aplicar varían según el tipo de la operación, y segundo lugar, por la infinita variedad de los contratos que es por sí misma consecuencia del gran principio de la libertad contractual; desde el momento que el legislador da carta blanca a los interesados para el ordenamiento de sus acuerdos, los contratos son susceptibles de revestir los aspectos más diversos y el intérprete tiene que renunciar a establecer una lista, como se hacía antes en roma,

¹¹ www://jorgemachicado.Declaracion de voluntad. blogspot.com. (10 de abril de 2014)



como realiza actualmente la legislación de los soviéticos, tiene que contentarse con poner en orden esta multitud y proceder por vía de clasificación.

Se distinguían en Roma los contratos de buena fe, y los contratos de derecho estricto. “En el derecho moderno existe la regla de que toda convención debe de ser interpretada y ejecutada de buena fe. Sin embargo es preciso hacer reservas en lo referente al contrato de seguros, así como también a otro tipo de contrato que comportan con una interpretación estricta y una aplicación literal”.¹²

Las clasificaciones de contratos son numerosas y diferentes, por la razón que, son múltiples los puntos de vista en que puede uno colocarse para trazarlas. Hay algunas a las que se dedicaran unas palabras, porque están caducadas, son inexactas o carecen de gran interés. A continuación se expondrá una breve síntesis de la clasificación de Jossierand Louis en su texto de Teoría General de las obligaciones.

“Los contratos son unilaterales y sinalagmáticos o bilaterales, dependiendo de la voluntad de las partes, se define el tipo de contrato a realizar, proporcionando a continuación un concepto de los términos arriba descritos.

- Contrato unilateral: es un acuerdo de voluntades que engendra solo obligaciones para una parte.

¹² Jossierand Louis. **Teoria general de las obligaciones**. Pág. 19

- Contrato bilateral: es el acuerdo de voluntades que da nacimiento a obligaciones para ambas partes, llamados también sinalagmáticos.
- Así como también existen los contratos sinalagmáticos imperfectos.

Cuando en un contrato unilateral existen obligaciones que impliquen la transferencia de una cosa, si ésta se destruye por caso fortuito fuerza mayor es necesario poder establecer quién debe de sufrir la pérdida. La cosa siempre perece para el acreedor y en los contratos traslativos de dominio el acreedor es el dueño; mientras en los contratos traslativos de uso, el acreedor a la restitución es el dueño y la cosa perece para él.

Si el contrato fuere bilateral no habría posibilidad de plantear el problema, porque esta cuestión supone que siendo las obligaciones recíprocas, una parte no cumple entregando la cosa, por un caso de fuerza mayor y en atención a esto la otra parte debe cumplir, ya que no es imputable el incumplimiento del deudor.

Los imperfectos son aquellos que, aun cuando no engendran por sí mismos, obligaciones más que de un solo lado, pueden, sin embargo ser fuente indirecta y ocasión de obligaciones que nazcan ulterior y consecuentemente por el otro lado, a cargo de la otra parte".¹³

¹³ Josserand, Louis. **Ob. Cit.** Pág. 19



1.11.División de los contratos

- “Unilateral: los contratos unilaterales son aquellos en los cuales quien se obliga es una parte, mientras que la otra no tiene obligación alguna, por ejemplo, el contrato de préstamo de uso o comodato.
- Bilateral: en este tipo de contrato ambas partes se obligan, por ejemplo, en un contrato de compraventa el vendedor se obliga a entregar la cosa y el comprador a pagar el precio.
- Gratuito: cuando solo beneficia a una de las partes, por ejemplo el contrato de donación.
- Oneroso: en este caso ambos contratantes obtienen un beneficio.
- Principal: un contrato es principal cuando no depende de otro para existir, este es el caso del contrato de arrendamiento.
- Accesorio. Depende de otro para poder existir, contrato de prenda que se da para garantizar el pago de un préstamo.
- Real: el contrato es real cuando se necesita para su validez la tradición de la cosa.

- Solemne: cuando se requiere que se cumplan ciertas formalidades establecidas en la ley
- Consensual: cuando se perfecciona por el solo consentimiento de las partes.
- Conmutativo: cuando una de las partes se obliga a hacer algo equivalente a lo que la otra parte va a hacer.
- Aleatorio: cuando se trata de algo incierto que depende del azar”.¹⁴

1.12. Interpretación de los contratos

Interpretar un contrato es determinar el sentido y alcance de las cláusulas que contiene, misión que, en caso de desacuerdo entre las partes, incumbe naturalmente a la autoridad judicial.

“En las sociedades poco afinadas y cuando el derecho es formalista, esta misión es muy reducida; los contratantes deben utilizar ciertas formulas determinadas, ciertos clises; si se han atendido a esas fórmulas, los efectos que a ellas van unidos quedan fijados y conocidos por adelantado; si las han infringido, su voluntad es ineficaz. Pero, a medida que el formalismo se atenúa para dar paso a la autonomía de las voluntades individuales la interpretación de los actos jurídicos toma más importancia y se hace más difícil, al mismo tiempo que la tarea del juez gana en amplitud y complejidad. Los

¹⁴ [www.derecho.isipedia.com/segundo/...contratos/21-los-contratos-aleatorios.\(12 de abril de 2014\)](http://www.derecho.isipedia.com/segundo/...contratos/21-los-contratos-aleatorios.(12 de abril de 2014))



particulares escogen libremente la formula contractual, que es confeccionada por ellos a medida y según las necesidades de la causa; ya no hay clises oficiales que den pruebas señaladas y descritas de antemano, y entonces se plantea el problema de saber que quisieron decir las partes cuando emplearon clausulas elásticas, oscuras o de doble sentido.

Para realizar la interpretación de los contratos se conciben dos métodos que proceden de espíritus diferentes y que conducen a resultados divergentes; cabe preocuparse, preferentemente y por encima de todo, por todos los medios posibles, de averiguar la voluntad real de las partes; y cabe también considerar aisladamente la fórmula empleada, la declaración de voluntad e interpretarla a la luz de los usos, de las costumbres sociales, del medio en que fuera proyectada. El primer sistema, puramente individualista y subjetivo, es el del Código Civil francés; el segundo, más o menos social y objetivo, es el del derecho alemán.

El primero de los mencionados es un punto de referencia que permite descubrir el verdadero pensamiento de las partes, un medio de revelación de su idea; pero no ignora que esta idea es traicionada a veces por la forma que reviste; tratará de llegar a ella por todos medios posibles, por todos los procedimientos de investigación; nada se omitirá para penetrar hasta la común intención de las partes contratantes. En suma, la formula no es sino uno de los elementos de apreciación, que podrá inspirarse en otros elementos de interpretación del derecho francés.



El Código Civil alemán aplica una concepción diferente; para él, la declaración de voluntad tiene un valor en sí misma; debe tomarse tal como es, aislada de la idea de donde naciera, para interpretarla a la luz de usos admitidos en negocios; se trata de averiguar qué sentido debe tener, con relación a los hábitos de espíritu y al medio en que aparece. No se tiene en cuenta la intención de las partes, sino en cuanto se concreta en la formula; por lo demás, es la voluntad social la que opera tal como es apreciada por el juez, el contrato, fenómeno social, es interpretado socialmente, en un sistema objetivo e intrínseco”.¹⁵

1.13. Los efectos de los contratos

Los contratos tienen como objetivo y efectos esenciales el producir obligaciones, estas tienen como resultado y como razón de ser el colocar a una de las partes en la necesidad jurídica de ejecutar la prestación prometida.

De acuerdo a esta función se presentarán varias observaciones:

- “Aunque esencial, no es exclusiva; se sabe que los contratos no solo son productores de relaciones obligatorias, sino que se convierten también, y frecuentemente, en traslativos de propiedad y constitutivos de derechos reales. Desde este punto de vista, su eficacia se ha acrecido mucho desde los tiempos del derecho romano y aun desde los tiempos de nuestro antiguo derecho francés.

¹⁵ Ob.cit. Pág. 173



- En el mismo campo puramente obligacional, la fecundidad del concepto contractual se ha acrecido considerablemente, por la voluntad del legislador, sin duda, que hace derivar del contrato de trabajo la obligación en el jefe de empresa de indemnizar al obrero o empleado víctimas de accidentes, pero también, y sobre todo, gracias a la jurisprudencia, que hace se deriven de ciertos contratos obligaciones antes insospechadas; así es como el contrato de transporte de personas produce, a cargo del porteador y en provecho del viajero, una obligación de seguridad absoluta, de origen verdaderamente jurisprudencial y que los tribunales insertan de viva fuerza en muchas otras convenciones; así también, la cesión del derecho de caza puede llevar consigo virtual mente, para el concesionario o arrendatario, la obligación de destruir los conejos cuyas depreciaciones pudieran comprometer la responsabilidad del propietario cedente; el plexo obligatorio contractual va siendo cada vez más rico y frondoso; es lo que el legislador y el juez quieren que sea; en esta dirección del concepto contractual está en pleno desarrollo, el mismo es cada vez más dirigido”.¹⁶

Análisis:

De conformidad con lo anteriormente descrito en este capítulo se establece que para celebrar un contrato de practica no se requiere de una capacidad especial, se puede estimar que constituye una obligación de hacer, siempre actuando de buena fe, esperando el cumplimiento de las obligaciones adquiridas, caso contrario, el contrato debe revestir de una clausula penal, en donde la parte que incumpla con las obligaciones adquiridas deberá de indemnizar a la otra parte, incluyendo los daños y

¹⁶ **Ibíd.** Pág. 179



perjuicios la cual se debe fijar una cuantía. Y para celebrar referido contrato las facultades legales le son conferidas a los sujetos contratantes en virtud que tienen libre disposición y la voluntad para adquirir por si mismos obligaciones y responsabilidades con el objeto de buscar la satisfacción de sus intereses personales.

Se determina que el objeto del contrato de practica es el artefacto naval, considerado como cosa mueble no fungible, la cual el practico es asesor del capitán de la nave para desarrollar las operaciones de remolque marítimo, en la entrada y salida del puerto ejecutando además fondeos, atraques y desatraques, así como maniobras náuticas necesarias para mayor seguridad de la tripulación.

CAPÍTULO II

2. El contrato de piloto práctico

Este capítulo lleva impreso las actividades del servicio de practicaaje en otros países y lo que realmente desarrolla un piloto practico.

2.1. El servicio de practicaaje en España

Es un servicio portuario universal de interés público, de titularidad de las respectivas Autoridades Portuarias, regulado en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de la Republica de España, publicada el 24 de Noviembre de 1992; así como también se encuentra normado en el Reglamento General de Practicaaje, publicado el 1 de Marzo de 1996, y en un amplio conjunto de disposiciones normativas de inferior rango.

El servicio de practicaaje se presta en todos los puertos en los que la Autoridad Marítima ha determinado su obligatoriedad, que en la actualidad son cuarenta y seis, y el número total de Prácticos es de doscientos uno. El practicaaje es obligatorio en estos puertos, para todos los barcos mayores de 500 Toneladas en sus entradas, salidas y movimientos interiores.

“Los Prácticos de cada puerto se agrupan en Corporaciones, que son entidades jurídicas privadas, y que son la parte contratante con la Autoridad del Puerto. La



Autoridad del Puerto, por medio del Contrato y Pliego de Practicaje, fija las condiciones del servicio: los límites de la zona de practicaje, el tiempo de respuesta, las condiciones del servicio y las tarifas máximas aplicables. La Autoridad Marítima, por su parte, fija las condiciones técnicas de la prestación; los botes, equipos de comunicaciones. A su vez, también fija el contenido de los exámenes para los nuevos Prácticos, y participa en los tribunales de exámenes así como la Autoridad Portuaria y los Prácticos.

Los Prácticos en las diferentes Corporaciones trabajan en términos de igualdad, en un único turno rotativo. Son propietarios del equipo y embarcaciones necesarias para el servicio; y empleadores del personal necesario para atender las comunicaciones, tripular las embarcaciones y cumplir las tareas administrativas y burocráticas. Por tanto, además de su función profesional, son verdaderos empresarios, que asumen los beneficios de explotación y los riesgos de una pérdida de actividad del puerto”.¹⁷

2.2. Regulación del practicaje

Existen grandes similitudes en la organización del practicaje en los diversos países europeos, que pese a la naturaleza pública de su corporación, la prestación del servicio se hace empresarialmente por prácticos privados los cuales desempeñan un servicio público de seguridad al tiempo que se encuentran bajo el régimen disciplinario de la Administración del Estado. La organización española del practicaje procede de este tronco común hasta que la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante realiza

¹⁷ Fernández Guerra, Ramón, **El contrato de practicaje**. Pág. 189



modificaciones en el servicio práctico y desaparece el carácter de corporación de Derecho público a las Corporaciones de Prácticos españolas.

Se sigue cierta tendencia privatizadora en cuanto a la gestión y prestación del servicio, por esa razón adopta un tipo de modelo de practicaje estatal, en donde se incluye en este apartado a los países que tienen establecido el practicaje bajo la competencia directa de la autoridad central del Estado a través de funcionarios o empleados públicos. Es seguido por los países escandinavos y en el ámbito mediterráneo por Portugal y Grecia.

La configuración y organización del servicio de practicaje en estos Estados reúne características comunes que fundamentalmente son:

- Una regulación moderna de la prestación del servicio de practicaje con disposiciones recientemente promulgadas que actualizan las concretas exigencias técnicas de seguridad que requiere el practicaje, con especial atención a los buques peligrosos o contaminantes y a una matizada concepción del practicaje.
- La consideración de los prácticos como empleados o dependientes civiles de un organismo de la Administración marítima del Estado que actúa como órgano superior de control fijando las condiciones técnicas de prestación, la tarifa o las exigencias para el licenciamiento de los prácticos.
- Siguiendo la tónica dominante del derecho comparado, el práctico tiene la condición de un asesor o consultor del capitán al cual corresponde la total responsabilidad.



2.3. Definición del contrato de practicaaje

La figura contractual del practicaaje es una prestación como servicio público obligatorio, buscando las acciones máximas de seguridad marítima, con tarifas autorizadas por la administración, porque se encuentra establecido como una institución jurídica mercantilista, pero se concatena también en el ámbito administrativo. Y a continuación se proporciona el siguiente concepto: El piloto práctico a bordo se obliga a desarrollar operaciones de remolque marítimo a cambio de una tarifa o precio que recibe del naviero, así como también asesora al capitán del buque, indicándole las maniobras náuticas que son precisas por razones de seguridad para la navegación portuaria y en otras aguas navegables.

Sánchez Calero lo describe de otra forma, El contrato de practicaaje “es un contrato auxiliar de los contratos de fletamento y transporte en que el capitán, en nombre del naviero contrata los servicios de un práctico como asesor técnico en la indicación de maniobras o rumbos, que recibe en contraprestación una determinada remuneración.”¹⁸

El contrato de practicaaje como convención entre sujetos privados no está específicamente regulado en el ordenamiento mercantil vigente, pues el código de Comercio no lo contempla en su libro III, decreto 2946 y tan sólo se refiere a las personas que intervienen en el comercio marítimo, como el capitán el sobrecargo, el piloto, pero no hace mención del contrato de practicaaje.

¹⁸ Charchal Ramos, Keily Margarita, **Tesis Ausencia de regulación legal del contrato de practicaaje dentro del ámbito de derecho mercantil guatemalteco.** Pág. 53.



Así como también, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de la Republica de España; en el artículo 612.6 preceptúa la obligación que tiene el capitán de solicitar el servicio en los puertos que desconozca; el artículo 580.3 establece la inclusión de gastos de practicaaje en el elenco de créditos marítimos privilegiados; el artículo 807, se refiere a la consideración como avería simple o particular a cargo del naviero de los gastos de pilotaje costero y portuario y al supuesto de abordaje con práctico a bordo; pero no se encuentra una definición legal del contrato.

El referido cuerpo legal en su Artículo 102.1 define como practicaaje el servicio de asesoramiento a los capitanes de los buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste en condiciones de seguridad y en los términos que se establezcan en esta Ley, en la reglamentación general que regule el servicio así como en aquellas otras disposiciones normativas o contractuales que le sean de aplicación. Se habla de servicio de practicaaje sin embargo es cierto que al fijar el Derecho aplicable al mismo, remitiendo a disposiciones normativas o contractuales que le sean de aplicación.

2.4. Clases de practicaaje

“Los servicios de practicaaje se dividen en:

- Practicaaje de entrada:

Servicio que presta el práctico para conducir a un buque desde la entrada de un puerto a seguro fondeadero o amarradero en el interior del mismo.



– Practicaje de salida:

Es la operación inversa a la salida desde que esté el ancla a pique o largados los últimos cabos hasta que lo deje franco para iniciar su salida.

– Amarraje:

Es el servicio que presta un práctico para dejar un buque debidamente fondeado o amarrado a un muelle o boya dentro de un puerto o su bahía; este servicio comienza desde cuando se inicia la maniobra de fondeo o la de amarre.

– Desamarraje:

Es la operación inversa, que finaliza al estar el ancla a pique o, en caso de no hallarse ésta fondeada, al largar el último cabo.

– Movimiento interior:

Es el servicio que un práctico presta para llevar un buque en el interior de un puerto o su bahía a otro lugar del mismo”.¹⁹

Dependiendo de la ubicación geográfica del puerto a que el buque se dirige, o de donde zarpa, existen varias especialidades en el practicaje, aunque se denomina prácticos a todos los profesionales que se mencionan a continuación, se suele denominar pilotaje a

¹⁹ García Martínez, Luis Antonio, **Apuntes de derecho marítimo y administración del buque.** / Unidad Didáctica Escuela de Especialidades Fundamentales Estación Naval de la Graña. Pág. 101.



la tarea de navegación por ríos o canales, diferenciándola de la del atraque o desatraque de los barcos.

– “Prácticos de puerto

Estos profesionales son expertos maniobristas que trabajan frecuentemente con el apoyo de remolcadores, de cuya operación son responsables. Algunas veces abordan el buque en proximidades del muelle al que deben atracar. En otros casos, cuando el trayecto es relativamente corto, realizan previamente la navegación o pilotaje de un canal y luego atracan el buque, o viceversa.

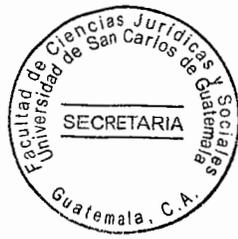
– Prácticos de río

Cuando se navega en un río, o el tramo de aguas restringidas o confinadas antes de arribar al puerto es prolongado (en general más de seis a ocho horas de navegación), se toma en tal caso un práctico de río, o a veces dos para tramos muy prolongados.

– Prácticos de aguas congestionadas

En algunos lugares, aun siendo la navegación oceánica o costera, la intensidad del tráfico hace conveniente el uso de un práctico en ciertos tramos, aunque ello suele ser optativo. También se acostumbra a denominar a estos profesionales “Prácticos de mar”.²⁰

²⁰ <https://es.wikipedia.org/wiki/Práctico>. (16 de abril de 2014)



2.5. Elementos personales que intervienen en el contrato de piloto práctico

La siguiente exposición, ha sido extraída de diferentes fuentes bibliográficas textuales como legales que constituyen un punto de avance para establecer en la disciplina contractual elementos específicos que intervienen en la concurrencia marítima, dada la diversidad de funciones que son definidas en esta investigación, en la cual se profundizara para uniformar criterios.

2.5.1. Naviero o armador

El Artículo 865 del Decreto Gubernativo 2946 preceptúa: Naviero o armador a la persona que sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

El sujeto naviero o armador es el propietario o consignatario que aprovecha los elementos constituidos en un buque o nave mercante, en la cual como poseedor de un navío o buque tiene la habilidad de navegar en alta mar.

El propietario tiene el poder del bien sin limitaciones legales aunque no esté navegando en alta mar y el fin último es buscar utilidades financieras y económicas.



El propietario, naviero o armador es la persona que desarrolla actividades dentro del comercio marítimo, utilizando a todos los integrantes de la nave mercante o buque y buscando su seguridad marítima.

El naviero o armador es el sujeto que es propietario de la nave, y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y adquiere las responsabilidades inherentes, para desarrollar planes marítimos buscando la seguridad física y personal del buque en el puerto o en navegación, dándole cumplimiento a los convenios internacionales dentro del ámbito marítimo específicamente a la seguridad marítima.

2.5.2. Capitán

“Este puede definirse como la persona a la que corresponde el mando de la dotación y la dirección de la nave mercante o buque al puerto de su destino, conforme a las instrucciones que hubiese recibido el naviero. El contenido esencial de su figura radica en el poder de mando que le compete, que incluye el ser jefe de la expedición marítima emprendida, jefe del buque y jefe de la comunidad humana viajante.

Todas las demás facultades que la ley atribuye al capitán pueden ser teóricamente de su persona, salvo precisamente la de mandar la nave mercante o buque y la expedición.



El Artículo 892 del libro III Comercio marítimo, Decreto Gubernativo 2946 preceptúa: "El capitán es el jefe superior de la nave mercante, encargado de su gobierno y dirección, mediante una retribución convenida, con el naviero".

La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave, seguridad de las personas y carga que conduzca.

El poder de mando suele ser contemplado por la doctrina en una forma parcial y limitada, reduciéndolo al poder disciplinario de la dotación. Sin embargo, es mucho más amplio, refiriéndose tanto a la dotación como al buque y al viaje emprendido, en este sentido la figura del capitán es típica y exclusiva del derecho marítimo, no encontrando refugio en el derecho común, se trataría de un supuesto de atribución a un particular de la defensa de los intereses de una comunidad personal y material, que sólo podría asimilarse hasta cierto punto a los casos de representación legal del derecho civil.

La relación que vincula al capitán con el naviero es hoy en día una relación jurídico-laboral, pero este aspecto laboral no agota el contenido de su figura, sino que su persona sigue influyendo multitud de normas públicas y privadas que, en su conjunto, son las que vienen a definir el perfil jurídico el capitán.

El naviero es libre para contratar como capitán a la persona que estime conveniente, siempre que reúna los requisitos legales para el ejercicio de ese cargo, pero una vez que formaliza el contrato de trabajo, permite inscribir su nombre en la patente de



navegación al mando de la nave mercante o buque, el capitán queda revestido de un régimen jurídico que se impone a la voluntad del naviero.

La figura del capitán, es la más representativa del derecho marítimo. Es el representante del armador a bordo del buque. Como tal, tiene según el libro III del Decreto 2946, facultades amplísimas que pueden llegar hasta recibir, autorizar en alta mar testamentos de las personas que conduce la nave, pertenezcan o no a la tripulación y custodiar los testamentos abiertos que se otorguen en alta mar, haciendo mención de ellos en el diario de navegación.

Estas facultades y otras establecidas en el cuerpo legal descrito, a medida de que la tecnología de vanguardia vaya adquiriendo ventajas y se adquiera madurez profesional dentro del ámbito legal para darle la importancia debida a referidos elementos de la navegación y no sean tabú legal en Guatemala.

El capitán, es responsable de la navegación, de la seguridad de las personas y las mercancías a él encomendadas. Como se observa tiene funciones de carácter notarial y judicial, atribuciones también deben reducirse de conformidad con los avances tecnológicos.

También el Código de Trabajo Decreto número 1441 del Congreso de la República de Guatemala, regula de manera escueta la figura del capitán, en el capítulo séptimo en lo referente a trabajo en el mar y en la vías navegables pero se debe enfocar en lo que

regula el Artículo 177 del citado cuerpo legal: El capitán de la nave es el representante del patrono salvo que el mismo patrono ejerza como capitán y goce de las siguientes facultades:

- Es el jefe superior de la nave y a su cargo corre el gobierno y dirección de la misma. La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en todo lo que se refiere al servicio de la nave y a seguridad o salvamento de las personas y carga que ésta conduzca.
- Es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en la nave y para el servicio, seguridad o salvamento de ésta conforme lo indica el inciso anterior. Tiene además las atribuciones y debe cumplir los deberes que las leyes de orden común le señalen”.²¹

2.5.3. Práctico

“Es el particular que presta sus servicios de asesoramiento al capitán de un buque realizando maniobras en puertos, ríos y canales y formaliza un negocio por cuenta propia con las empresas navieras y marítimas y como empleado público presenta ciertas dificultades debido a que presta un servicio obligatorio cuyo control le corresponde a la administración, a través de un negocio privado como es el contrato de

²¹ Mazariegos Chacón, Cinthya Geraldine. **Tesis embargo o secuestro de naves mercantes dentro de la legislación marítima.** Pág. 16 y 17.

practicaje. Y que tanto su habilitación como su nombramiento se hacen por un procedimiento típico administrativo del Estado”.²²

Se encuentra denominado en la categoría de técnico que tiene habilidades navales y marítimas y que ostenta el título de capitán de la marina mercante.

“Se llama práctico a la persona se capacita y obtiene su correspondiente nombramiento, para recomendar acciones marítimas a los capitanes de las naves mercantes, buques y artefactos flotantes para facilitar el ingreso y egreso de los puertos, ríos, barras, fondeadores, boyas cargaderos exteriores y diques, en los movimientos tanto interiores como exteriores de los buques; en fondeos, atraques y desatraques, indicando la derrota conveniente de la nave y las maniobras necesarias para una mayor seguridad de la navegación”.²³

2.5.4. Piloto

Según el Libro III del Decreto 2946, comercio marítimo preceptúa que “el piloto es la persona quien asume la responsabilidad de guiar la nave mercante o buque, cuando por causas de desastre marítimo o causas mayores el capitán de la nave se encuentra ausente o inhabilitado para dirigirla, o en determinadas ocasiones se hubiese nombrado con antelación al naviero, quien es la persona que lo remplazara, aplicando las disposiciones contenidas que son responsabilidad del capitán”.

²² Fernández Guerra, Ramón, **El práctico de puerto y el contrato de practicaje**. Pág. 79

²³ Gabaldón García, José Luis y Ruiz Soroa, José María. **Manuel de derecho de la navegación marítima** Pág. 275



Además de las obligaciones del capitán de la nave, el piloto deberá observar las siguientes reglas que se encuentran contenidas en convenios internacionales, siendo las siguientes:

- Tener conocimiento de lectura de mapas de navegación, fuentes bibliográficas e instrumentos marítimos necesarios para el desempeño eficiente de sus funciones.
- Tomar nota de lo que vaya aconteciendo, pormenorizando aspectos de vital importancia como lo son: la altura del sol, la derrota del buque, la distancia en millas náuticas, la ubicación geográfica y marítima de la nave y realizar un informe detallado del resultado de sus acciones.

2.5.5. Contraмаestre

El tercer libro del Código de Comercio, Decreto Gubernativo 2946 establece que “el contraмаestre es la persona que releva al piloto cuando este demuestra deficiencias en su tarea de llevar el gobierno de la nave, fracasa con sus acciones y habilidades técnicas para maniobrar el buque, entonces es el contraмаestre que llevara la dirección de la nave, quedando sometido a todas las prescripciones legales relativas al capitán”.

Como jefe inmediato superior de la tripulación de la nave, tiene facultades y funciones específicas en el interior del buque, como por ejemplo ordenar maniobras de las cuales son recibidas directamente por el capitán, organizar y dar misiones específicas a la

tripulación que se encuentra a bordo relacionadas con los trabajos mecánicos y ejecutar controles para verificar el cumplimiento de los mandatos proporcionados.

Son funciones del contraamaestre:

- Proporcionar un mantenimiento preventivo de todos los objetos necesarios al servicio de la nave, realizar un análisis de pérdidas o daños causados a las mercancías por el transporte de estas, conservar el buque y dar información al capitán de las fallas y deterioros que notare.
- Tener control y cuidado que la carga se encuentre bien estibada y realizar visitas sorpresivas con el objeto de supervisar aleatoriamente la mercancía que se encuentra en la bodega para cerciorarse que la carga se conserva en buen estado.
- Proporcionar capacitación y supervisión para la asistencia a la tripulación y salvamento en todas las maniobras que desarrolle el buque durante la navegación.
- Será responsable de los daños que sufra la nave y perjuicios dejados de percibir que sobrevengan por su impericia o negligencia; y si se comprueba que existió dolo, será sancionado de conformidad con la ley penal específica.

2.5.6. Sobrecargo

El Artículo 930 del Decreto Gubernativo 2946 manifiesta que “el sobrecargo ejerce la administración económica de la nave o la parte de administración que expresa y



determinadamente se le hubiere conferido en el poder y lleva el libro de cuenta y razón de que trata”.

Se encuentra nominado por el naviero o por los cargadores y, en consecuencia, está sujeto a su capacidad, modo de contratar y responsabilidades inherentes al cargo. El naviero o cargadores otorgarán al sobrecargo un mandato con representación especial que será supervisado por el capitán de la nave.

2.6. Análisis del contrato de piloto práctico en el derecho mercantil

En el ámbito del derecho mercantil el contrato de piloto práctico, es un contrato atípico, en donde el fin último es la prestación de un servicio público a las diferentes navieras y proporcionados por empresas portuarias; en Guatemala es proporcionado este servicio en el Puerto Quetzal por la Empresa Portuaria Nacional (Empornac), ubicada a 92 kilómetros de la ciudad de Guatemala y su importancia reviste que debe ser un servicio eficiente en donde el barco contratante debe ser fondeado en puerto para que el transporte marítimo sea lucrativo. De acuerdo con la investigación realizada, la Marina de la Defensa Nacional del Ministerio de la Defensa Nacional es el único que cuenta con recurso humano calificado para ejecutar la tarea de práctico, quedando agregadas en la administración pública específicamente en las portuarias nacionales, para desempeñarse en la tarea, por el término de dos años.



Durante ese lapso de tiempo se rigen por las condiciones del gerente de la portuaria, o sea que administrativamente se desempeñan bajo el régimen civil y salarial de la portuaria nacional.

Según el Reglamento para el Gobierno y la Policía de los puertos de la República de Guatemala, elaborado por el Ministerio de la Defensa Nacional para ser ejecutado por los integrantes de la Marina de la Defensa Nacional, en la cual realizan procedimientos administrativos con el objeto de captar oficiales con el arma de marina para que se desempeñen como pilotos prácticos son convocados a nivel nacional y específicamente para los oficiales del Ejército que cuentan con más de diez años desarrollando funciones marítimas o lacustres, posteriormente llevan a cabo evaluaciones académicas, físicas y psicológicas para que sean elegidos los más destacados, luego por el término de seis meses reciben capacitación en la Escuela de la Marina ubicada en el Interior del Comando Naval del Pacífico, Puerto de San José, Escuintla; al final son designados en las diferentes portuarias nacionales para que se desempeñen como pilotos prácticos destinados en la administración pública, pero en ningún momento realizan un contrato legal por sus servicios prestados.

Entonces, conforme a la información anteriormente descrita y los análisis realizados en la teoría y en la práctica, en las normas de derecho mercantil no regula el contrato de practica; pero las portuarias nacionales han establecido esa figura y empíricamente han regulado su funcionamiento y sus consideraciones jurídicas respectivas para que el contrato de practico se ejecute como un servicio, no violentando derechos



constitucionales con la finalidad que sea una oportunidad laboral con fines económicos sustentables. Esta consideración demanda un análisis profundo a los esquemas legales de distinta naturaleza, para crear condiciones específicas en el Derecho Privado.

2.7. Análisis del contrato de piloto práctico en los convenios internacionales

Dentro del derecho comparado, diferentes países cuentan en su normativa legal de derecho marítimo, y especialmente referente al instituto jurídico del piloto práctico y sus responsabilidades civiles; no está demás indicar que, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, establece aspectos fundamentales del servicio de practicaje, entre ellas, asesorar a los capitanes de buques o armadores, asimismo el convenio internacional de transporte marítimo preceptúa aspectos legales del piloto práctico.

Países con mayor experiencia marítima, han tomado ventaja al plasmar aspectos legales en beneficio de esta delicada profesión marítima y de enriquecer sus reglamentos, conteniendo la figura legal específica de esta investigación académica, que materializa la concurrencia de una institución jurídica que dispone de medios enriquecedores, concediendo categorías dentro del ámbito marítimo, concediendo a la autoridad marítima establecer conceptos y aspectos internacionales para la mejorar seguridad internacional de la mar.

Durante el desarrollo de la investigación, se comprobó que las terminales portuarias deben regirse por la normativa nacional e internacional, para cumplir aspectos



relacionados con los controles de desenvolvimiento y cumplimiento del practicaje como servicio, consolidando sus normas sustantivas con el ámbito adjetivo, sustentando sus bases legales para cumplir con sus normativa nacional e integrando fragmentos del sistema internacional de las actividades principales de la función del piloto práctico y su quehacer en las relaciones del comercio marítimo, para conducirse profesionalmente en la tarea de guiar a una nave mercante y asesorar al armador para que no sucedan incidentes trágicos de lamentables consecuencias dentro del ámbito marítimo.

Dentro de esa cultura internacional en donde se establecen especialidades y procedimientos generales que los países contratantes deben establecer y darle estricto cumplimiento para el bienestar de la seguridad marítima.

En Guatemala, no se cuenta con una normativa específica de cada una de las instituciones marítimas aquí plasmadas, en todo caso, se acude a la normativa legal Internacional, y se pueda aplicar, aunque pueden existir vacíos legales y deficiencias en la certeza y seguridad jurídica dentro del ámbito internacional. El Congreso de la República, ha ratificado algunos convenios internacionales, sobre derecho marítimo, que fortalece nuestra estructura legal, porque al haber adquirido la figura jurídica del piloto practico, se cuenta con un contrato atípico referente a esta institución jurídica, tomando en cuenta la parte integral de su propia organización, y percibiendo las condiciones técnicas de prestación y las exigencias para su desenvolvimiento operativo, la cual debe de establecerse dentro de un acuerdo de voluntades entre las navieras y las empresas portuarias, rigiéndose por aspectos nacionales e internacionales.



2.8. Análisis de los prácticos en Guatemala, específicamente en el Puerto Quetzal.

En la República de Guatemala, a través de las portuarias nacionales establecidas tanto en el pacífico como en el atlántico y que son puertos de mayor importancia en donde desempeñan funciones administrativas operativas y prácticas dentro del ámbito de comercio internacional, y en donde prestan todo tipo de servicio, entre ellos, el servicio de transporte marítimo constituido en referidas portuarias, el embarque o el desembarque servicios al buque, servicios a la carga con la finalidad de ser un ente marítimo acorde a las necesidades nacionales e internacionales para establecer relaciones con los Estados Contratantes y vender imagen y prestigio al ingreso del comercio marítimo.

El Puerto Quetzal es un puerto multipropósito, con capacidad para atender diferentes tipos de buques y carga, con infraestructura moderna e instalaciones adecuadas para facilitar las importaciones y exportaciones nacionales, de los países de la región, y el comercio internacional, orienta sus planes de desarrollo hacia la tendencia mundial de globalización, para desempeñar con éxito su nuevo rol dentro de dicho contexto.

“Los objetivos generales más importantes del Puerto Quetzal son:

- Proveer servicios de alta calidad y seguridad en cumplimiento a los estándares ambientales requeridos.



- Expandir las operaciones de acuerdo al incremento de los volúmenes de carga.
- Participar activamente en comercio extranjero para mantenerse como la mejor alternativa en la región.
- Promover inversión nueva en todas las actividades portuarias.
- Promover y aumentar la capacidad técnica de su personal".²⁴

El Puerto Quetzal es un puerto abrigado que está protegido por dos rompeolas que penetran en el mar y un dique secundario (Norte), denominado también malecón o muro rompeolas. Los muelles que delimitan la dársena de maniobras de atraque y zarpe están contruidos por un sistema de tablestaca de acero y una viga de coronamiento de concreto. Los buques atracan directamente en tierra firme.

El límite geográfico del Puerto Quetzal está ubicado en el Océano Pacífico, en la costa sur de la República de Guatemala, en las coordenadas: Latitud Norte 13° 54' 07", jurisdicción del municipio del Puerto de San José, Departamento de Escuintla; con una distancia de 54 kilómetros de la ciudad de Escuintla, y a 111 kilómetros de la ciudad capital.

²⁴ Girón Domínguez, Nelson Aníbal. **Tesis Necesidad de crear la Superintendencia de la Administración Marítima y Portuaria.** Pág. 15 y 16



Los espacios marítimos reconocidos actualmente por el derecho internacional del mar, obedecen a las condiciones establecidas en las cuatro convenciones de Ginebra de 1958 que son las siguientes: mar territorial, y zona contigua, plataforma continental, y la zona económica exclusiva, Siendo los más importantes Puerto Quetzal y Santo Tomas de Castilla.

Se afirma que los pilotos prácticos en el Puerto Quetzal desempeñan una labor importante en beneficio del servicio portuario y que cuando atracan buques de cualquier parte del mundo, estos guían, orientan y maniobran buques de alto calado para conducirlos a puerto, pero no existe normativa que contemple su competencia, sus límites, sus características, las sanciones y sus beneficios, únicamente existe un contrato atípico que las navieras realizan como actos administrativos informales de acuerdo a sus intereses.

Los pilotos prácticos realizan el servicio de remolcaje y este, se concreta al proveer asistencia y apoyo a los buques en las maniobras de atraque, zarpe, amarre, o cualquier maniobra dentro o fuera de la zona de abrigo del puerto. Los remolcadores deben estar en capacidad de efectuar maniobras en aguas restringidas a buques hasta 55,000 toneladas de registro bruto y 20 metros de franco bordo en las condiciones climatológicas más severas dentro del puerto.

El servicio de practicaje está orientado a la asesoría en el campo de la navegación al capitán de un buque durante las maniobras de atraque, zarpe, amarre o cualquier otra



dentro o fuera de la zona de abrigo del puerto y es obligatorio para la empresa portuaria. El puerto dispone de cuatro prácticos de los cuales, dos pertenecen a la portuaria y dos a la comandancia de la Marina de la Defensa Nacional, los cuales tienen un título facultativo de capitán de altura de la Marina Mercantil o un grado de Teniente de Navío de la Marina de la Defensa Nacional.



CAPÍTULO III

3. Obligaciones y responsabilidades en el contrato de practicaje

Este capítulo como su título lo expresa las obligaciones y responsabilidades de debe tener un piloto practico cuando ejecuta referido servicio, estableciendo las condiciones en las cuales llegan sus límites y competencias.

3.1. Condiciones técnicas en el contrato de practicaje

A continuación se expondrán algunas referencias normativas sobre el contrato de practicaje, como servicio portuario, que se encuentra regulado en el cuerpo de leyes de la Republica de España, en donde están asociadas de distinta naturaleza, ya sea pública y privada. En el orden jurídico privado del practicaje en España está regulado en los primeros artículos y en la disposición transitoria segunda de la Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante y en vigor el Reglamento General de Practicaje del uno de Marzo de 1996.

Según el Capítulo V de la ordenación del servicio portuario de practicaje en relación con la seguridad marítima se observa que en uno de sus articulados preceptúa las condiciones técnicas de prestación del servicio portuario de practicaje por razones de seguridad marítima y en donde existen varios aspectos mínimos de seguridad para las operaciones de remolque marítimo y que a continuación se mencionan:



- a. Denota que La Dirección General de la Marina Mercante aprueba las condiciones técnicas mínimas, dentro del ámbito de seguridad marítima, desde el punto de vista de la prestación del servicio de práctico en cada puerto, así como también implantar un programa para la capacitación respectiva en donde capitanes de buques y prácticos coordinan las operaciones de remolque para su seguridad marítima. Referida aprobación se realizará a propuesta de la Capitanía Marítima, oída la Autoridad Portuaria competente, así como el Consejo de Navegación y Puerto o, en su caso, de Navegación, y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los prácticos.

“Estas condiciones técnicas se referirán a los siguientes aspectos:

- Los dispositivos técnicos mínimos que garanticen la disponibilidad en tierra por parte de los prácticos de los medios de comunicación y radioeléctricos adecuados.
- Las características y condiciones técnicas mínimas de las embarcaciones del servicio de practica, así como de sus equipos de radiocomunicaciones y de sus tripulaciones.
- Los medios y los procedimientos de comunicación de los prácticos con los capitanes y patrones, así como con las Capitanías Marítimas respecto de los acaecimientos a que se refiere el Artículo 23 del Reglamento General de practica.

- Los tiempos máximos de trabajo efectivo continuo de los prácticos y sus períodos mínimos de descanso, por razones de seguridad marítima.
- b. Las condiciones técnicas mínimas de prestación del servicio de practica por razones de seguridad marítima y el programa para su implantación, deberán cumplirse por los prácticos, corporaciones de prácticos o entidades que las sustituyan, sin perjuicio de cualesquiera otras condiciones de prestación del servicio que puedan establecer las Autoridades Portuarias en función de las características específicas de cada puerto, de conformidad con lo establecido en el Artículo 6.

3.2. Caracteres del seguro marítimo

Son varios los aspectos que cabe examinar dentro de esta rúbrica general de caracterización del contrato. Aquí se destacan el relativo al riesgo, el de su posible encuadramiento como negocio típicamente empresarial y el que hace referencia a la poderosa influencia que, particularmente en esta institución, ejerce el derecho anglosajón.

- El riesgo de la navegación

Existe acuerdo doctrinal, en que el elemento del contrato que particulariza al seguro marítimo, es el del riesgo a que se refiere su cobertura. En efecto, el seguro marítimo cubre a una serie de intereses patrimoniales, como son el buque, los cargamentos, los fletes o la responsabilidad en general, contra un conjunto de riesgos que los amenazan



y cuya característica unitaria es la de tratarse de riesgos propios de la navegación marítima. Es decir, riesgos que pueden acaecer en la mar con ocasión de la navegación. No es la cualidad de las personas, ni la de los bienes afectados, la que delimita el ámbito del seguro marítimo, sino la del riesgo contra el cual protege a estas personas y bienes. Como más adelante se expondrá se trata de un riesgo complejo, puesto que engloba una serie de posibles causas diversas de daños, unificadas por la circunstancia de poder acaecer durante la navegación.

Teniendo en cuenta lo anterior, puede definirse el contrato de seguro marítimo como aquel por el cual el asegurador se obliga, a cambio de una prima a indemnizar al asegurado los perjuicios patrimoniales que sufran los intereses asegurados durante la navegación marítima o en los momentos de quietud que la precedan, interrumpen o subsigan en dependencia directa de ella.

El Código de Comercio de la República de Guatemala, no contiene una norma expresa que delimite el ámbito de aplicación de sus preceptos referentes al seguro marítimo. Sin embargo, es fácil deducir que el elemento decisivo a este respecto es el del riesgo de la navegación. En efecto, el Artículo 743 del Código de Comercio de la República de España, contiene una lista de las cosas que podrán ser objeto del seguro marítimo y, después de citar las más comunes, termina con una clausula general reveladora en este sentido: todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de la navegación. De ello se deriva que es la exposición a esta clase específica de riesgo la que delimita el ámbito material de la norma especial.

– Contrato de seguro entre empresarios

El problema anterior enlaza con la nota característica que desde antiguo se ha atribuido al seguro marítimo, por comparación al terrestre: la de ser un contrato entre empresarios, y no uno entre un empresario y un mero consumidor. Empresarios marítimos que, además, gozan en muchas ocasiones de un poder económico y negociador similar, cuando no superior, al de las empresas aseguradoras. De esta forma, se reclama para el marítimo la idea de tratarse de un seguro entre iguales, que, precisamente por ello, habría llegado a alcanzar condiciones contractuales especialmente equilibradas en el juego de intereses contrapuestos. Esta nota se pretende traducir en el plano jurídico mediante la afirmación de que el seguro marítimo, a diferencia del terrestre, no es un contrato de adhesión, lo que conllevaría consecuencias importantes tanto en el plano de la interpretación contractual, como en el de la regulación legal.

Planteada con esa generalidad, la anterior afirmación es muy discutible. Y ello en un doble aspecto: por una parte, un sector importante de la navegación moderna no presenta nota alguna de ser empresarios o si lo hace, no es en grado suficiente como para sostener la existencia de un equilibrio real de fuerzas negociadoras. Por ello, no puede generalizarse a toda clase de seguro marítimo la caracterización de contrato entre iguales y, consecuentemente, no parece convenir por igual a todos los sectores la ausencia de preceptos legales tutelares de la posición del asegurado. Se hará necesario realizar la distinción entre sectores diversos de la navegación a este efecto, y



tratar en forma diferente en ciertos aspectos el seguro atinente a un buque mercante del referente a un pequeño yate de recreo.

Por otro lado, “en un plano estrictamente jurídico parece que, más trascendente que la mera conceptualización dogmática como contrato de adhesión o no es la circunstancia de que se utilicen para la integración contractual alguna clase de condiciones generales de la contratación, que una parte impone a la otra con independencia de quien sea el autor de tales condiciones o su apariencia formal, y en este sentido, se constata en el seguro marítimo, la utilización constante y obligada de modelos de pólizas o condiciones impuestas por los aseguradores, con independencia de que tales modelos resulten más o menos equilibrados en sus soluciones concretas. Esta utilización de condiciones generales en la contratación trae consigo indefectiblemente la aplicación de ciertas normas de protección del contratante adherido.

Sin embargo es preciso reconocer que es la consideración del seguro marítimo entre empresarios la que ha provocado, tanto en el derecho español como en el comparado, la tendencia que se revela preponderante a no incluir en la regulación de esta clase de seguro ninguna norma de valor imperativo dirigida a la protección del asegurado contra cláusulas más o menos abusivas contenidas en las condiciones generales, sino, muy por el contrario, defender en este ámbito una irrestricta vigencia del principio de autonomía privada. Y así, frente al carácter de Derecho necesario que ostentan los preceptos de la ley de contrato de seguro en protección del asegurado, la regulación

marítima del código de comercio se fundamenta en el principio de respeto a las condiciones que libremente consignent los interesados”.²⁵

3.3. Desavenencias entre prácticos y autoridades marítimas

Corresponde a las capitanías marítimas la resolución de las discrepancias profesionales surgidas entre los prácticos y las autoridades portuarias sobre la posibilidad de realizar en condiciones aceptables, desde la perspectiva de la seguridad marítima, las operaciones de practicaje o sobre las condiciones de su realización.

La capitanía marítima, la autoridad portuaria y la corporación de prácticos o entidad que la sustituya, resolverá de forma motivada las discrepancias en el plazo más breve posible, atendiendo a las condiciones técnicas de prestación del servicio aprobadas conforme a lo dispuesto en el artículo anterior.

3.4. Obligaciones del práctico

De acuerdo a la normativa de la Republica de España, las obligaciones del práctico, se materializan en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y el Reglamento General del Practicaje de 1996, en donde mantienen el concepto que el práctico es un asesor de seguridad para el capitán de la nave en las maniobras portuarias, porque el que tiene el mando y la dirección náutica de la nave es el capitán.

²⁵ Gabaldon García, José Luis. **Ob. Cit.** Pág. 792-793



En tal sentido, el Artículo 921, del Libro III del Código de Comercio, Decreto Gubernativo 2946 del Congreso de la República de Guatemala, preceptúa las obligaciones del piloto que a continuación se detallan:

- Proveerse de las cartas de navegación, libros e instrumentos necesarios para el buen desempeño de sus funciones;
- Llevar por sí el cuaderno de observaciones, anotar en el diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia y la longitud en que se halle la nave y dar cuenta el capitán.

Así como también el Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República de Guatemala, establece cuatro obligaciones importantes:

- Reconocer con frecuencia los canales, lugares de anclaje, bocas de puerto, profundidad de fondo producidas por las mareas.
- Determinar los cambios de vientos estacionales y saber a qué horas y con qué variantes se efectúan las mareas.
- Dar cuenta en su oportunidad al comandante de puerto de los desperfectos o embarazos producidos por los huracanes y avenidas que opongan resistencia al curso natural de las aguas, que tiendan a cegar el fondo del puerto, las entradas de este y de cualquiera otros puntos de anclaje y
- Salir o prestar sus servicios a las naves que lo pidan.

3.4.1. Requisitos para ser práctico

- Condiciones de edad.
- Examen.
- Práctica de la navegación.
- Patente que se exigen para desempeñar el empleo de capitán

3.4.2. Periodo de prácticas

Según el Artículo 14 del Reglamento General del Practicaje de España de 1996 en la cual dispone el Capítulo IV en relación con los pilotos prácticos, donde establece cual es el periodo de prácticas y en la cual deben de tener un título facultativo para desempeñarse como experto en el área del practicaaje.

Una vez realizadas las correspondientes pruebas, la Dirección General de la Marina Mercante expedirá certificación facultando a las personas que hubiesen superado las mismas para la realización de período de prácticas en un puerto o grupo de puertos determinado.

- La Autoridad Portuaria autorizara la realización del período de prácticas a las personas a que se refiere el párrafo anterior que se consideren necesarias para el desarrollo del servicio, oída la corporación de prácticos o entidad que la sustituya, si existiera. Este período de prácticas tendrá una duración máxima de seis meses.



- Las prácticas se realizarán bajo la supervisión y responsabilidad de la corporación de prácticos o entidad que la sustituya, designándose por ésta un práctico tutor que dirigirá la realización de dichas prácticas. De no existir dicha corporación o entidad, corresponderá a la Autoridad Portuaria la designación del tutor así como la responsabilidad y la supervisión del período de prácticas.

- La evaluación del período de prácticas se hará por la Capitanía Marítima correspondiente, a la vista de los informes remitidos por la corporación de prácticos si la hubiera o por la Autoridad Portuaria.

- Finalizado el período de prácticas y acreditada la oportuna idoneidad, la Dirección General de Marina Mercante procederá a expedir la correspondiente habilitación para el ejercicio del servicio en practicaje en dicho puerto o grupos de puertos.

- En caso contrario, se procederá a realizar un nuevo período de prácticas entre las personas que se refiere el numeral 1 anteriormente descrito.

- Quienes no superan el período de prácticas no tendrán derecho alguno en relación con otras pruebas que se pudieran convocar posteriormente en el mismo o en otro puerto o grupos de puertos.



3.4.3 Habilitación temporal

Entre los objetivos específicos establecidos en el Reglamento General de Practicaje de España se tiene asignado la habilitación temporal. Pues bien siendo los servicios portuarios las actividades tendientes a la consecución de dichos fines, tendrán entre otros, el carácter de servicio portuario. El practicaje se consideraba servicio añejo a los puertos, el remolque portuario, el fondeo y el movimiento de embarcaciones en puerto. Parece claro que el practicaje aunque no deja de ser una actividad comercial, como medida de seguridad es predominantemente una operación marítima vinculada con el tránsito portuario. Y con carácter excepcional, cuando por el incremento del tráfico de buques o por otras causas de reconocida urgencia, el número de prácticos de un puerto o grupos de puertos no pudiera atender eficientemente el servicio portuario de practicaje, la Autoridad Portuaria, oída la corporación de prácticos o entidad que la sustituya si la hubiera, podrá autorizar la prestación temporal del servicio de practicaje a prácticos previamente habilitados por la Dirección General de la Marina Mercante. Concomitantemente el practicaje es un servicio portuario que va mucho más allá de la actividad portuaria, lo que conlleva a una acentuada intervención administrativa en su régimen jurídico y de prestación, estando atribuida esta última a la autoridad portuaria como la titular del servicio.

De no existir prácticos previamente habilitados, la Dirección General de la Marina Mercante mediante resolución motivada, podrá habilitar temporalmente a prácticos que están prestando su servicio en otros puertos.



Para que provisionalmente puedan atender el servicio en el puerto que carezca de suficiente número de efectivos, previo informe de la Autoridad Portuaria de la que aquéllos dependan.

- En el caso de que no se pudiera disponer de los prácticos a que se refiere el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante podrá proceder a la habilitación temporal de profesionales de reconocida experiencia que cuenten con los requisitos de titulación y de experiencia profesional exigidos para ese puerto, por un período de tiempo que en ningún caso podrá ser superior al término durante el cual subsista la razón o causa que determine la adopción de esa medida.
- En los supuestos de habilitación temporal a que se refiere este artículo, la Dirección General de la Marina Mercante fijará previamente la duración del período de prácticas en función de las circunstancias que concurren en cada puerto o grupo de puertos.
- Las habilitaciones temporales para prestar el servicio de practica en un puerto se computarán, en todo caso, a los efectos del cumplimiento del período de prácticas, pero no constituirán mérito o preferencia alguna en las pruebas de acceso que se convoquen para satisfacer necesidades de prácticos que se produzcan en dicho puerto.



3.4.4 Régimen laboral de trabajadores prácticos

Así mismo el Artículo 19 del reglamento anteriormente descrito, también dentro de sus epígrafes, establece un régimen laboral de los trabajadores del servicio portuario de practicaje, un tema muy controversial, con soluciones tutelares otorgando una protección jurídica e irrenunciable de conformidad con las garantías sociales de los trabajadores y con las posibilidades económicas de la parte patronal.

Se consideran aplicables al servicio de practicaje, por lo que se refiere a los trabajadores que intervengan en él y en especial a efectos del régimen de jornada de trabajo, las reglas que, en cuanto a prolongación de trabajo efectivo con tiempo de permanencia o disponibilidad, estén previstas en la normativa sobre jornada laboral en transportes.

La Dirección General de la Marina Mercante, establece las especialidades que necesarias, por razones de seguridad marítima y de la navegación, en relación con los tiempos máximos de trabajo continuo efectivo y los períodos mínimos de descanso de los prácticos.

3.5. Obligaciones del naviero

Dentro del ámbito del derecho marítimo, que es parte integrante de la disciplina del derecho mercantil, existe legislación reguladora de la navegación marítima que se



localiza en un libro específico del Código de Comercio, este no contiene normas que regulen el contrato de practicaje, pero contiene normas positivas y vigentes pero poco aplicables, en virtud que a pesar de que Guatemala tiene salida al mar pacífico y al mar atlántico no se ha explotado el ambiente marítimo, pero el Artículo 868 del Libro III Comercio Marítimo, capítulo I del Naviero o Armador, establece las siguientes obligaciones:

- A pagar al capitán y hombres de mar los sueldos y retribuciones estipuladas y las indemnizaciones que les correspondan por la ley o el contrato, caso de ser despedidos; la liquidación y pago de los salarios se hará dentro del término de ocho días contados desde la conclusión del viaje o desde la despedida del capitán u hombre de mar.
- A reintegrar al capitán los suplementos que haga en beneficio de la nave en cumplimiento de sus instrucciones o en uso de sus facultades;
- A pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave, aunque proceda sin su orden y aprobación en los casos permitidos por la ley;
- A responder civilmente de los hechos del capitán o tripulación, bien constituyan delito, cuasidelito o importen una mejor culpa;



- A cumplir los contratos lícitos que celebre el capitán en utilidad de la nave o de la expedición;
- A llevar a efecto los fletamentos, que celebre por sí, su consignatario o el capitán de la nave;
- A indemnizar a los cargadores los perjuicios que sufran por haber contratado mas carga de la que corresponda a la capacidad de la nave.

En el contrato de practicaje la principal obligación que asume el naviero cuyo buque utiliza el servicio es la de pagar la tarifa correspondiente.

A esta obligación pecuniaria del armador hay que añadir el deber que tiene el capitán de colaborar con el práctico en la maniobra de practicaje, informándole del estado del buque o cualquier incidencia cuyo conocimiento sea preciso para que éste último preste el servicio adecuadamente.

3.6. Tarifas del practicaje

En Guatemala y específicamente en el Puerto Quetzal, se encuentran pilotos de la comandancia de la marina de la defensa nacional, en donde antes de realizar las tareas específicas de prácticos, desarrollan una capacitación en la Escuela Naval de la Marina



de la Defensa Nacional ubicada en la Comandancia Naval del Pacífico, y en relación a las tarifas que paga cada buque para que realicen las operaciones de remolque marítimo, las autoridades portuarias no proporcionaron referida información para lo cual se desconoce cuál es la tarifa exigible por la prestación de servicios portuarios que proporciona la Empresa Portuaria Nacional de Puerto Quetzal a los buques por las operaciones de remolque que realiza independiente del tamaño de su calado o de la cantidad de contenedores que transporta o del tipo de contrato que han realizado con las navieras por el transporte marítimo proporcionado.

Y de conformidad con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de la Republica de España en la cual tiene el carácter y la consideración legal de precios privados. Desde esta perspectiva, el entendimiento de las tarifas del puerto como precios privados significa, que a diferencia de lo que ocurre con los precios públicos, no existe intervención formal previa del Estado, y por otra parte, la eventual impugnación de la disposición administrativa de carácter general determina las tarifas máximas y mínimas de las prestaciones portuarias.

El pago de las tarifas de practica da lugar a un privilegio marítimo integrante de un derecho real de garantía sobre el buque que ha venido siendo reconocido en la generalidad de las disposiciones, que fijan el orden de preferencia para la realización de los créditos marítimos privilegiados.

Según el Artículo 2.1 del Convenio de Bruselas del 10 de Abril de 1926, el carácter de privilegiados sobre el buque y fletes vienen dados en el siguiente orden: costas



judiciales, gastos para la conservación y venta del buque, los derechos de puerto los impuestos y los gastos de pilotaje.

3.7. Remuneración por salvamento

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima creada por el Artículo 89 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, será la entidad especializada encargada de la prestación de este servicio, correspondiendo a la Dirección General de la Marina Mercante la fijación del número de personas necesarias para la ejecución de estas actividades en las distintas áreas, el otorgamiento de las oportunas habilitaciones y su nombramiento, así como la determinación de las condiciones técnicas de prestación del servicio, que incluirán las relativas al uso de instrumentos y medios precisos marítimos, aéreos o terrestres, la fijación de los procedimientos y dispositivos técnicos con que deben contar y el establecimiento de unos tiempos de trabajo y descanso adecuados para una óptima prestación del servicio.

3.8. Responsabilidad del práctico frente al naviero

Actualmente en Guatemala, las empresas portuarias realizan coordinaciones con el Ministerio de la Defensa Nacional, con el objeto de que oficiales de la Marina de la Defensa Nacional, proporcionen sus servicios como pilotos prácticos, y estos, al realizar las funciones que le competen lo hacen a través de un contrato administrativo de pilotaje o de practicaje con la empresa portuaria del puerto que corresponda o donde



este prestando sus servicios marítimos portuarios y lo efectúa con consignatarios, capitanes y armadores. Y en esta figura administrativa contractual existe poco margen para las partes en determinar las tareas específicas y del contenido de la labor a realizar por el práctico, pues en la práctica marítima actual se ha establecido que el piloto practico debe asesorar adecuadamente al capitán de la nave para la realización de las maniobras portuarias, de la cual, es el resultado que exige la prestación del practicaje.

En este sentido, el Artículo 918 del libro III del Código de Comercio, Decreto 2946 del Congreso de la República de Guatemala, establece que, “el piloto toma el gobierno y dirección del buque por muerte, ausencia o inhabilidad del capitán, a no ser que el naviero hubiere nombrado persona que lo reemplace”.

Consecuentemente, el Artículo 923 del mismo cuerpo legal: establece que “el piloto es responsable de las pérdidas y daños que sufran la nave o el cargamento por su impericia, descuido o imprudencia.

Si las pérdidas y daños procedieren con dolo del piloto será castigado con arreglo a las leyes, quedando inhabilitado por el término de seis años”.

Y de conformidad con el derecho comparado, y fundamentado en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el práctico cuando ejecute negligentemente su labor consultora responde ante el naviero de los daños y perjuicios que le ocasione. Ahora bien, El Practico no será responsable, si el capitán se niega a seguir sus indicaciones,



elementos que se pueden hacer constar mediante, la grabación de las conversaciones, por escrito o a través de documentos enviados y recibidos o mediante testimonio de personas que les conste la comunicación entre el capitán y el práctico que constituiría otros medios de prueba. El Derecho Civil de la República de España, cuenta con la doctrina referente a la aplicación de la responsabilidad contractual, quedando sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados por incumplimiento de sus obligaciones ya sea por dolo, negligencia o morosidad y los que contravinieren al tenor de aquella.

“No está demás indicar, que el reglamento general de practica de la Republica de España, preceptúa en su Artículo 24.2, que sin perjuicio de la responsabilidad civil que para el capitán o naviero, el práctico será responsable de los daños causados al propio buque o a terceros, producidos por inexactitud, error u omisión en el asesoramiento de la derrota conveniente de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisas para velar por la seguridad de la navegación”.²⁶

Con estas anotaciones legales descritas en los párrafos anteriores, el práctico debe actuar con exactitud y debe de cumplir con la obligación de prestar el servicio con prontitud y celeridad, ya que la negligencia o la impericia del piloto práctico en la prestación de las operaciones de remolcaje, puede constituirse en una infracción leve.

Y si la administración marítima ordena el servicio, el práctico no puede negarse a hacerlo pues incurrirá en responsabilidad contractual administrativa frente al naviero

²⁶ Charchal Ramos, Keily Margarita. **Ob. Cit.** Pág. 57.



que ha requerido que su labor la ejecute eficientemente y con suma responsabilidad frente a las autoridades marítimas y portuarias.

3.9. Consecuencia de la responsabilidad de los prácticos

Como se estableció en el tema anterior, el piloto será responsable de las pérdidas y daños, que sufra la nave o el cargamento por su impericia, descuido o imprudencia, si se determina que el capitán de la nave siguió sus instrucciones sin vacilaciones.

En ese sentido, el Artículo 923 del libro III del Código de Comercio, Decreto 2946 del Congreso de la República de Guatemala, preceptúa que “Si las pérdidas y daños procedieren por dolo del practico será castigado con arreglo a las leyes y además quedara inhabilitado por el termino de seis años, para desempeñar empleo alguno en las naves mercantes.

Así mismo el Artículo 924 del mismo cuerpo legal, establece que “la responsabilidad particular del piloto no excluye la que tiene el capitán en los mismos casos”.

Esto supone que la responsabilidad de la ejecución de la operación recae sobre este último, lo que no implica proclamar sin más la exoneración de responsabilidad del práctico, pues éste incurrirá en tal cuando no preste el consejo adecuado, por acción u omisión.

La responsabilidad tanto contractual como extracontractual del práctico surge por tanto a consecuencia de la inexactitud, error u omisión en el asesoramiento de la derrota



conveniente de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisas para velar por la seguridad de la navegación.

Pero si el capitán se niega a seguir sus indicaciones, lo cual ya no se debe hacer necesariamente por escrito, el práctico queda exento de responsabilidad del consejo emitido y por supuesto de los daños al buque o a terceros. Aunque el práctico debe ejecutar sus obligaciones con prontitud y diligencia.

Esta perspectiva reglamentaria anotada en los dos párrafos anteriores corresponden a la normativa anterior a la actual de la Republica de España, en donde se ha suprimido la consideración del retraso en la prestación por el práctico que tenía el antiguo Artículo 22 del Reglamento General del Practicaje de 1958 cuando en tal caso si el buque se mantenía sobre la máquina más de media hora, el práctico sólo quedaba autorizado a reclamar el 50% del importe total de los servicios prestados. Esta penalidad económica ha desaparecido en el actual Reglamento General del Practicaje.

El desistimiento cautelar y provisional de la prestación del practicaje sin que suponga un incumplimiento del contrato se contempla en el Artículo 24.3 del Reglamento General del Practicaje que preceptúa: Cuando el práctico considere arriesgada una maniobra por razones de calado, mal tiempo o cualquier otra causa, podrá desaconsejar su realización, justificando su decisión ante la Autoridad Portuaria, quedando la reanudación de la maniobra y la continuación del servicio a resultas de la decisión de aquella.



Y el Artículo 102.8 de la Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante, establece que, si el práctico no aceptase la resolución dada, la discrepancia la resolverá el capitán marítimo. Y si la administración marítima ordena el servicio, el práctico no puede negarse a hacerlo pues incurrirá en responsabilidad contractual frente al naviero que ha requerido su obra y en responsabilidad administrativa frente a las autoridades marítimas y portuarias.

3.10.Sanciones para el práctico

En Guatemala, no existe normativa legal que establezca sanciones administrativas, civiles y penales dentro del desempeño del piloto práctico, únicamente se han establecido acciones aisladas para determinar responsabilidades de eficiencia y de desempeño, en donde lo más conveniente para la empresa es retirar o solicitar el relevo del práctico al Ministerio de la Defensa Nacional, de su labor y retornarlo a las filas de la Marina de la Defensa Nacional, y posteriormente solicitar que referido ente nombre a su sustituto para que desarrolle la labor de este. "No está demás establecer dentro del derecho cotejado que la ley de puertos de la Marina de la Republica de España establece diferentes aspectos desde el punto de vista legal, y la tipificación de las diversas infracciones administrativas que pueden cometer los prácticos, y estas se encuentran preceptuadas con carácter general en el artículo 114 de la Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante. Como también la establece, el reglamento general de practica de la Republica de España, el cuadro de infracciones en relación con las sanciones referentes al practica, y estas se encuentran en concordancia con las



especificaciones introducidas por el reglamento, que sin constituir nuevas infracciones ni alterar la naturaleza de las que la Ley determina, contribuyen a la más correcta identificación de las conductas tipificadas por aquella”.²⁷

Según el Artículo 119.1 de las disposiciones contenidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, manifiesta que las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas.

El cuadro de sanciones establecidas en la Ley en relación con el servicio de practica se entiende completado con las especificaciones introducidas en este Reglamento que, sin constituir nuevas sanciones, ni alterar los límites de las que la Ley establece, contribuyen a la más precisa determinación de las sanciones correspondientes.

De acuerdo al Artículo 120.4 del cuerpo de ley investigado, establece que: en los supuestos de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de estas.

Las infracciones serán sancionadas de la siguiente manera:

- Infracciones leves
- Infracciones graves
- Infracciones muy graves

²⁷ Marroquín mochaes, Víctor. **Reclamaciones frente a los actos de las administraciones portuarias Régimen de infracciones y sanciones.** Pág. 221.

Los criterios de graduación de la sanción pecuniaria de las multas serán las establecidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de la República de España, de las que únicamente se aceptara el recurso de apelación.

3.11. Procedimiento de las sanciones

A continuación se dará a conocer los procedimientos establecidos por la Republica de España, dentro del escenario de su ley y reglamento respectivo, en donde los prácticos observan las consecuencias legales respectivas siendo de la manera siguiente:

Las infracciones previstas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante con las especificaciones establecidas en este Reglamento serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la legislación del procedimiento administrativo fundamentado en el artículo 125.3, párrafo segundo de reglamento descrito.

De conformidad con ello, el procedimiento para la imposición de las sanciones administrativas establecidas en este Reglamento se adecuará a los principios del procedimiento sancionador recogidos en los artículos 134 a 138 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y se regirá por el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora, aprobado por el Real Decreto 1398/1993, del 4 de agosto, así como por el Reglamento del Procedimiento Sancionador de las Infracciones en el ámbito de la Marina Civil establecidas en la Ley 27/1992, del 24 de noviembre, de Puertos del



Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto (RCL 1994\2441), por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transporte y carreteras a la Ley primeramente citada.

Los demás aspectos relativos a la potestad sancionadora de la Administración Marítima y de las Autoridades Portuarias en relación con el servicio de practicaje no desarrollado por este Reglamento, se regularán por lo dispuesto en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Según la Disposición adicional primera, establece que las pruebas de suficiencia para los prácticos que opten por cambiar de puerto. El tiempo de servicio prestado como práctico de puerto se computará como tiempo de mando a efectos de optar a las pruebas de suficiencia para realizar el servicio portuario de practicaje en otro puerto.

La Dirección General de la Marina Mercante, oída la organización que en el ámbito estatal represente profesionalmente a los prácticos, establecerá las exenciones de aquellas pruebas que valoren conocimientos o aptitudes ya acreditados por los prácticos, cuando éstos pretendan hacer efectiva la posibilidad de cambiar de puerto.

Con independencia de las prescripciones referentes al servicio de practicaje portuario, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, y en virtud de lo dispuesto en los apartados uno al cuatro del Artículo 74, y en los apartados uno al siete del artículo 86, ambos de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, podrá establecer áreas de asistencia a



la navegación en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, fuera de las zonas de servicio de los puertos, por razones de seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar, de ordenación del tráfico marítimo, o como medida precautoria para evitar la contaminación del medio ambiente marino, a fin de salvaguardar las zonas marítimas sensibles desde el punto de vista medioambiental, así como los sistemas económicos y sociales de las costas, de acuerdo con las prescripciones del derecho internacional.

Asimismo, se determinarán los buques para los que la asistencia en dichas áreas será obligatoria y, en su caso, las exenciones a la obligatoriedad de su utilización.

Disposición adicional segunda. Especificidades técnicas del servicio de practicaaje portuario establece que:

- a. La Dirección General de la Marina Mercante determinará los distintivos de identificación de los prácticos, de las tripulaciones y de las embarcaciones afectas al servicio de practicaaje.
 - b. Las Autoridades Portuarias determinarán los sistemas y procedimientos para solicitar la prestación del servicio de practicaaje, la documentación que deben llevar los Prácticos, al abordar un buque y las demás condiciones para la adecuada prestación del servicio de practicaaje.
- Disposición adicional tercera. Asistencia a la navegación.

CAPÍTULO IV

4. Legislación internacional sobre la figura del contrato de practicaje y las operaciones marítimas

En este capítulo se observarán las normas internacionales que establecen la competencia específica del contrato de practicaje así como también se hará un esbozo sobre las operaciones que se llevan a cabo en el mar.

4.1. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar

“El objetivo principal de este convenio es especificar normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Exige una serie de certificados de garantía y permite a los gobiernos contratantes inspeccionar los buques de otros Estados contratantes.

Es el más importante de los tratados internacionales sobre la seguridad de las naves mercantes o buques. La primera versión fue aprobada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, la cuarta en 1960 y la quinta en 1974”.²⁸

²⁸ Es. [Wikipedia.org/wiki/convenio_internacional](https://es.wikipedia.org/wiki/convenio_internacional). (SOLAS 1974) y su Protocolo de 1978, ratificado por Guatemala en 1990. (25 de abril de 2014)



La última, actualmente en vigencia, incluye el procedimiento de aceptación tácita, que establece que en una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, las objeciones a las enmiendas se reciben de un número convenido de partes.

Este Convenio adoptado por la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, convocada por la Organización Marítima Internacional, entró en vigor en 1980, desde entonces ha tenido dos modificaciones por medio de protocolos.

- Protocolo sobre seguridad de los Tanques y Prevención de la Contaminación.
- Protocolo sobre el Sostenimiento Armonizado de Reconocimientos y Certificación.

El objetivo principal del Convenio, es especificar las normas de construcción y equipamiento y explotación de buques para garantizar la seguridad de las naves, de las personas embarcadas.

Guatemala es parte de este Convenio, ratificó su adhesión el 30 de agosto de 1982, mediante Decreto número 74-82 del Congreso de la República de Guatemala y publicado en el diario oficial, el seis de mayo de 1983, entrando en vigencia tres meses después de su publicación.



4.2. Convenio sobre el reglamento para prevenir los abordajes

“Este convenio es de indispensable aplicación, sobre todo en las aguas de acceso a puertos, dársenas de maniobra, canales, ríos y lagos navegables, pues como se infiere de su denominación, prácticamente es un reglamento de tránsito marítimo. Enmendado a través de la Resolución A. 736 (18) del 4 de noviembre de 1993, publicado el 17 de enero de 1997. Este convenio esta complementado por las Reglas de Lisboa de 1987 que tratan sobre la indemnización de daños y perjuicios en caso de abordaje”.²⁹. (1972 (COLREG-1972), adoptado en Londres-Inglaterra, el 20 de octubre de 1979. Publicado el 8 de junio de 1994. Adhesión de Guatemala el 15 de diciembre de 1993.)

Y el Abordaje: Es el choque entre dos buques o embarcaciones cualquiera que sea su clase o tamaño destinados a la navegación marítima que ocasione daños, ya sea por acercamiento, encuentro o golpe más o menos violento de una a otra embarcación; pero siempre sobre la base de hallarse las dos naves separadas, independientes una de otra, con libertad de movimiento y nunca ligadas entre sí. La doctrina más generalizada acostumbra a exigir, para la aplicación del concepto de abordaje, la independencia física y jurídica entre los buques que han entrado en colisión; así se excluye del régimen de abordaje el choque entre buque remolcador y remolcado o el choque entre buques del mismo propietario, armador o naviero.

²⁹ Ruiz Soroa, José M. **Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación**. Págs. 15 y 17.



4.3. Reglamento de practicaje y pilotaje de la República de Chile

Con el objeto de realizar un análisis y observar dentro del derecho comparado que diferentes países tienen dentro de su jurisdicción legislativa normas y reglas referente al reglamento de piloto practico, conforme al cumplimiento del mandato constitucional de cada país, en esta oportunidad se analizará el reglamento de practicaje y pilotaje de la República de Chile, pero antes se expondrá un breve resumen acerca de su situación geopolítica y geoestratégica en virtud de que es un país con bastante conocimiento y utilización de su mar territorial.

En mar chileno abarca las aguas oceánicas que circundan el territorio bajo su derecho de soberanía nacional, hasta las 200 millas náuticas (370 Kms), considerando que Chile posee un litoral de cerca de 4.300 kilómetros de distancia, resulta una superficie de 3.464.462 kilómetros cuadrados de mar, respecto de la cual Chile ejerce ciertas competencias marítimas, teniendo en consideración los instrumentos jurídicos internacionales vigentes aplicables en el área. Esto ofrece a la República de Chile una situación de privilegio en un océano que cobra cada día mayor importancia, además de presentar, proporcionalmente, una de las mayores atenciones de litoral en el mundo.

Dentro de este espacio marítimo es necesario tener presente los conceptos de mar territorial, de 12 millas náuticas de ancho (22 Kilómetros), medida desde la línea base, donde se ejerce soberanía plena, reconociendo el derecho de paso inocente de naves extranjeras de conformidad con el derecho internacional; la zona contigua, de 12 millas



náuticas adyacentes al mar territorial, donde se ejerce la fiscalización respecto de las leyes y reglamentos nacionales aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios; la Zona Económica Exclusiva, entendida como el área marítima que se extiende hasta las 200 millas náuticas, medidas desde las líneas de base, donde el Estado ejerce derechos de soberanía en cuanto a la explotación, exploración, conservación y administración de los recursos naturales vivos y no vivos existentes en la masa de agua, el suelo y del subsuelo del mar, así como jurisdicción respecto del establecimiento y la utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras, de la investigación científica marítima, de la protección y preservación del medio ambiente y otros derechos reconocidos por la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar.

El Reglamento de practica y pilotaje de la República de Chile norma sus disposiciones iniciales que cuentan con catorce artículos que se refieren a las funciones que deben de desempeñar los prácticos a bordo, así como también la estructura organizacional y los conceptos que tratan en referida normativa, las facultades otorgadas a cada uno de los personajes que intervienen en el respectivo reglamento y los requisitos de deben de tener cada nave chilena o extranjera, así mismo contratar y observar en detalle las condiciones del seguro que contrataran los armadores y agentes de naves que soliciten los servicios de los pilotos prácticos, tendiente a garantizar su independencia, estabilidad y excelencia profesional.

En el título dos del reglamento en análisis establece: "Los servicios de practica consta de doce artículos que se refieren sobre los puertos y terminales marítimos, donde habrá



prácticos para ejecutar las faenas de fondeo, amarre o desamarre de naves designados por Gobernación Marítima o la Capitanía de Puerto. Los horarios respectivos en la cual deberá laborar y la terminación de su labor al zarpe de la nave. Que en cada capitanía de puerto existirá un registro de las maniobras de practicaje. Y la obligación del servicio de practicaje para las naves nacionales y extranjeras, se exceptúan las naves de la armada de Chile cuando estén cumpliendo funciones de carácter de seguridad nacional. Así como también todas las naves que soliciten el servicio de practicaje están sujetas a condiciones de operación y cumplimiento de normas establecidas en el articulado correspondiente”.

El título tres del reglamento correspondiente preceptúa: “los servicios de pilotaje teniendo en su haber dieciséis artículos que norman aspectos sobre el instituto jurídico del pilotaje que debe efectuar el práctico, conforme a las normas internacionales. Así como también la navegación que debe efectuar cada nave, será únicamente por rutas autorizadas en el reglamento. Si por alguna razón una nave se viera obligada a hacer uso de una ruta no autorizada, el Capitán o los prácticos embarcados informarán oportunamente y dejarán constancia en la bitácora correspondiente, consiguientemente, la no obligatoriedad del empleo de practico en causales establecidas y permitidas en el reglamento, también se establece el principio, horario, disposiciones, rutas establecidas, estaciones de transferencia y finalización del servicio de pilotaje y las obligaciones de practico sobre esta normativa, no está demás manifestar que antes de iniciarse el pilotaje, toda nave deberá estar provista de los equipos y elementos de ayuda a la navegación, de conformidad con las reglas exigibles a la nave, contenidas



en el Convenio Internacional para la Seguridad de Vida Humana en el Mar, o en el Convenio Internacional para la Seguridad de los Buques Pesqueros. Y que durante la navegación se debe mantener izado el pabellón de la República de Chile y que en cualquier momento la Autoridad Marítima podrá suspender el zarpe o interrumpir la navegación de toda nave que no cumpla con alguna de las disposiciones señaladas anteriormente”.

El Estado de Chile para usufructuar al máximo las potencialidades oceánicas, ha adoptado medidas respecto al ordenamiento y desarrollo de las actividades en el mar, asimismo ha fomentado la conciencia marítima nacional, como la entrada en vigencia de la Convención del Mar y la ratificación por parte de Chile de varios acuerdos internacionales que norman las actividades en el mar, acompañando a una legislación moderna como son las leyes nacionales de pesca, de Bases para el Medio Ambiente y la Política del Uso del Borde Costero, permiten que Chile esté donde la jurisdicción nacional es más intensa de acuerdo al derecho internacional marítimo, en cuya elaboración referido país ha jugado un papel activo e importante.

4.4. Reglamento general de practica de República de Argentina

El derecho internacional marítimo, junto con ofrecer oportunidades para el desarrollo y explotación de los intereses marítimos de la República de Argentina, presenta aspectos que pueden derivar en situaciones conflictivas. Desde ya, en el marco de las relaciones internacionales, cobran especial interés los aspectos referidos a la delimitación



pendiente en el sector antártico y la forma como los países ribereños pueden participar en las actividades que ocurren en el mar adyacente que se proyecta más allá de su Zona Económica Exclusiva, considerando los efectos que sobre el ecosistema tienen las actividades de explotación indiscriminada de recursos marinos. Éstos son aspectos que, de una u otra forma, pueden afectar el interés nacional de la república de Argentina.

En cuanto al comercio, el mar provee una vía de comunicación para el transporte rápido, seguro y eficiente de grandes volúmenes de carga. La rapidez con que emergen las naciones del otro borde de la cuenca del Pacífico, erigiéndose como atractivos mercados para los productos nacionales y de la región, permiten visualizar a este Océano como la vía de comunicaciones marítimas de mayor importancia, lo cual genera un alto grado de actividad que se deberá aprovechar y controlar adecuadamente. En todo caso, el comercio de Argentina, se refiere a las exportaciones e importaciones no sólo se mueve en el ámbito de la cuenca del Pacífico, sino también abarca la costa este de Estados Unidos, Europa, Medio Oriente y todos los centros comerciales del mundo.

Las estadísticas señalan que aproximadamente el 90% del comercio de la República de Argentina fluye por mar, lo que indica que, en caso de que las vías marítimas fuesen interrumpidas, el Estado de Argentina tendría problemas de subsistencia en un período relativamente corto.



Toda esta actividad marítima impone, además, la preservación del medio ambiente marino y salvaguardar la vida humana de quienes desarrollan sus labores en estos amplios espacios. Ello implica mantener la capacidad de prevenir la ocurrencia de accidentes y acudir con prontitud para el rescate si esto sucediera. Esta actividad, además de ser una exigencia moral, constituye una responsabilidad internacional de Argentina dentro del espacio marítimo.

El estudio del escenario marítimo impone no sólo el exigente y tradicional desafío de proteger la soberanía contra la amenaza militar proveniente desde el mar, o brindar protección a las líneas de comunicaciones marítimas comerciales y militares, en caso de conflicto; también debe alertarnos sobre otros desafíos, como el efectivo resguardo de la extensa Zona Económica Exclusiva, en lo que se refiere a recursos pesqueros y minerales, o la evolución del derecho internacional marítimo.

Después de hacer un esbozo de las condiciones y aspectos fundamentales de la República de Argentina se analizará y se expondrá en este ejercicio académico el decreto 2,694/91 que contiene el reglamento de los servicios de practicaje y pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina.

El reglamento contiene tres capítulos, el capítulo I: menciona la prestación del practicaje y pilotaje, el capítulo II: contiene información sobre los prácticos y el capítulo III: realiza una recapitulación de los capítulos anteriores y evocan al practicaje y pilotaje en el canal de Beagle y sus puertos



Antes de entrar a analizar el capítulo I, existen en el decreto nueve artículos que dan el inicio a la presente normativa y en ella se establece quien puede contratar a los prácticos y que autoridad es la competente para que los prácticos habilitados puedan proporcionar sus servicios en forma individual o por asociaciones, así mismo indica el mencionado reglamento que al momento de su vigencia la Prefectura Naval de Argentina debe abrir sus registros para la incorporación y habilitación de nuevos prácticos, establece que los servicios de apoyo para el traslado, el embarque y desembarque de los prácticos, pueden ser suministrados por los usuarios y los prácticos, de acuerdo a la normativa vigente. Indica además que la autoridad de aplicación del presente decreto es la Secretaria de Transporte del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, a través de la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo. La Prefectura Naval Argentina, en su carácter de policía de la navegación, ejercerá el poder de policía para garantizar la adecuada prestación de los servicios de practicaje y pilotaje.

El capítulo I determina la naturaleza y la prestación del practicaje y pilotaje contando con once artículos en donde indican que las tareas más importantes del piloto son las de asesorar al capitán en navegación, maniobras y reglamentación y que la tarea que se realiza en mar se denomina practicaje y las de navegación en ríos, pasos y canales se denominan pilotaje. Asimismo que referidas tareas constituyen un servicio público y que la edad límite para el ejercicio de la profesión de práctico será de setenta años cumplidos y para no interrumpir la prestación de sus servicios no deben de pasar ciento veinte días corridos. El epígrafe del tercer artículo manifiesta que zonas deben ser



declaradas para realizar pilotaje y practicaje obligatorio siendo las que a continuación se detallan:

Rio de la Plata

Rio Paraná

Puerto de Buenos Aires, Puerto La Plata, Puerto Dock Sud, Paraná,

Bajada Grande, Santa Fe, Diamante, y otros y los puertos del Litoral Marítimo Sur y Puertos de las Islas del Atlántico Sur. Y Puerto de las Islas Malvinas. También se declara zona de espera la zona rio de la Plata y la zona de puerto Buenos Aires. No está demás indicar que los buques tienen la obligación de tomar práctico en las zonas de practicaje y pilotaje obligatorio. El presente capítulo cuenta además con sanciones por omitir algún requisito establecido en el presente decreto y según el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre. Se entiende que un practicaje o pilotaje se efectúa sin interrupción cuando la navegación es continuada desde que se inicia el practicaje o pilotaje hasta la llegada del buque a su lugar de amarre o rada de destino. El practico tendrá derecho a gozar de hasta seis (6) horas continuadas de descanso en el buque en el que este ejerciendo sus funciones. El capítulo dos, norma el carácter de los prácticos y cuenta con nueve capítulos donde establece el ejercicio de sus funciones a bordo de un buque extranjero siendo delegado de la Autoridad Marítima en la cual debe asesor al capitán acerca de las reglamentaciones especiales sobre la navegación en la zona y vigila exige su cumplimiento. El práctico es responsable por los accidentes o daños resultantes de su asesoramiento. Y A pedido del capitán, los prácticos deben dar directamente indicaciones concernientes a la conducción o



maniobra del buque. El capitán es el responsable de la conducción, maniobra y gobierno del buque y su autoridad, en ningún caso se delega en el práctico.

Los prácticos deben ejercer funciones a bordo de buques con destino a puertos de su zona, y estarán obligados a ejecutar el practicaaje de puerto por orden de la Prefectura naval argentina. Las sanciones de apercibimiento y de suspensión en la habilitación hasta treinta (30) días podrán ser impuestas por la Prefectura naval argentina. Y la suspensión provisoria se impondrá en que la conducta de los prácticos pudiere dar lugar, a la aplicación de la sanción de cancelación de la habilitación, el Prefecto Nacional Naval podrá disponer la suspensión provisoria en sus funciones del práctico imputado.

El Capitulo tres establece el practicaaje y pilotaje en el canal Beagle y sus puertos establece que zonas de espera para el embarco y desembarco de prácticos establecidas en el presente reglamento, debieran ser modificadas en forma permanente o transitoria, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto le informará al Ministerio de Defensa para que éste disponga la modificación por conducto del organismo que crea competente.

4.5. Operaciones marítimas de remolque

Esta disposición reglamentaria establece la disponibilidad de los servicios portuarios de practicaaje y remolque por razones de seguridad marítima. Aunque formalmente, puede decirse que el Reglamento General de Practicaaje de 1996 disciplina la materia en



consonancia con los mandatos legales de la Ley de Puertos, sobre algunos aspectos sustantivos de gran relevancia de los que a continuación se mencionan:

- Los servicios de remolque y de practicaje portuarios estarán en todo momento a disposición de los respectivos capitanes marítimos, por razones de emergencia y seguridad marítima, en aguas situadas en la zona en las que ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante.

“A tal fin, cuando el capitán marítimo tenga noticia de la existencia de una situación de emergencia, siniestro o suceso de contaminación marítima, podrá requerir a los prácticos que presten el servicio de practicaje que se pongan a disposición para realizar, en colaboración con los respectivos servicios de remolque y de amarre portuarios, las tareas necesarias de prevención de accidentes, de rescate, salvamento, lucha contra la contaminación y cualesquiera otras que el capitán marítimo considere necesarias para solventar o resolver la situación de emergencia, el suceso o el siniestro acaecido, comunicándolo a los organismos competentes en materia portuaria y al centro de control de emergencias a que se refiere el Artículo 12 del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero.

La utilización de estos servicios dará derecho, en su caso, a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que aquellos hubieran incurrido.



- En las situaciones previstas en el apartado anterior, los prácticos así como las entidades que presten el servicio de remolque y amarre portuarios, estarán sujetos a las instrucciones que dicte la Administración Marítima, el centro de control, de emergencias y, en su caso, los comités de emergencia interadministrativos que se puedan activar para supuestos concretos. Dichas instrucciones se podrán activar del Centro Nacional de Coordinación y Salvamento Marítimo y de los Centros Regionales y Locales correspondientes adscritos a la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.

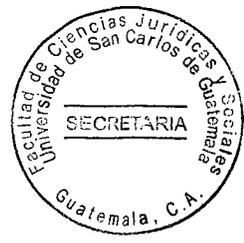
De conformidad con el Derecho Marítimo y con sus principios doctrinarios es el conjunto de relaciones que nacen y se desarrollan en el mar y la gente de mar y en consecuencia la navegación marítima se norma a través de preceptos exclusivos que toman en cuenta las condiciones que concurren en el ámbito marítimo.

El contrato de remolque marítimo constituye una figura jurídico contractual reconocida por diferentes países que tiene salida al mar, algunos por los años que tiene de explotar las áreas marítimas, cuentan con contratos típicos, pero Guatemala, por su experiencia natural su contrato es atípico en donde no existe regulación legal dentro del ámbito de derecho mercantil marítimo.

Entonces las operaciones de remolque marítimo, un buque de menor calado transporta mediante su arrastre por mar un buque de mayor calado o un aparato flotante que

carece de autopropulsión o que poseyéndola no está en condiciones de navegar por sus propios medios.







CAPÍTULO V

5. Propuesta del contrato de piloto práctico

A continuación se presenta una propuesta de un contrato de piloto práctico, que es una minuta utilizada en la República de España y adaptada a los instrumentos públicos guatemaltecos, en donde se acotaron aspectos jurídicos y legales del manual elaborado por el Notario Antonio Rodríguez Agradados en su texto denominado Formación del Instrumento Público, Validez, Eficacia y libre Circulación del Negocio Jurídico, tomando en cuenta los argumentos de doctrina y de practica relativos al concepto y a la naturaleza del documento público notarial, así mismo, también fue un manual guía Las Obligaciones del autor Alfonso Brañas, en virtud que todo tópico de asuntos y ordenamiento jurídico se opone, se enlaza o se complementa en este orden de ideas, dentro del derecho de obligaciones se cuenta con la declaración de voluntad de los contratantes para adquirir derechos y obligaciones con el fin de realizar negocios jurídicos; al final la fe pública del notario que valida el documento al signarlo, la cual va prevista de presunciones de legalidad y veracidad. Por tanto, el documento debe de contener eficacia y certeza jurídica.

Este modelo cuenta con 13 cláusulas, la parte dispositiva contiene los datos generales y la fe de conocimiento de las personas que intervienen en el contrato, así mismo los documentos fehacientes que acrediten la representación legal y la relación clara y



concisa del contrato relacionado, y a continuación se hará un esbozo por cada cláusula contenida en el contrato.

La cláusula primera establece los antecedentes de la relación contractual entre las partes, colocando claramente las fechas de haber iniciado y culminado la relación laboral.

La cláusula segunda se anota los fundamentos legales por la cual debe constar el contrato de servicios profesionales.

La cláusula tercera se indica el objeto de la relación contractual, manifestando las condiciones y las funciones específicas que desarrollará el práctico.

La cuarta cláusula corresponde al plazo por la cual las partes contratantes mantendrán una relación laboral con el objeto de ejecutar las labores de asesoramiento.

La quinta cláusula contiene el vínculo económico jurídico mediante el cual una persona queda obligada a prestar sus servicios personales o ejecutar una obra a cambio de una retribución de cualquier clase o forma y el procedimiento administrativo para dar y recibir la remuneración acordada.



La cláusula quinta establece la forma de pago sobre las tarifas consensuadas por la prestación del servicio y las maniobras ejecutadas en las operaciones de remolque marítimo.

La sexta cláusula manifiesta que la normalización de pagos del puerto será conforme a las tarifas por los servicios portuarios del puerto estableciendo varios requisitos para el efecto.

La séptima cláusula establece las condiciones que debe prestar la empresa portuaria para la prestación de los servicios portuarios y cuáles son los recursos por las cuales cumplirá el presente contrato.

La octava cláusula crea las obligaciones especiales donde se obligan las partes contratantes.

La cláusula novena contempla uno de los institutos más importantes del contrato de practicaje, la cual es la póliza de seguro y con qué cantidad se cuenta para responder por los daños y perjuicios causados.

La décima cláusula establece la solución por el cual se dirimirán las controversias derivadas del presente contrato.



Cláusula decima primera señala el lugar para recibir citaciones, notificaciones y emplazamientos.

Decima segunda cláusula. Establece las causales por la cual puedan dar por terminado el presente contrato.

Y la última cláusula establece la aceptación de los otorgantes del referido contrato.

5.1 Propuesta

MODELO DE CONTRATO DEL PILOTO PRÁCTICO

NUMERO TREINTA Y SEIS (). En la ciudad de Guatemala, el día -----de -----del año-----. **ANTE MI:**-----, Notario, Comparecen: por una parte el señor-----, de----años de edad,-----, -----,-----, de este domicilio, se identifica con Documento Personal de Identificación –DPI- con código único de identificación número-----, extendida por el Registro Nacional de las Personas, Republica de Guatemala -----, actúa en representación de la -----, en su calidad de Gerente General, personería que acredita por medio del Acuerdo Gubernativo número --() de fecha ----- de ----- de -----y acta de toma de posesión del cargo número ----- guión -----de fecha -----de ----- de-----, suscrita en el libro de actas varias del -----de la -----de la -----, autorizado por la Contraloría General de Cuentas bajo el número ------() de



fecha -----de -----de-----a quien en lo sucesivo del presente contrato se le denominará simplemente “-----” y por la otra el señor -----, de -----años de edad, -----, Piloto Práctico, de este domicilio, se identifica con Documento Personal de Identificación –DPI- con código único de identificación número -----, extendida por el Registro Nacional de las Personas, Republica de Guatemala, quien actúa en su calidad de propietario de la entidad mercantil individual de nombre “-----”, extremo que acredita con Patente de Comercio de Empresa, inscrita en el Registro Mercantil General de la República, con el número ----- folio----- libro ----- Categoría Única a quien en lo sucesivo del presente contrato se le denominará simplemente “-----”. Como Notario hago constar que tengo a la vista la documentación relacionada y la representación que ejerce el señor----- es suficiente de conformidad con la ley y a mi juicio para la celebración del presente contrato. Ambos otorgantes me aseguran ser de los datos de identificación personal relacionadas, encontrarse en el libre ejercicio de sus derechos civiles y que por este acto convienen en celebrar **CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES DE PILOTO PRÁCTICO**, conforme a las siguiente cláusulas. **PRIMERA: ANTECEDENTES.** Manifiesta los comparecientes que mediante contrato administrativo número ----- guión ----- de fecha ----- de ----- del -----suscribieron contrato de servicios de practicaje y/o pilotaje bajo el régimen de gestión indirecta por un plazo de ----- años el cual venció el ----- de ---- del -----, por lo que se le hace necesario la renovación del contrato. **SEGUNDA: BASE LEGAL.** El presente contrato se suscribe con fundamento en lo preceptuado en los artículos 127, 128 y 131 de la Constitución Política de Guatemala, Resolución de



fecha veintiséis de agosto de dos mil cuatro dictada por la Honorable Corte de Constitucionalidad dentro del expediente número doscientos noventa y cinco guión dos mil cuatro (295 - 2004); la Ley Orgánica de Puerto Quetzal; Código Civil; Libro Tercero del Decreto (2949) (antiguo Código de Comercio); en los convenios internacionales en materia marítima de los cuales Guatemala es Estado Parte; en el Reglamento para Ejercer el Oficio de Piloto en Aguas de la República de Guatemala, en lo que fuere aplicable; en la tarifa por los Servicios Portuarios del Puerto ----- y su Reglamento; y en el Acuerdo número ----- guión ---- guión ----- contenido en el punto ----- del acta número ----- guión ----- de la sesión de Junta Directiva de ----- celebrada el día ----- de ----- de -----, cuya parte resolutive literalmente dice “Acuerdo -----
-----” Firmas

ilegibles. Están los sellos de la Junta Directiva de la Empresa -----y de la Gerencia General. **TERCERA: OBJETO.** Por el presente contrato el Puerto ----- autoriza a **La Prestataria** a prestar el servicio de practicaje o pilotaje fuera de la zona de abrigo del puerto. El objeto del presente contrato es regular las relaciones entre las partes y las condiciones en que **La Prestataria**, con apego a las prescripciones de su oficio, ciencia, arte y ética profesional se compromete a prestar sus servicios profesionales consistentes en el asesoramiento a los capitanes de los buques que realizan operaciones fuera de la zona de Abrigo de del Puerto ----- consistentes en la travesía enfilación, amarre, estadía desamarre alistamiento para zarpe y maniobras especiales que los buques ejecuten. **CUARTA: PLAZO.** El plazo del presente contrato es de cinco (5) años contados a partir desde el día ----- de ----de



----- en consecuencia dicho plazo finalizará el día ----- de ----- del año ----
plazo es prorrogable a voluntad de las partes mediante la suscripción de un contrato de
prórroga, siempre que no varíen las condiciones y estipulaciones del presente contrato.

QUINTA: SOLICITUD Y FORMA DE PAGO. El procedimiento para la prestación del
servicio y la forma de pago por los servicios prestados por **La Prestataria** será la
siguiente: **1) Solicitud:** la agencia naviera hará la solicitud del servicio mediante el
procedimiento establecido con por lo menos veinticuatro (24) horas de antelación; **2)**
Boleta de servicio: **La Prestataria** deberá llenar una boleta por cada servicio prestado
de conformidad con el modelo proporcionado por la Asociación de Prácticos de Puerto
de Guatemala, la cual será entregada dentro de las veinticuatro (24) horas posteriores a
la prestación del servicio; **3) Cobro a las navieras del Puerto** ----- cobrará el (
%) de la tarifa aplicable por cada servicio directamente a la agencia naviera que
representa el buque adjuntando a la factura copia de la boleta de servicio presentada
por **La Prestataria**; **4) Reporte mensual:** **La Prestataria** deberá elaborar un reporte
mensual de todos los servicios prestado conforme al número de boletas por servicio
acumuladas durante el periodo con indicación de fecha horas de inicio y final buques
tonelaje de registro bruto de cada buque y tipo de maniobras a dicho reporte deberá
adjuntar la factura correspondiente por los servicios prestados durante el período; **5)**
Derecho de La Prestataria: mensualmente el Puerto ----- pagará a **La Prestataria**
el monto acordado en este contrato y en base a la Tarifa de los servicios portuarios del
Puerto -----acorde al reporte presentado por **La Prestataria** y previa
comprobación de la Gerencia de operaciones del Puerto ----- ; **6) Pago:** dentro
de los primeros ocho (8) días hábiles después de presentada la factura de Puerto -----



----- entregará a La Prestataria el pago establecido por el servicio. **SEXTA:**
NORMALIZACIÓN DE PAGOS DEL PUERTO ----- se obliga a pagar a La Prestataria los servicios que preste conforme la tarifa por los servicios portuarios del Puerto -----, de la siguiente manera: **a)** el valor equivalente a cinco horas por servicio de pilotaje especial (-----) por servicios de practicaje fuera de la zona de abrigo consistente en travesía maniobra de amarre y desamarre del buque equivalente a un total de ----- (-----); **b)** el pago equivalente a ----- (-----), por hora de estadía de práctico descrito en el ----- a partir del momento en que el buque quede amarrado hasta que se suelte el primer cabo en la maniobra de desamarre, siempre y cuando la agencia naviera haya solicitado el servicio y ----- lo hubiera facturado; **c)** el pago del ----- por ciento (%) de los valores indicados en los numerales a) y b) cuando sea una llamada en falso, **d)** las tarifas indicadas anteriormente constituyen el pago que **La Prestataria** recibirá por la prestación de los servicios contenido en este contrato. En tal virtud si la tarifa descrita en el literal anterior fuera modificada o derogada el valor del presente contrato se ajustará a la nueva tarifa. Las tarifas indicadas no incluye el impuesto al valor agregado (IVA). **SÉPTIMA: CONDICIONES PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.** **La Prestataria** se compromete a prestar sus servicios bajo las condiciones siguientes: **1)** La prestación de los servicios se encuadra dentro del régimen de gestión indirecta o prestación de servicios públicos por particulares, por lo que el presente contrato no crea ningún vínculo laboral entre las partes según lo establecen los artículos ----- y ----- del Código Civil y en consecuencia, **La Prestataria** no podrá reclamar a -----, derecho o



prestación alguna de naturaleza laboral; **2)** Todo pago que **La Prestataria** perciba por la prestación de sus servicios tiene el carácter de honorario y en ningún momento debe interpretarse como sueldo o salario; **3)** -----se compromete, a proporcionar dentro de sus posibilidades, apoyo marítimo tal como lancha de práctico, remolcador y/o lancha de cabos, sin costo para La Prestataria, para el buen desempeño de sus funciones; **4)** La Prestataria será considerada como el enlace entre la agencia naviera y -----, debiendo en todo caso coadyuvar en la coordinación de operaciones entre uno y otro; y **5)** ----- y La Prestataria convienen de mutuo acuerdo, revisar anualmente las condiciones del presente contrato si así lo consideran conveniente, con el objeto de mantener las relaciones en un ambiente de armonía y poder seguir prestando sus servicios de manera eficiente y conforme a las leyes y normativos de practicaje internacionales y nacionales. **OCTAVA: OBLIGACIONES ESPECIALES.** Además de las obligaciones contractuales La Prestataria se obliga especialmente a: **a)** obtener y mantener vigente la licencia especial para ejercer su profesión **b)** dentro de los ----- (00) días previos a la finalización del presente contrato o su prórroga, La Prestataria deberá presentar a ----- la documentación pertinente que lo acredita como apto para ejercer tal función, acompañado de una fotocopia simple. Dicha oficina cotejará las fotocopias con sus originales y las conservará en el registro personal de **La Prestataria**, **c)** **La Prestataria** se compromete a prestar sus servicios con toda dedicación y diligencia siendo en todo caso responsable por los daños y/o perjuicios que pudiera causar por dolo, culpa o ignorancia inexcusable, o por divulgación de los secretos que adquiera en virtud del trabajo que ejecutará, eximiendo a -----de toda



responsabilidad derivada de estos actos o de sus servicios; **d)** su conducta deberá enmarcarse dentro de las más elementales normas de ética profesional y relaciones humanas; **e)** prestar los servicios aplicando sus conocimientos especiales y asesorar como experto a las autoridades de -----que lo soliciten en lo relativo a la materia marítima y navegación dentro del área en que se desempeñara; **f)** adquirir a su costa los aparatos de transmisión adecuados y eficientes, para mantener comunicación constante con los buques, torre de control de tráfico portuario, autoridades del puerto y Capitanía de puerto; **g)** adquirir a su costa el uniforme tradicional que lo identifica como piloto práctico de puerto que con carácter de obligatorio deberá vestir en el ejercicio de sus funciones; **h)** deberá inscribirse en el registro tributario unificado para los efectos de las declaraciones de impuestos a que esté afecto; **i)** usar las frases normalizadas de la Organización Marítima Internacional en sus comunicaciones con el Capitán o tripulantes de los buques en el idioma común que se hable a bordo; **j)** hacer un reconocimiento periódico de los canales de navegación, áreas de fondeo bocanas del puerto profundidades de las diferentes zonas marítimas portuarias el efecto de las olas el viento y las mareas; y **k)** mantenerse informado de los cambios de vientos estacionales y de los horarios de cambios de mareas. **NOVENA: SEGURO.** La Prestataria deberá presentar una póliza de seguro de responsabilidad civil a satisfacción de -----para responder por los daños y perjuicios causados al puerto o a terceros por la cantidad de ----- exactos (Q.000, 000.00). El seguro deberá mantenerse en vigencia por el plazo del presente contrato y ampliarse en caso de prórroga del plazo. En caso de ocurrir cualquier daño que exceda la cobertura del seguro, La Prestataria será la única



responsable y deberá responder ante terceros y ante ----- si fuere el caso

DÉCIMA: CONTROVERSIAS. Cualquier controversia o reclamación que surja entre las partes derivadas de este Contrato serán solucionadas de manera conciliatoria entre la ----- y La Prestataria. Si no fuese posible llegar a un acuerdo la cuestión a dilucidarse se someterá a conocimiento y resolución de la ----- . Si persistiere el diferendo se acudirá al Tribunal ----- . **DÉCIMA**

PRIMERA: NOTIFICACIONES. La Prestataria renuncia al fuero de su domicilio y señala lugar para recibir notificaciones, citaciones y emplazamientos el lugar de su residencia ubicada en -----y se obliga a comunicar a ----- cualquier cambio de dirección en el entendido que si así no lo hiciere se tendrá por válidas y bien hechas las notificaciones, citaciones y emplazamientos que se le hagan en el dirección indicada ----- señala para recibir notificaciones, el local que ocupan sus ----- ubicadas en la ----- ciudad de -----, o sus

DÉCIMA SEGUNDA: TERMINACIÓN. El presente contrato podrá darse por finalizado por cualquiera de las siguientes causales: **a)** por vencimiento del plazo o de sus respectivas prórrogas; **b)** por convenio expreso a voluntad de las partes; y **c)** por incumplimiento de las obligaciones contraídas en este contrato por ambas partes.

DÉCIMA TERCERA: ACEPTACIÓN. En los términos expuestos, los otorgantes manifiestan su aceptación a todas y cada una de las cláusulas del presente contrato. Yo, el infrascrito Notario **DOY FE:** **a)** de todo lo expuesto; **b)** de haber tenido a la vista la



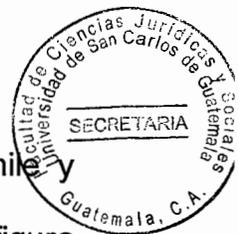
documentación relacionada en el cuerpo de este instrumento; y **c)** que leo el presente instrumento en forma íntegra a los otorgantes, quienes enterados de su contenido, objeto, validez y demás efectos legales, así como de la obligación de entregar testimonio correspondiente, lo ratifican, aceptan y firman.

Ante mí:



CONCLUSIONES

1. Las consecuencias jurídicas provocadas por la inexistencia legal de un contrato de practicaje denota que falta una normativa que oriente las estipulaciones contractuales para instaurar soluciones viables y con ello dirimir controversias marítimas de diferente índole y de diferente naturaleza.
2. Hoy por hoy, los convenios y tratados internacionales en el ámbito marítimo aceptados y ratificados por el Estado de Guatemala constituyen un cuerpo legal para orientar los procedimientos y disposiciones jurídicas que determinen precisar cláusulas de la figura legal del contrato de practicaje.
3. Dentro de las operaciones de remolque marítimo que desarrollan las empresas portuarias existen niveles de riesgo que atentan contra la seguridad física y jurídica de los contratantes, en virtud de no existir un marco específico que regule referidas operaciones y por ende el mínimo de garantías sociales de protección jurídica laboral.
4. Las relaciones jurídicas entre portuarias, las empresas navieras y el piloto práctico no existen en virtud de no haber un instrumento público o documento privado que establezcan obligaciones contractuales que determinen las funciones, los límites y las conveniencias para que sean vinculantes los intereses.



5. Dentro del derecho comparado se establece que la República de Chile y República de Argentina dentro de sus normativas legales contemplan la figura del piloto o del práctico estableciendo parámetros y lineamientos jurídicos que rigen a las autoridades competentes para dignificar a las personas que realizan esta labor.



RECOMENDACIONES

1. Las empresas portuarias inicien con procedimientos legales administrativos para que se elaboren contratos que regulen el servicio de piloto práctico como una iniciativa empresarial para favorecer a las personas que realizan esta labor y se les otorgue normas protectoras e irrenunciables.
2. Que el Congreso de la República de Guatemala, como órgano de la actividad legislativa del país, incorpore instrumentos jurídicos dentro del ámbito de derecho notarial o derecho mercantil, que determinen condiciones, alcances, y límites para crear doctrina y jurisprudencia, rigiéndose disposiciones positivas en las relaciones contractuales del servicio de piloto practico.
3. Las autoridades portuarias realicen acercamientos con diputados del Congreso de la República de Guatemala para que acepten y ratifiquen los convenios marítimos internacionales relacionados con los servicios del contrato de practica para crear certeza y seguridad jurídica en los instrumentos relacionados.



4. Dentro de las atribuciones de las empresas portuarias de la República de Guatemala, analicen, visualicen y constituyan una normativa legal que proporcione competencias específicas con el objeto de evitar, neutralizar o minimizar los riesgos del servicio de practica en las operaciones de remolque marítimo.

5. El estamento legislativo del país, analice el libro III del Código de Comercio Decreto Gubernativo 2946 del Congreso de la República de Guatemala, con el objeto de incorporar instituciones jurídicas dentro del ámbito de derecho marítimo, para su eficaz aplicación y se establezcan normas claras, espontáneas y carentes de formalismos que permitan resolver situaciones complejas.



BIBLIOGRAFÍA

BOLAÑOS RIVADENEIRA, Javier Pinacho, **Tráfico marítimo**. Colegio Oficial de Ingenieros Navales. Madrid España. Fondo Editorial de Ingeniería Navegación, 1,996.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**, editorial Heliasta S.L. undécima edición 1993.

CHARCHAL RAMOS, Keily Margarita **Ausencia de regulación legal del contrato de practicaje dentro del ámbito de derecho mercantil guatemalteco**. Guatemala, Universidad San Carlos de Guatemala, octubre de 2009.

DANZ E. **Interpretación de los negocios jurídicos**. Madrid España. Revista de Derecho privado.. 2da. Edición. 1931.

Es. [Wikipedia.org/wiki/convenio_ internacional](https://es.wikipedia.org/wiki/convenio_internacional). **(SOLAS 1974) y su Protocolo de Guatemala en 1990**. (25 de abril de 2014).

FERNÁNDEZ GUERRA, Ramón. **El contrato de practicaje**. Barcelona España. José Bosh, editor, S. L. primera edición. Noviembre 1,996.

FOLGAR CASTILLO, William Alfredo **Las implicaciones de los contratos de remolque marítimo en la legislación guatemalteca**. Guatemala. Universidad San Carlos de Guatemala, 2007.

GABALDON GARCÍA, José Luís y Ruiz Soroa, José María. **Manual de derecho de la navegación marítima**, Madrid España. Segunda Edición Marcial Pons, Ediciones jurídicas y Sociales S. A. 2,002.



GARCÍA MARTÍNEZ, Luis Antonio **Apuntes de derecho marítimo y administración del buque.** / Unidad Didáctica Escuela de Especialidades Fundamentales Estación Naval de la Graña.

GIRÓN DOMÍNGUEZ, Nelson Aníbal. **Necesidad de crear la Superintendencia de la Administración Marítima y Portuaria.** Guatemala. Universidad de San Carlos de Guatemala. 2004.

<https://es.wikipedia.org/wiki/Práctico>. (16 de abril de 2014)

JOSSERAND, Louis. Derecho Civil. **Teoría general de las obligaciones.** Buenos Aires Argentina. Tomo II Ediciones Jurídicas Europa-América. Bosch y Cia. Editores.

MAZARIEGOS CHACÓN, Cinthya Geraldine. **Embargo o secuestro de naves mercantes dentro de la legislación marítima.** Guatemala. Universidad de San Carlos de Guatemala, 2012.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Buenos Aires Argentina. Editorial Heliasta S. R. L. 1,981.

PUIG PEÑA, Federico. **Tratado de derecho civil español. Obligaciones y contratos.** Madrid España. Editorial de revista de derecho privado. 1951.

PULIDO BEJINES, Juan Luís. **Los contratos de remolque marítimo.** Barcelona España. José María Bosh Editor, S.L 1,996.

RODRIGUEZ ADRADOS, Antonio. **Formación del instrumento público, validez, eficacia y libre circulación del negocio jurídico.** Guatemala. XIV Congreso Internacional del Notariado Latino. 1977.

RODRÍGUEZ CORDÓN, Ivonne Dayonara **Contrato de arrendamiento de buque por viaje**. Guatemala. Universidad Rafael Landívar. 2000.

RUIZ SOROA. José M. **Manual de derecho de accidentes de la navegación**. 1era. Edición, Gobierno Vasco, España, Editorial Eusko Jaurilaritza, 1992.

RUIZ SOROA, José María; Sabaleta Zarazúa, S. y González Rodríguez, M. **Manual de derecho del transporte marítimo**. 1ª. edición, Gobierno de Vasco. 1986.

www.analecta-editorial.com/.../DANZ **La interpretación de los negocios...**En caché. Pág. 13. (03 de abril de 2014)

www.practicosdepuerto.es/ **Artículo 20 Reglamento de Practicaje de España de 1996**. (20 de abril de 2015)

ZEA RUANO, Héctor Edmundo. **Declaración unilateral de voluntad como fuente de obligaciones**. Guatemala. Universidad San Carlos de Guatemala. 1951.

Legislación:

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

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

Código Civil. Decreto Ley número 106. Guatemala. 1963. Exposición de motivos del Código Civil de Guatemala. Promulgado por el decreto ley número 106. 14 de septiembre de 1963.



Decreto Gubernativo 2946. Libro III del Código de Comercio Decreto 2-70.
Congreso de la República de Guatemala. 1942.

Ley del Organismo Ejecutivo. Decreto No. 114-97. Congreso de la República de Guatemala. 1997.

Ley 27/1992 de Puertos del Estado de la Marina Mercante. República de España. 24 de noviembre de 1992.

Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República. Acuerdo Gubernativo. Guatemala. Presidente de la República Guatemala. 26 de abril de 1939.

Reglamento nacional de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas. Real decreto 145/89. República de España. 20 de enero de 1989.

Reglamento General del Practicaje. Real decreto 393/96. República de España. 01 de marzo de 1996.

Reglamento de practicaje y pilotaje. Decreto supremo número 397. República de Chile. 08 de marzo de 1985.

Reglamento Servicio de practicaje y pilotaje para los ríos, puerto, pasos y canales. Decreto 2694/91. República de Argentina. 1991.