

**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 figure of a man, likely a saint or scholar, surrounded by various symbols including a crown, a lion, and a shield. The Latin motto "LETTERAS ORBIS CONSPICUA CAROLINA ACADEMIA COACTEMALENSIS INTER" is inscribed around the perimeter of the seal.

**FALTA DE REGULACIÓN LEGAL DEL TRANSPORTE LACUSTRE QUE
GARANTICE LA SEGURIDAD NAVIERA DE LOS PASAJEROS EN EL LAGO
ATITLÁN**

PEDRO ERASMO YOJCOM PÉREZ

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2017

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

**FALTA DE REGULACIÓN LEGAL DEL TRANSPORTE LACUSTRE QUE
GARANTICE LA SEGURIDAD NAVIERA DE LOS PASAJEROS EN EL LAGO
ATITLÁN**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

PEDRO ERASMO YOJCOM PÉREZ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, noviembre de 2017

**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**

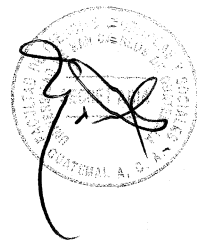
Primera Fase:

Presidente: Licda. Nidia Magaly Ruiz Hernández
Vocal: Lic. Mario Roberto Morales Salazar
Secretario: Lic. Juan Ramón Peña Rivera

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Ignacio Blanco Ardón
Vocal: Licda. María de los Ángeles Castillo
Secretario: Lic. Maynor Leonel Florián Carbonell

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



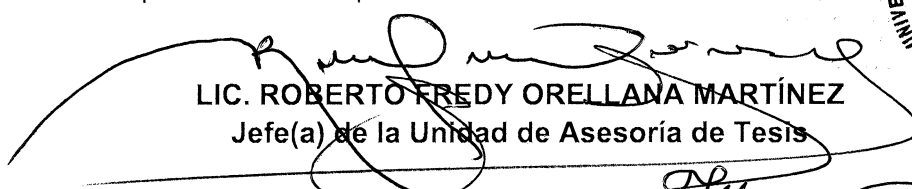
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 04 de noviembre de 2016.

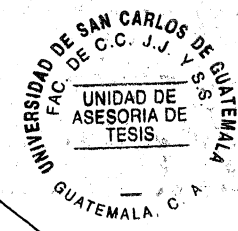
Atentamente pase al (a) Profesional, EDNA MARIFLOR IRUNGARAY LÓPEZ
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
PEDRO ERASMO YOJCOM PÉREZ, con carné 201212168,
 intitulado FALTA DE REGULACIÓN LEGAL DEL TRANSPORTE LACUSTRE QUE GARANTICE LA SEGURIDAD
NAVIERA DE LOS PASAJEROS EN EL LAGO ATITLÁN.

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del
 bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título
 de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de
 concluida la investigación, en este debe hacer constar 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, la conclusión discursiva, y la
 bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará
 que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime
 pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


LIC. ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 01 / 06 / 2017. f)


 Asesor(a)
 (Firma y Sello)

LICENCIADA
Edna Mariflor Irungaray López
ABOGADA Y NOTARIA

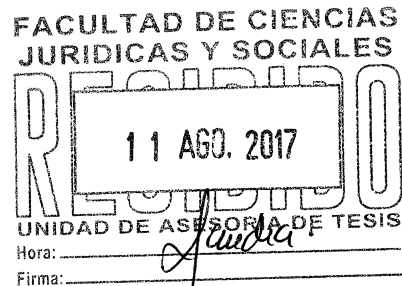


BUFETE PROFESIONAL IRUNGARAY
LICDA. EDNA MARIFLOR IRUNGARAY LÓPEZ
11 CALLE 8-06 ZONA 1, CENTRO HISTÓRICO, CIUDAD DE GUATEMALA
TEL. 41170110



Guatemala 11 de agosto de 2017

Licenciado
Roberto Fredy Orellana Martínez
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su despacho



Respetable licenciado:

En atención al nombramiento de fecha cuatro de noviembre de dos mil dieciséis, me permito manifestarle que en calidad de asesor de tesis del bachiller **Pedro Erasmo Yojcom Pérez**, quien desarrolló el tema intitulado **“FALTA DE REGULACIÓN LEGAL DEL TRANSPORTE LACUSTRE QUE GARANTICE LA SEGURIDAD NAVIERA DE LOS PASAJEROS EN EL LAGO ATITLÁN”**, al respecto se determinó lo siguiente:

La investigación realizada ha sido laborada con la debida acuciosidad y la misma contiene elementos científicos y técnicos que brinda aportes doctrinarios en materia de derecho lacustre y específicamente de seguridad de las personas, además de recalcar la importancia de la legislación orientada a contrarrestar las arbitrariedades concurrentes en la prestación del servicio de transporte lacustre en el lago Atitlán. La investigación se efectuó apegada a la revisión presentada, las observaciones que le fueron formuladas así como al cumplimiento de los presupuestos tanto de forma como de fondo, exigidos por el reglamento de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de acuerdo a lo siguiente:

a) Los capítulos del presente trabajo, han sido redactados en un orden lógico que permiten determinar con claridad el contenido de los temas desarrollados en la investigación, y amerita ser calificada de sustento importante en materia de derecho lacustre, constituyendo un aporte científico de consulta para el sistema jurídico guatemalteco. Además, esta se sustenta con diversas referencias bibliográficas citadas que hace constar el respeto al derecho de autor.

b) El sustentante realizó la tesis utilizando los siguientes métodos: sociológico y analítico, las técnicas de observación e investigación. El método analítico le permitió



dividir la temática estudiada, instituyendo los fundamentos doctrinarios y jurídicos sobre el derecho lacustre y su esencia que la sustenta; respecto al método sociológico el estudio del comportamiento del ser humano dentro de las relaciones sociales del transporte lacustre prestado dentro de la circunvalación del lago Atitlán, en el departamento de Sololá, de esto permitió cohesionar los elementos de investigación que constituyeron formulación de la hipótesis, fundamentó científicamente la conclusión discursiva y por último a través procedimientos jurídicos doctrinarios referente al derecho lacustre.

A mi consideración la redacción utilizada en la elaboración de la investigación es adecuada, la conclusión discursiva es correcta y hace referencia al fondo de la investigación además de efectuar recomendaciones, así mismo considero que la bibliografía utilizada es amplia y adecuada para el tema.

En atención a lo anteriormente expuesto a mi consideración la investigación llena los requisitos establecidos por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público. Así mismo le informo que la investigación ha cumplido con todos las observaciones y requerimientos hechos de mi parte, por lo que no tengo ninguna objeción en emitir el presente **DICTAMEN FAVORABLE** y **DECLARO EXPRESAMENTE** que no soy pariente del estudiante dentro de los grados de ley, debiendo en consecuencia continuar con su trámite, para que la presente investigación sea discutida en el examen público de tesis correspondiente.

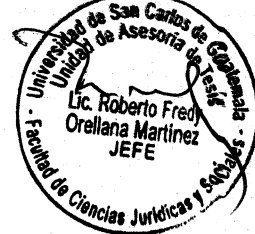
Sin otro particular, me suscribo de usted, con muestras de estima y respeto, atentamente.


Licda. Edna Mariflor Irungaray Lopez
Asesora de Tesis
Colegado No. 8886

LICENCIADA
Edna M. Irungaray López
ABOGADA Y NOTARIA



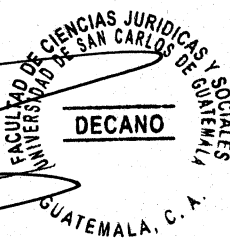
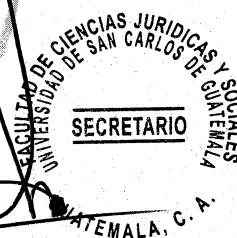
USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 16 de octubre de 2017.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante PEDRO ERASMO YOJCOM PÉREZ, titulado FALTA DE REGULACIÓN LEGAL DEL TRANSPORTE LACUSTRE QUE GARANTICE LA SEGURIDAD NAVIERA DE LOS PASAJEROS EN EL LAGO ATITLÁN. 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: Digno de gloria y alabanza, de su mano poderosa recibí lluvias de bendiciones que fortalecieron mis ánimos a seguir luchado hasta lograr este éxito.

A MI PADRE: Pablo Samuel Yojcom González por inculcarme valores y principios que cimentaron mi educación inicial reflejándose en el presente éxito.

A MI MADRE: Encarnación Pérez Juárez, por mostrarme su cariño y amor maternal desde el primer segundo de mi vida, por su motivación constante, por sus oraciones y atenciones, sobre todo por ser parte de mi existencia terrenal.

A MIS HERMANOS: Manuel Francisco Yojcom Pérez y Rosalía Yojcom Pérez, por su confianza puesta en mi persona, su cariño, comprensión, son mi fuente de inspiración para seguir luchando. Los aprecio mucho.

A MIS ABUELOS: Erasmo Pérez González (QEPD), Petrona Juárez Hí (QEPD), Rosalía González Tuch (QEPD), con la mirada al cielo un agradecimiento por dedicar parte de su vida a



instruirme en principios religiosos y de identidad, y Francisco Yojcom Tepaz por sus consejos y oraciones, con mucho cariño.

A MIS TÍOS:

Por transmitirme sus ánimos y consejos durante mi carrera universitaria, en especial a Manuel Yojcom González y Otto Marcos Pérez Juárez.

A MIS AMIGOS:

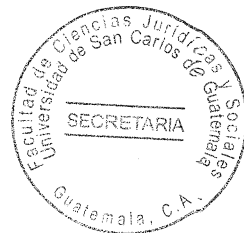
Todos aquellos que forman parte esencial en mi vida y que contribuyeron en el logro de mis metas trazadas, en especial a María del Socorro González Chavajay, Francisco Sac González y Bartolo Quiacaín Quiacaín.

A:

La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, por abrirme sus puertas del conocimiento para lograr mi superación personal y académico.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, que con la ayuda de sus catedráticos quienes me forjaron en el conocimiento jurídico y social, haciendo de mi un profesional de provecho.



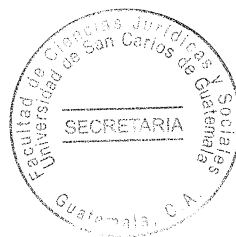
PRESENTACIÓN

La presente investigación se desarrolló en el contexto de la metodología analítica y sociológica debido a su enfoque de concretizar la calidad de servicio de transporte lacustre que se presta sobre el lago Atitlán, el trabajo profesional realizado pertenece a la rama del derecho lacustre, la que tiende a ser una rama del derecho naciente, en virtud que algunos doctrinarios todavía la consideran subdivisión del derecho marítimo, en contraposición con otros que la consideran una rama autónoma, en forma concreta regula el transporte de pasajeros en lagos navegables.

Esta investigación fue realizada dentro del período del uno de diciembre de 2016 al 30 de abril de 2017, en los municipios de la ribera del lago Atitlán, se tuvo por objeto el análisis de la prestación del servicio de transporte lacustre, como medio principal de movilización económica de la zona comercial o turística de la región, siendo sujetos de estudio pasajeros locales, turistas nacionales y extranjeros que visitan la reserva natural del departamento de Sololá, asimismo los navieros prestadores del servicio, intermediarios, asociaciones de lancheros y las municipalidades.

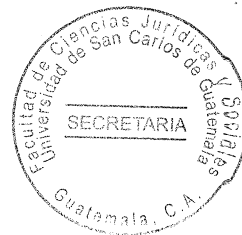
Derivado del contenido de la tesis realizada se hacen evidentes las precariedades por la falta de norma legal del transporte lacustre en el lago Atitlán, por tal razón se establece una propuesta de la regulación legal del transporte lacustre orientado en las necesidades en la reserva natural mencionada, para que en efecto se preste con la calidad y diligencia requerida por los pasajeros enfocado en garantizar la vida, integridad, seguridad e igualdad entre los pasajeros, al igual resguardar su patrimonio.

HIPÓTESIS



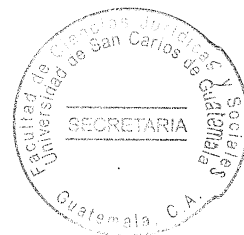
Al no contar con seguro de vida para pasajeros el transporte lacustre en la reserva de usos múltiples de la cuenca del lago Atitlán, da lugar a la vulnerabilidad de derechos humanos individuales y sociales regulados en la Constitución Política de la República de Guatemala, consintiendo de forma directa arbitrariedades, vejámenes y precariedades consecuencia de la inobservancia legislativa en el tema lacustre del país.

COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS



La adecuada implementación del seguro de vida de pasajeros, permitirá una mejor calidad de la prestación del servicio del transporte lacustre, en la que se garanticen derechos contemplados en la legislación nacional para los usuarios que utilicen las embarcaciones para trasladarse de un lugar a otro, a través del método deductivo utilizado para especificar la investigación sobre la actividad naviera en el lago Atitlán, la hipótesis fue validada al verificarse que la prestación del servicio se desarrolla sin observar lineamientos de seguridad requeridos por los pasajeros lacustres y las leyes de Guatemala.

ÍNDICE

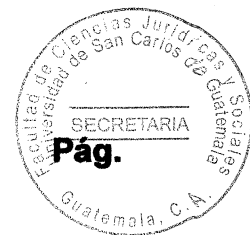


Pág.

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

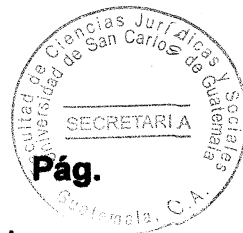
CAPÍTULO I

1. Importancia del tránsito lacustre dentro de la actividad económica.....	1
1.1. Lagos.....	2
1.1.1. Nacimiento de lagos.....	3
1.1.2. Clases de lagos.....	5
1.1.3. Tipos de lagos.....	9
1.1.4. Actividades naturales de los lagos.....	10
1.2. Transporte lacustre.....	11
1.2.1. Clases de transporte lacustre.....	12
1.2.2. Seguridad del transporte lacustre.....	15
1.2.3. Elementos internos del transporte lacustre.....	16
1.3. Actividades económicas ligadas al transporte lacustre.....	18
1.3.1. Comercio.....	19
1.3.2. Turismo.....	21



CAPÍTULO II

2. Elementos personales de la prestación del servicio de transporte lacustre.....	25
2.1. Pasajero del transporte lacustre.....	26
2.1.1. Clases de pasajeros del transporte lacustre.....	27
2.1.2. Derechos del pasajero lacustre.....	30
2.1.3. Obligaciones del pasajero lacustre.....	31
2.2. Naviero prestador del servicio lacustre.....	33
2.2.1. Clases de navieros.....	34
2.2.2. Organización de naviera.....	36
2.2.3. Derechos adquiridos por la prestación de servicio lacustre.....	39
2.2.4. Obligaciones del prestador de servicio de transporte lacustre.....	41
2.3. Asociaciones de transporte lacustre.....	42
2.3.1. Clasificación de asociaciones lacustres.....	45
2.3.2. Organización, estructura y funcionamiento de la asociación de transporte lacustre.....	47
2.3.3. Derechos y obligaciones.....	48
2.4. Municipio como ente autónomo supervisor del servicio de transporte lacustre.....	52
2.4.1. Institución de supervisión municipal de transporte lacustre.....	55
2.4.2. Obligaciones que deben de cumplir la entidad municipal.....	56



2.4.3. Acciones municipales que se deben ejecutar en la actividad naviera.....	58
---	----

CAPÍTULO III

3. Derecho lacustre en protección de las personas que se transportan por embarcaciones.....	61
3.1. Derecho lacustre.....	63
3.1.1. Principios del derecho lacustre.....	65
3.1.2. Naturaleza jurídica del derecho lacustre.....	69
3.1.3. Características del derecho lacustre.....	71
3.2. Regulación del transporte lacustre.....	73
3.2.1. Ley constitucional que garantice el derecho lacustre.....	75
3.2.2. Ley ordinaria que regule el derecho lacustre.....	78

CAPÍTULO IV

4. Transporte lacustre en el lago Atitlán como principal medio de locomoción en el departamento de Sololá.....	83
4.1. Lago Atitlán.....	84
4.1.1. Breve reseña histórica del lago Atitlán.....	85
4.1.2. Fenómenos que afectan el transporte lacustre en el lago Atitlán.....	87



	Pág.
4.1.3. Reseña histórica del transporte lacustre en el lago Atitlán.....	89
4.1.4. Derecho consuetudinario de los pueblos del lago Atitlán.....	91
4.1.5. Clases de embarcaciones que viajan sobre el lago Atitlán.....	93
4.2. Asociaciones de lancheros en jurisdicción del lago Atitlán.....	97
4.3. Principales actividades en los municipios de la cuenca del lago Atitlán.....	103
4.3.1. Comercio departamental y nacional.....	103
4.3.2. Turismo departamental, nacional e internacional.....	105

CAPÍTULO V

5. Falta de regulación legal del transporte lacustre que garantice la seguridad naviera de los pasajeros en el lago Atitlán.....	111
5.1. Inobservancia de la seguridad naviera.....	112
5.1.1. Causas.....	113
5.1.2. Consecuencias.....	117
5.2. Desinterés en normar la actividad naviera en el lago Atitlán.....	120
5.3. Análisis de la situación actual del transporte lacustre de pasajeros en el lago Atitlán.....	123
5.4. Propuesta de regulación legal del transporte lacustre en el lago Atitlán.....	126
5.4.1. Lineamientos necesarios que garanticen la seguridad naviera de pasajeros en el lago Atitlán.....	128



5.4.2. Control y supervisión del transporte lacustre por parte de las autoridades ediles de las litorales.....	131
5.4.3. Beneficios a obtenerse derivado de la regulación legal del transporte lacustre.....	132
5.5. Proyecto de regulación del transporte lacustre de pasajeros en el lago Atitlán.....	135
5.5.1. Generalidades de la ley de transporte lacustre.....	136
5.5.2. Del seguro de transporte de pasajeros.....	137
5.5.3. Supervisión y control de embarcaderos o muelles públicos.....	138
5.5.4. Cuerpo de seguridad e inspección lacustre.....	140
5.5.5. Vigilancia y puntos de control de embarcaciones.....	141
5.5.6. Integración de las asociaciones de transportistas lacustres.....	146
5.5.7. Tarifa estándar del transporte lacustre en el lago Atitlán.....	148
5.5.8. Infracciones a la ley y sanciones a los infractores.....	150
5.5.9. Disposiciones finales y transitorias.....	154
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	157
ANEXOS.....	159
BIBLIOGRAFÍA.....	167



INTRODUCCIÓN

La seguridad naviera como principio fundante del derecho lacustre que regula el transporte de personas o cosas por medio de embarcaciones sobre lagos navegables, siendo base de la actividad económica comercial y turística específica en el área de usos múltiples del lago Atitlán en el departamento de Sololá, demuestra su deficiencia en la prestación del servicio, afectando la vida, integridad, seguridad, salud y patrimonio pecuniario de las personas que requiera del servicio por diversos motivos personales, laborales o de entretenimiento, bloqueando todo sistema de desarrollo social, cultural y económico de los pueblos de la circunvalación del lago, al no existir regulación legal de la actividad naviera y asuntos dependientes del movimiento, creando conflictos que se encaminan a la imposición de arbitrariedades e ilegalidades.

Al mostrar la evidente necesidad de regular el transporte lacustre sobre el lago Atitlán para brindar un servicio de calidad a los pasajeros que utilicen este medio para transportarse de un puerto lacustre origen a otro destino, marcado a través del contrato de transporte que celebren de forma verbal o escrita los sujetos personales de la actividad en mención, a la estructuración de la investigación se alcanza determinar las exigencias de los sujetos pasivos transportado.

Dentro de la actividad naviera se halla cuestiones consolidadas unilateralmente por el prestador del servicio de transporte lacustre, como es notorio el precio del pasaje fijado por el sujeto activo de la prestación, la forma principal y derivada del servicio



estructurado por las asociaciones de transportistas lacustres de Atitlán, la reglamentación inconstitucional emitida por los concejos municipales aplicables dentro de su jurisdicción colindante con el recurso hídrico que contempla ciertos ámbitos que generan únicamente ingresos económicos a las municipalidades, sin responder a las exigencias planteadas por los usuarios o pasajeros que motiven la travesía acuática.

El contenido de la tesis se encuadra en varios ámbitos de conocimiento como doctrinario, legal y práctico, que permitieron su amplio desarrollo en cinco capítulos, el capítulo I, establece los elementos personales de la prestación del servicio de transporte lacustre; el capítulo II, resaltando la importancia del tránsito lacustre dentro de la actividad naviera; el capítulo III, desarrollando la regulación legal del derecho lacustre para protección otorgada por el Estado a las personas que se transportan por embarcaciones; el capítulo IV, expone en específico el transporte lacustre en el lago Atitlán como principal medio de transporte en el departamento de Sololá y el capítulo V, estructura la falta de regulación legal del transporte lacustre que garantice la seguridad naviera de los pasajeros en el lago Atitlán.

Como aporte al desarrollo legislativo del país, basado en los métodos sociológico y analítico, aplicados a través de las técnicas de observación e investigación, se fortaleció la viabilidad de la creación y aplicación de una ley reguladora del transporte lacustre en la reserva de usos múltiples de la cuenca del lago Atitlán en Guatemala, con características similares a la que es aplicada en la República de Nicaragua, para el desarrollo de la actividad naviera sobre los espacios acuíferos estatales.

CAPÍTULO I

1. Importancia del transporte lacustre dentro de la actividad económica

El transporte lacustre ha servido como medio fundamental en la actividad económica de poblaciones que viven en cuencas de lagos o ríos navegables, esto derivado por la inexistencia de vías terrestres y aéreas desde el origen de los tiempos, como antesala al desarrollo industrial y comercial de las actividad del hombre implementadas en las etapas de comunicación terrestre y aeronáutica, se conoce que primitivamente el primer medio de transporte explotado por el ser humano fue un tronco navegado por encima de aguas pacíficas estancadas que permitían el movimiento humano dentro de un determinado territorio.

El hombre atendiendo a sus necesidades primarias tuvo que recurrir al uso de cayucos, "...embarcación india de una pieza, más pequeña que la canoa, con el fondo plano y sin quilla, se gobierna y mueve con el canaleta."¹, para ir perfeccionando su técnica y formas rústicas de crear medios para transportarse por aguas navegables creó la canoa, "...embarcación de remo muy extrema, ordinariamente de una pieza, sin quilla y sin diferencia de forma entre proa y popa."², se detalla que hay varios medios de transporte lacustre que durante el transcurso de los años el ser humano fue implementando para facilitar su comunicación social y la comercialización de sus productos transportándolos de un poblado a otro.

¹ <http://www.curiosidario.es/nombres-de-embarcaciones/> (consultado: 02 de mayo de 2017).

² *Ibid.*

El más moderno medio lacustre para transportarse en la actualidad es la lancha, "...bote grande de vela y remo, o bien de vapor o de motor, propio para ayudar en las faenas de fuerza que se ejecutan en los buques, y para transportar carga y pasajeros en el interior de los puertos o entre puntos cercanos de la costa...embarcación pequeña para atravesar los ríos, y, en el mar, para pescar y para otros servicios."³, también el barco, "...construcción cóncava de madera, hierro u otra materia, capaz de flotar en el agua y que sirve de medio de transporte."⁴, como fin turístico se enrola en la actividad lacustre, siendo percibido como complemento opcional de transporte.

1.1. Lagos

Se determina que un lago es un estancamiento de agua dulce o salada en un cierto espacio territorial, formado por circunstancias de la naturaleza desde tiempos remotos, "...junto a los ríos, que son las aguas continentales en movimiento permanente, hay lugares donde esas mismas aguas se acumulan y, aunque puedan presentar cierto movimiento cuando reciben los aportes de un río y a su vez desaguan a través de otro, en general dominan en ellas unas condiciones estáticas diferentes. Sin embargo, existen movimientos internos de ascenso y descenso de las masas de agua en el curso del año. Son los lagos y lagunas, y podrían compararse a pequeños mares interiores."⁵.

Encaminado al conocimiento de la estructura, organización y funcionamiento de los lagos, dentro de la actividad económica y de sobrevivencia del ser humano se percibe

³ **Ibid.**

⁴ **Ibid.**

⁵ Grupo Océano. **Mentor interactivo enciclopedia temática estudiantil océano.** Pág. 772.

este organismo hídrico como "...cuerpos de agua relativamente grandes rodeados de tierra y separados del mar u océano. Sin embargo, son drenados o alimentados por otros cuerpos, generalmente ríos y arroyos, y es que a diferencia de estos, sus aguas no fluyen hacia alguna dirección...se considera que los lagos tienen mayores dimensiones que los estanques, hasta el punto de que algunos son llamados "mares"..."⁶, la percepción, conservación y sostenimiento natural de estos cuerpos acuíferos se debe a su composición de flora y fauna.

1.1.1. Nacimiento de los lagos

Los lagos al circunscribirse dentro de la actividad normal de la naturaleza, estos se han compuesto de diferentes formas, dependiendo del punto geográfico en que se ubican y las condiciones climáticas del lugar de radicación, "...los lagos son de agua dulce, y se forman al llenar una cuenca o depresión en un terreno. Dicha depresión puede ser resultado de la erosión que produce el hielo de los glaciares, de deslizamientos de tierra o del movimiento de las placas tectónicas... unos pocos lagos presentan cierto nivel de salinidad...porque el movimiento de las placas tectónicas se produce cerca del océano."⁷, se exteriorizan las siguientes formaciones de sistema lacustres existentes y comprobadas en el planeta tierra:

a) Nacimientos a consecuencia del derretimiento de glaciares: "...sobre todo los de la montaña, surgieron a consecuencia de la acción de los glaciares. Los materiales

⁶ <http://www.geoenciclopedia.com/lagos/> (consultado: 02 de mayo de 2017).

⁷ **Ibid.**



arrastrados fueron taponeando los valles y cuando la temperatura del planeta ascendió y los hielos retrocedieron, las aguas del deshielo se acumularon en esas presas naturales.”⁸.

b) Nacimiento por movimientos tectónicos: “...otros aparecieron cuando el terreno cedió, a consecuencia de movimientos tectónicos dejando una cavidad donde se acumuló el agua.”⁹, se especifica que las actividades telúricas de gran magnitud registradas siglos atrás han formado la mayoría de lagos en el mundo, citando algunas de esas actividades consecuenciales, se resaltan los terremotos, derrumbes o erupciones volcánicas.

c) Nacimiento por disolución de la tierra: en estos casos al formar un pequeño espacio, el agua va consumiendo la tierra hasta abrir un hueco de forma paulatina, rompiendo espacios débiles para la acumulación del agua proveniente de fuentes internas de los accidentes geográficos o bien de las externas que fluyan sobre las superficies montañosas, “...hay casos en que el agua disuelve el terreno hasta llegar a una capa que es insoluble y que, si está rodeada de materiales también insolubles da lugar a una laguna o un lago.”¹⁰.

d) Nacimiento por desvío del curso de ríos: por cuestiones de la naturaleza o por actos del ser humano, la acumulación del cuerpo de agua da paso a la ocupación de superficies hondonadas que se prestan para la adecuación del líquido en su espacio

⁸ Grupo Océano. **Op. Cit.** Pág. 772.

⁹ **Ibid.**

¹⁰ **Ibid.**

determinado, "...no es frecuente que un río forme meandros y brazos que, al cabo del tiempo, quedan aislados del curso principal y que la deposición de materiales transforma en pequeñas lagunas."¹¹.

1.1.2. Clases de lagos

La clasificación de los lagos existentes en el planeta tierra, atienden su circunstancia según la formación u origen, morfología determinada, estructura formada por las actividades de la naturaleza, ubicación geográfica y función para los seres vivos que dependen de ellos:

a) Lagos tectónicos: Se establecen estos en virtud de actividades de las placas tectónicas, contribuyendo así en la formación de zonas acuíferas en determinado espacio territorial donde se haya fijado el epicentro, "...se alojan en las depresiones que se forman con los movimientos estructurales del relieve: plegamientos, fallas, graben, cuencas monoclinales, etc. Estas depresiones se interponen en el curso de un río y embalsan sus aguas hasta que encuentran un punto por el que se desbordan formando un río emisario."¹².

Esta clase de lago puede ser el más común en los espacios territoriales con constante actividad sísmica o dentro del radio de ubicación de fallas geográficas que originan las actividades tectónicas, pudiendo estas fisuras geológicas ser mundial o continental.

¹¹ **Ibid.**

¹² <http://geografia.laguia2000.com/hidrografia/tipos-de-lagos> (consultado: 02 de mayo 2017).

b) Lagos glaciares: es producto del derretimiento en masa de las grandes cantidades de hielo en los diferentes espacios polares del planeta tierra, "...son los más abundantes en el mundo. Su origen se debe a la sobre excavación de la roca que produce el hielo dentro de los grandes glaciares. Cuando este hielo desaparece la hondonada es ocupada por un lago."¹³, ha dado lugar a la formación de los grandes lagos en el norte y sur de los espacios continentales del planeta tierra, de características muy similares a los mares.

c) Lagos cársticos: "...lagos que se alojan en una depresión cárstica: dolina, uvala, poljé, que se ha producido por la disolución de las calizas. En la mayoría de estos lagos tanto la alimentación de los ríos afluentes, como el río emisario, se hace gracias a ríos subterráneos."¹⁴.

d) Lagos sobre depresiones de rocas metamórficas: su establecimiento es atendido por situaciones o espacios rocosos que impiden que el recurso hídrico se disperse del espacio territorial que ocupa, "...son más raros, y por lo general no tienen mucha extensión pero cuando la erosión, en las penillanuras construidas sobre granitos o gneis, forma una depresión allí se aloja un lago poco profundo."¹⁵, esta clase de lago es la que evidentemente ha sido aprovechado para actividad hidroeléctrica en cualquier parte del mundo por la cantidad excesiva de energía y minerales que conserva en sus aguas por el contacto directo con el elemento sólido constituido en los peñascos que la retienen.

¹³ **ibid.**

¹⁴ **ibid.**

¹⁵ **ibid.**

e) Lagos cráter: atiende a la formación natural de huecos productos de erupciones o movimientos telúricos, permitiendo el estancamiento de agua de manera permanente dentro de la superficie afectada por las situaciones naturales, "...son los que se alojan en el interior de un cono volcánico, o de una caldera volcánica. Tienen una forma llamativamente circular, y no son muy extensos. La alimentación es muy poca, hay que se limita a las aguas que caen directamente en el interior del cráter, y posiblemente a el agua exudada por las rocas volcánicas. No tienen río emisario, y se evaporan poco antes de una erupción."¹⁶, no existen rasgos de desembocadura visible, sin embargo se comprende que en sus profundidades emergen ríos subterráneos que sirven de salida de agua.

f) Lagos meandros: es una separación natural de forma subterránea de un río navegable, que logra concretarse al observarse un espacio determinado entre el recorrido común de una corriente y el espacio pacifico del lago, en tanto tienen conexión en el subsuelo que sirve de desagüe para evitar el exceso del recurso acuífero, "...los ríos en las llanuras fuerza a las aguas a adoptar un curso meandriforme. Cuando el meandro es muy pronunciado, y especialmente tras una avenida que recupera un curso más recto, quedan abandonados meandros que forman un lago."¹⁷.

g) Lagos endorreicos: son aquellos lagos que no tienen desagües, ni puntos de desembocaduras y la única forma de evacuar el recurso hídrico del cuerpo acuático

¹⁶ **Ibid.**

¹⁷ **Ibid.**

acumulado es a través de la evaporación, "...son lagos que se instalan sobre depresiones de la superficie terrestre que no tienen salida, por lo que forman una pequeña cuenca hidrográfica."¹⁸.

h) Lagos pelágicos: esta clase de lagos son resabios de antiguas acumulaciones de agua dentro del espacio continental del planeta tierra, tienden a ser residuos de océanos, producto originado de las separación progresiva de las masas terráqueas en la que se encuentran asentadas actualmente los países, "Se llaman lagos pelágicos a aquellos que son restos de antiguos mares que se han desecado y sólo queda cubierta de agua la zona más profunda. Son lagos muy salados."¹⁹.

i) Lago de barrera: son lagos que cumplen con la función de contener, determinar y concentrar agua en cierta superficie establecida donde sea adaptable el recurso acuífero para su acumulación y estructura, sirve de barra contenedora en las zonas elevadas en época lluviosa.

j) Lagos artificiales: devienen de los acontecimientos que realiza el hombre por atender su carencia de recurso líquido, para responder satisfactoriamente a sus instintos, "...son los creados por el ser humano para sus necesidades. Los hay muy antiguos pero los más característicos son los pantanos, o embalses, retenidos tras una presa artificial que se coloca en un estrecho del terreno."²⁰, este debe ser adaptable al

¹⁸ **ibid.**

¹⁹ **ibid.**

²⁰ **ibid.**



ambiente para lo cual se crea, verificando sus condiciones, aspecto y su uso, en la sobrevivencia de los seres humanos, no son utilizados para transporte porque tienden a no ser muy profundos, se adecuan al espacio destinado para su funcionamiento, sin alterarse su apariencia en las diferentes épocas climáticas en el año propias de la naturaleza.

1.1.3. Tipos de lagos

Derivado a la clasificación de los lagos, se pueden determinar estos en tipos según su punto geográfico de ubicación, su origen, atendiendo sus características, su funcionalidad para la satisfacción de las necesidades de las personas que habitan en su circunvalación o el aprovechamiento de sus recursos vivos inmersos en ellos, de sus aguas para asuntos de transporte, producción y comercialización de minerales, especies de los mismos, que ayudan a fortalecer la economía primaria de los sujetos, en tanto se establecen los siguientes:

a) Lagos de agua dulce: estos lagos tienden a ser alimentados por ríos que se desplazan por la superficie de la cadena montañosa o bien por corrientes de agua subterráneos, regularmente se ubican a distancia larga del océano lo que impide su mezcla, sirve para su desembocadura ríos o desagües visibles que van formando arroyos o bien por desagües no visibles los cuales se ubican en la parte geográficamente baja de las profundidades de sus aguas, es segura para su navegación en unidades de transporte de tamaño regular y puede servir de consumo



de las personas que viven a sus litorales, siempre que conserve su pureza y su mantenimiento natural.

b) Lagos de agua salada: este tipo de lago por su formación conservan aguas excedentes de los océanos almacenando aspecto salino, tienen iguales características que los grandes mares del planeta, pueden estos según el grado salubre conservar o no recursos vivos en sus aguas interiores, sin embargo por su extensión han servido de línea de comunicación entre poblaciones que se establecieron en su circunvalación a través del transporte lacustre.

c) Lago de aguas mixtas: en este tipo de lago en cierta época del año conserva agua dulce que recibe de los ríos que alimentan su cauce, tendientemente en el verano, en la época del invierno las aguas saladas de los océanos lo invaden por su cercanía, tomando características similares a estos, siempre conservando la superficie donde se localiza, no llega al punto de verificar desbordamiento de su vertiente.

1.1.4. Actividades naturales de los lagos

Según la ubicación geográfica de los lagos, pueden establecerse diferentes fenómenos naturales que sobre ellos se verifiquen, pueden ser estos vientos fuertes que hagan movimientos de las aguas formando olas de diferentes magnitudes golpeando sus orillas, remolinos que atentan contra la tranquilidad de los mismos, evaporación temprana de sus aguas cuando no tienen desagües visibles, aumento de su cauce por



alimentación de los ríos que desembocan en sus aguas, formación de islas por movimientos telúricos, entre otros que pueden atentar contra la vida de las personas que se transportan a través de embarcaciones de diferentes tamaños sobre sus aguas.

1.2. Transporte lacustre

El ser humano para garantizar la correcta satisfacción de sus necesidades se vio obligado a establecer mecanismos que le faciliten su traslado de un lugar a otro, tomando como primer espacio para transportarse las aguas de los ríos navegables, lagos y mares, perfeccionado su técnica creadora a través de elementos flotables sobre las aguas, utilizando troncos de árboles caídos primitivamente, para luego de lo más rústico inicie con la estructuración de espacios a base de madera, dando origen al cayuco como primer medio de transporte de forma acuífera hasta establecer la funcionalidad de los grandes cruceros que navegan en los océanos trasladando turistas de un país a otro.

Desde ese punto el transporte, "...representa el hecho de llevar un objeto, o una persona, de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción. En el de cosas o mercadería quien hace el transporte es el transportador y está obligado a hacer la entrega al destinatario en el lugar determinado por el expedidor. Cuando el transporte se refiere a personas, la obligación del transportista o transportador consiste en facilitar al pasajero el recorrido de un itinerario previamente determinado."²¹, el medio de

²¹ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Pág. 955.

transporte debe de prestarse y adoptarse a las exigencias de las personas que lo utilizan.

Precedentemente a definir transporte lacustre es necesario determinar los parámetros del transporte marítimo, "...se efectúa en los buques o barcos de toda clase que ofrece dos modalidades, el de personas o contrato de pasaje y el de mercaderías o bien contrato de fletamento"²², esta actividad económica se efectúa en los mares y océanos que dividen los continentes, su prestación regularmente es de larga distancia.

Es oportuno citar alguna enunciación de transporte lacustre que concrete la organización, estructura y funcionamiento de este medio humano de locomoción, "...al igual que sucede con el transporte marítimo, las embarcaciones empleadas en los lagos ven circunscrito su ámbito de acción a su medio acuático, el cual puede ser de gran extensión...su utilización turística se ve entonces supeditada principalmente a los recorridos o excursiones que realicen en su perímetro..."²³, su nominación es gracias al espacio o superficie de un lago donde es utilizado para la prestación del servicio de transporte, en sus diferentes modalidades establecidas por las personas navieras.

1.2.1. Clases de transporte lacustre

Atendiendo a la prestación del servicio de transporte lacustre es necesario encuadrar su clasificación según sean las expectativas de las personas que requieran la

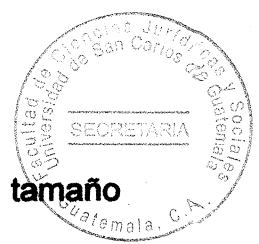
²² **Ibid.**

²³ Quesada Castro, Renato. **Elementos del turismo**. Pág. 94.

utilización de éste medio de transporte, verificando las características, capacidades, modalidades y ofrecimiento de los prestadores o proveedores del servicio dentro del perímetro territorial donde se encuentre autorizada la línea para efectuar la locomoción, es preciso determinar su composición y contexto para idear el aspecto ineludible que permita una adecuada clasificación del transporte lacustre, definiendo desde sus generalidades hasta sus especificaciones la adecuada asimilación de las cualidades, objeto y calidades de este medio de transporte, en tanto puede establecerse las siguientes:

a) Transporte lacustre comercial: utilizado para transportar de un lugar a otro mercancías o bienes que no han sido excluidos del comercio de las personas, para atender y servir de satisfactores de las necesidades primordiales de los humanos dentro de sus actividades económicas y sociales, insertando el acto del traslado propiamente dicho, dando a cambio de dicha actividad una tarifa por el servicio prestado, regularmente como unidades de transporte han sido utilizados las embarcaciones de grandes magnitudes con suficiente capacidad de almacenamiento, como barcos, barcones o lanchones.

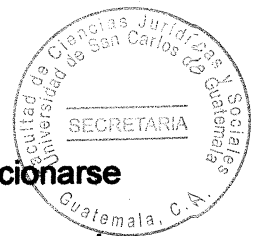
b) Transporte lacustre de personas: se enmarca con el efecto del traslado de personas de una cuenca a otra, motivada por asuntos personales, necesidades básicas o por opción de acortamiento de distancia, en tanto el prestador del servicio debe de establecer una tarifa previa al abordaje de los pasajeros y estos la obligación de cancelar la misma al arribo en el embarcadero destinado.



Las unidades de transporte utilizadas para este acto son notoriamente de tamaño regular, sirven únicamente para el traslado de un determinado número de personas, en esta clase de locomoción citamos las lanchas, botes acuáticos, lanchones, barcos de tamaño regular, entre otros.

c) Transporte lacustre de servicios varios: su función traslativa se enfoca tanto en trasladar a personas como mercaderías, teniendo establecidos los espacios separados para la comodidad de los sujetos requirentes, así como de las cosas que se transportan, tiene establecido regularmente espacios amplios de carga, estas pueden tener abordaje simultáneo es decir, las personas ingresan contiguo con sus cosas o mercaderías o bien sucesiva, que da a entender que primero se atiende al acomodamiento de las cosas o mercaderías para luego dar paso al abordaje de personas.

d) Transporte lacustre escolar: es motivado por el traslado de estudiantes de un poblado a otro, porque dentro del pueblo origen no existen escuelas o por asuntos de superación personal, este tipo de transporte verifica su servicio de forma privada, en el se trasladan los que hayan contratado el servicio directamente con el naviero, tomando en consideración que el pago o tarifa es de forma semanal, quincenal, mensual o anual, dependiendo como convengan las partes, se presta en días, horas y lugar determinado, el cual no tiene opción de variar el rumbo en virtud de existir una ruta determinada en el contrato de transporte, la relación jurídica contractual debe estar sometida a las obligaciones contraídas por las partes.



e) **Transporte lacustre turístico:** la prestación del servicio debe de proporcionarse durante un tiempo determinado y día específico, opera generalmente en zonas de desarrollo turístico, atendiendo las solicitudes de los viajeros exploradores, es considerado viaje expreso porque quien decide el destino es el usuario, quedando sujeto a la tarifa establecida por el prestador del servicio calculado de manera objetiva.

1.2.2. Seguridad del transporte lacustre

La seguridad en término generalizado es dotado de ciertos aspectos que enmarcan la ausencia de riesgos presenciales al momento de ejecutar algunos actos, esta seguridad puede devenir de la experiencia, el uso de la razón, la lógica y sobre todo el conocimiento de los criterios que caracterizan los actos a realizar, en tal sentido es "Sistema de prevención racional y adecuada..."²⁴, de tal conceptualización se encamina a concretar respecto a la seguridad del transporte lacustre inspirada en el principio de seguridad naviera, en este mismo orden de ideas se interpreta en la prevención fundada y apropiada al momento de trasladarse de un lugar a otro en un buque, lancha, o cualquier otra unidad moderna o rústica sobre aguas de ríos, lagos y mares.

La seguridad se enmarca dentro de las obligaciones de los sujetos prestadores del servicio acuífero, atendiendo las necesidades primordiales de los usuarios, desde la revisión periódica de las unidades de transporte, proporcionar elementos de salvamento de emergencias, la existencia de algún equipo de primeros auxilios y la

²⁴ Ossorio. Op. Cit. Pág. 872.



contratación de un seguro de pasajeros, al igual las personas que utilizan el servicio están obligadas a evitar y no provocar accidentes que atente contra la vida de los demás pasajeros que estén a bordo del buque, fungiendo los sujetos personales en carácter coordinado para la obtención de forma conjunta los satisfactores necesarios para elevar el nivel de eficiencia y eficacia del servicio prestado dentro del ámbito territorial determinado.

1.2.3. Elementos internos del transporte lacustre

Para que pueda desarrollarse la actividad económica relacionada al transporte lacustre por aguas navegables, es necesario determinar los elementos internos que participan para su efectiva prestación, dentro del área territorial donde se encuentre autorizada la circulación de vehículos acuáticos destinados para el efecto, en tal sentido es comprensible la intervención del hombre, como también los efectos de la naturaleza, ya que sin la existencia de una conglomeración acuífera dentro de una superficie geográfica no podría hablarse de una forma de locomoción naviera.

Sin la creación original del hombre inspirada por su intelecto desde la utilización del tronco de un árbol, hasta la estructuración de los grandes barcos no podría hablarse de unidades acuáticas de transporte, los elementos deben de estar armonizados y organizados en el mismo orden naviero:

a) Elementos personales: son las personas humanas desde el punto de vista activo, se



encuentran los prestadores del servicio lacustre como el naviero, lanchero, capitán, timonel, cobrador, contador, jefe de embarcación, dueños de navieras, también localizamos desde el punto de vista pasivo, a los usuarios o pasajeros quienes requieren la prestación del servicio por cualquier interés que tengan, estos se clasifican como pasajeros habituales, ocasionales, turistas, escolares, profesionales y comerciantes.

b) Elementos material o real: dentro de estos se encuentra las unidades a utilizar para la prestación del servicio de transporte lacustre por aguas navegables como las lanchas, lanchones, botes navegables, barcos, barcones entre otros construidos para ser utilizados en el medio, las cosas, bienes muebles o mercaderías que sean trasladadas de un embarcadero origen a otro que ha sido determinado como destino, como los productos agrícolas, artesanales, turísticos como producto del quehacer diario de los habitantes de la región, también se encuadra la tarifa que debe de pagarse por la prestación del servicio lacustre atendiendo la capacidad económica de las poblaciones donde se ejerce la actividad.

c) Elementos formales: el contrato de transporte debe de constar preferentemente por escrito, aunque se conoce que el derecho mercantil es poco formalista, en tanto este tipo de contratos habitualmente son forma verbal, quedando perfecto desde el momento del acuerdo de voluntades entre lanchero y pasajero, el primero obligándose a prestar el servicio y el otro a pagar el precio de la actividad traslativa. Dentro de este ámbito también se menciona al contrato de seguro que el naviero deben de contratar



para asegurar la integridad y la vida de los pasajeros lacustres, al igual la integridad de las cosas o bienes que transporta en su embarcación.

d) Elemento indispensable: es la relación jurídica que vincula contractualmente al prestador del servicio de transporte y el pasajero que ponga en movimiento la actividad, se considera la esencia de la actividad lacustre, pues sin la existencia de esa relación a través del contrato de transporte, no podría hablarse de la subsistencia del servicio.

1.3. Actividades económicas ligadas al transporte lacustre

Las actividades económicas que motivan la utilización del servicio lacustre es dada por la carencia de medios de transporte terrestres o aéreos en el lugar donde se desarrolla la actividad, en tanto exista un espacio acuífero que sirva como vía principal de circulación de vehículos náuticos, de forma lógica para que efectivamente pueda prestarse y generarse costos reducidos a los usuarios por razón de distancia, si se comparara con otra clase de transporte.

El ser humano visualiza canalizar su estabilidad económica optando por las prestaciones que le generen menos obligaciones en costos, puede entenderse que el transporte por aguas navegables es relativamente más bajo en costos tratándose de transporte de mercaderías y una tarifa en pasaje relativamente más cómoda tratándose de traslado de personas.



1.3.1. Comercio

El comercio es una actividad económica desarrollada por las personas que conlleva un fin de lucro y por ende la prestación es onerosa, puede determinarse como el intercambio de ciertos satisfactores de las carencias humanas desde sus inicios, durante los siglos se fue desarrollando hasta convertirse en lo que se visualiza en la actualidad, en tanto se considera como "...negociaciones que surgen de la venta y compra de algún producto se las conoce bajo el nombre de comercio. La compra puede realizarse para la transformación del mismo, para revenderlo o bien, para consumo personal."²⁵, se nota la intervención de un sujeto denominado vendedor que siempre es un comerciante y en contraparte otro sujeto denominado comprador que puede ser comerciante o no.

Dentro de los tipos de comercio que se conocen doctrinariamente, pueden observarse en el diario vivir del ser humano, en sus diferentes expresiones, actividades o percepciones exteriores e interiores, estos son dados atendiendo a su funcionalidad dentro de las fronteras establecidas por los estados, según acuerdos, tratados o cualquier otro convenio firmado y ratificado por los mismos, en tanto se desarrollan los siguientes:

a) Comercio interno o interior: "...a aquel en el que se realiza un intercambio de mercancías dentro de la frontera nacional. A esta forma de comercio se la regula por medio de normativas legales que son las que permiten que se conforme a la economía

²⁵ <http://www.tiposde.org/economia-y-finanzas/186-tipos-de-comercio/> (consultado: 04 de mayo de 2017).



como un sector formal. El comercio al por menor es aquel que se realiza en pequeña escala y en estos el producto llega directamente al consumidor final...al por mayor, en cambio, es aquel en el que se intercambian enormes cantidades de productos y la compra-venta no se establece con el consumidor final...comerciante para que la venta nuevamente.”²⁶, debiéndose adecuar los sujetos personales a las estipulaciones del contrato que celebren, en su defecto lo que regulen las leyes de comercio de la nación sede de la negociación.

b) Comercio externo o exterior: esto se realiza de acuerdo a las normas reglamentarias que establezcan las organizaciones u organismos internacionales que intervienen en la regulación del comercio mundial, es decir, “...la compra y venta se realiza entre sectores públicos y privados de la nación con comerciantes ubicados en países extranjeros.”²⁷, el intercambio internacional obtiene esa calidad cuando los sujetos que intervienen en su consumación son de distinta nacionalidad, pero existe un lazo comercial que los une y que de ello sacan provecho para implementar nuevos satisfactores para sus connacionales.

Dándose este comercio exterior en dos modalidades una conocida como de salida, en virtud de que el producto o la mercadería sale del país origen con destino a un país extranjero, la exportación opera “...cuando se introducen bienes nacionales en mercados extranjeros.”²⁸, en su caso la importación se desarrolla cuando mercadería extranjera es introducida dentro del comercio nacional, derivado de no poderse

²⁶ **Ibid.**

²⁷ **Ibid.**

²⁸ **Ibid.**

producir dentro de las fronteras nacionales o bien porque su costo es más accesible para los consumidores finales, en este caso, "...la compra se realiza a un vendedor que se ubica fuera del límite nacional."²⁹.

1.3.2. Turismo

Turismo es una actividad de entretenimiento impulsada por personas con el ánimo de conocer lugares fuera de su territorio habitual, regularmente se le vincula con el ámbito de viajar a lugares atractivos a la vista del ser humano, por su apariencia natural, su estructura arquitectónica o bien por sus antecedentes históricos que han sido exhibidos al público y motiva a ser explorados por las personas aventuradas, "...es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales..."³⁰.

En observancia a la actividad turística, se desarrolla tomando en cuenta que es un factor primordial para el desarrollo social y humano considerándose un mecanismo de fuentes de trabajo, "...el turismo tiene efectos...en el entorno natural y en las zonas edificadas, en la población local de los lugares visitados y en los visitantes propiamente dichos. Debido a estos diversos impactos, la amplia gama y variedad de factores de producción requeridos para producir los bienes y servicios adquiridos por los visitantes

²⁹ **Ibid.**

³⁰ <http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico> (consultado: 04 de mayo de 2017).

y al amplio espectro de agentes involucrados o afectados por el turismo, es necesario adoptar un enfoque global del desarrollo, la gestión y la supervisión del turismo.”³¹.

El impacto turístico en los lugares de atracción ha tenido como consecuencia la urgencia de crear políticas, programas, planes y proyectos para normar la actividad y tratar de ligar la misma con el comercio de productos internos, artesanales o poblacionales, que los habitantes de los pueblos aledaños al sitio turístico elaboran para obtener ingresos económicos para su subsistencia o bien para promoción social a nivel nacional e internacional.

Derivadamente puede establecerse tipos de turismo que han sido reconocidas por la Organización Mundial del Turismo, los cuales combinados con sus modalidades se han desarrollado en los lugares de atracción turística de manera común atendiendo las condiciones y la indicación geográfica, en ese orden de ideas existen las tipologías siguientes:

a) Turismo interno: expone lo entrañable de las cosas internamente conservadas por un determinado grupo social, que se ubica en un punto turístico que lo hace único en su convivencia mutua, la atracción de exploración se centra en el entorno natural y aspectos sociales como las costumbres ancestrales de los pueblos, comidas típicas de la región, organización indígena consuetudinaria, expresiones locativas y de folclor nativo.

³¹ Ibid.



b) Turismo de recepción: se centra en dar una resumida instrucción del lugar, para motivar su exploración es decir, que la persona llamada turista recibe de sus guías o conductores de la zona turística, la información que le permita adentrarse en las actividades básicas, para conocer a fondo los aspectos exteriores del lugar, como los trajes regionales, elaboración de textiles, medicinas naturales, procesamiento de café o maíz, entre otras actividades.

c) Turismo local: realizada de forma particularmente exclusiva, no saliendo de la circunscripción territorial donde tiene fijada su residencia el sujeto denominado turista, éste emprende el viaje de exploración de ciertos espacios geográficos atractivos a la percepción del ser humano, teniendo este sujeto conocimiento previo de las actividades a realizar en la zona turística.

d) Turismo nacional: se lleva acabo fuera de la circunscripción territorial donde la persona tiene fijada su residencia permanente, pero sin salir de los límites fronterizos marcados por los Estados, es decir, se traslada a otra provincia, departamento o estado bajo la administración de un mismo gobierno central, para explorar espacios natural, sociales o culturales que sean llamativos a su percepción.

e) Turismo internacional: es realizada abiertamente en otros países fuera de la nacionalidad del turista, cumpliendo con lineamientos, instrucciones y permisos que otorguen los países anfitriones para que nacionales de otros ingresen a su territorio con fines de entretenimiento y exploración de sus recursos naturales, culturales o sociales



puestos en conocimiento mundial para generar mayores ingresos económicos en atención al desarrollo de las localidades que los administren.

Tanto el comercio como el turismo van de la mano al tener una relación directa que lleva al desarrollo de la actividad económica, a la vez se establece un vínculo con el transporte lacustre, en virtud que el comercio es más barato, seguro y ágil a través de este medio, al igual la actividad turística se encuentra enfocada en espacios de reservas naturales de reconocimiento nacional e internacional indistintamente de otros espacios culturales y sociales, en cierto aspecto un lago es atractivo en observancia de su entorno que lo hace único dentro del marco mundial de opciones de entretenimiento y exploración.



CAPÍTULO II

2. Elementos personales de la prestación de servicio de transporte lacustre

El hombre como ser racional, tuvo la necesidad y el interés de transportarse de un lugar a otro para entablar relaciones sociales, culturales, económicas, parentales, comerciales, entre otros con sus semejantes, como respuesta a lo que le faltaba y usando sus habilidades racionales, crea un medio de transporte rústico el cual servía para que se movilizara de un lugar a otro. Con el paso de los años el transporte por ríos, lagos y océanos se fue ensanchando entre las personas, volviéndose principal vía de transporte durante varias épocas de la vida del ser humano, en tanto se fueron creando objetos flotantes sobre aguas, como idea inicial para el invento de los pequeños cayucos de ríos navegables hasta las grandes embarcaciones que se movilizan por los mares del planeta tierra.

El ser humano se vio obligado a prestar un servicio de transporte por aguas navegables, en virtud que no todos tenían capacidad para obtener un medio de transporte flotante propio o privado, en tanto origina la prestación del servicio de transporte por ríos, lagos y mares, desde ese momento histórico ha sido el medio más utilizado para el transporte de personas y mercaderías, a corta distancia en la mayoría de los casos, porque el precio del transporte es regularmente más cómodo para las personas a comparación de las otras formas de transporte que han sido instituidos por el hombre en atención a sus necesidades primordiales derivado de su desarrollo humano, industrial, comercial y económico, dentro de sus relaciones sociales.



Se considera al ser humano como elemento personal de la prestación del servicio de transporte lacustre, por su intervención en las calidades de pasajero, capitán, dueño de navieras, transportista, entre otros que van enrolados en el ejercicio de la actividad naviera de este tipo de transporte.

2.1. Pasajero del transporte lacustre

El pasajero es una persona individual que tiene tal calidad en virtud de hacer uso de un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro, es decir, que esa calidad se considera desde el momento que aborda cualquier clase de transporte, finalizando dicho atributo al concluir su viaje en el destino que haya señalado y descienda de la unidad de transporte.

En toda actividad de tránsito, el pasajero realiza contrato mercantil del transporte, atendiendo el aspecto comercial del acto por traslación fluvial, lacustre o marítimo, por este elemento personal se precisa, "...la persona que es transportada en un barco."³², por tal razón en actos de relaciones jurídicas de transporte, este debe ser persona física, natural o humana.

En el marco del transporte lacustre, el pasajero puede ser cualquier persona jurídica individual que sea usuario del servicio por comercio o movimientos turísticos dentro del perímetro del contrato de transporte que se convenga, por su forma mercantil no necesariamente debe ser expresada por escrito tal contrato, atendiendo una de las

³² Ossorio. *Op. Cit.* Pág. 693.



características del derecho mercantil, el de poco formalismo para agilizar los asuntos relativos a la actividad comercial, en la actividad de transporte el tipo de contratación que hace el usuario con el transportista es verbal, para que se le preste un servicio de navegación lacustre, teniendo una remuneración económica como contraprestación.

2.1.1. Clases de pasajeros del transporte lacustre

Dentro del aspecto del transporte lacustre se encuadrará dos tipos de pasajeros, tomando en consideración su calidad al usar el servicio suministrado para su traslado de un lugar a otro, a través de un buque, lancha, lanchones, entre otras embarcaciones que estén destinados para este fin con disposición al público.

Cuando se hace la adaptación de la clasificación de estos sujetos para los efectos de la prestación del servicio de transporte lacustre en su encuadramiento se tienen a los siguientes:

a) **Pasajero comerciante:** dentro de las relaciones jurídicas de un comerciante aplicado al ámbito del contrato de transporte, haciéndose estas relaciones efectivas a través de un medio para prestar el servicio, se comprende a este sujeto como "...individuo que teniendo capacidad legal para contratar, ejerce por cuenta propia o por medio de personas que lo ejecutan por su cuenta, actos de comercio, haciendo de ello profesión habitual."³³, esta calidad la debe ejercer tomando como canal de comunicación la

³³ **Ibid.** Pág. 187.



actividad lacustre es decir, que debe utilizar un medio de transporte que lo traslade sobre aguas navegables de un lugar a otro para realizar su actividad comercial.

b) Pasajero Turista: "...consumidor de servicios relativos al transporte y a la estadía en otras regiones. Este personaje es el destinatario de la actividad económica que mueve enormes cifras de dinero por año."³⁴, encuadra dentro de la calidad de pasajero al momento de utilizar un medio de transporte para ir de un lugar a otro por entretenimiento o exploración de nuevas experiencias en zonas físicas fuera de su circunscripción territorial en el cual se encuentra domiciliado, al igual que el pasajero comerciante, celebra verbalmente en la mayoría de los casos contrato de transporte con el transportista que le preste el servicio, este último en su calidad de guía turístico debidamente autorizado por la autoridad competente.

c) Pasajero trabajador: este sujeto de la relación jurídica del transporte lacustre se determina al identificar la actividad de la persona, que la hace utilizar un buque, una lancha o un barco para trasladarse de un lugar a otro para cumplir con una relación laboral o de servicios profesionales, en ese sentido se comprende que "...es aquel que se aplica a todas las personas que ejercen algún tipo de trabajo o actividad remunerada. En muchos casos también puede ser usado en sentido general para designar a una persona que está realizando un trabajo específico..."³⁵, dentro del enfoque planteado en la definición se comprende que su evidente necesidad de trasladarse lo hace utilizar un medio de transporte.

³⁴ <https://definicion.mx/turista/> (consultado: 06 de mayo de 2017).

³⁵ <http://www.definicionabc.com/social/trabajador.php> (consultado: 06 de mayo de 2017).



d) **Pasajero menor de edad:** "...el que no ha cumplido aún la edad fijada en la ley para gozar de la plena capacidad jurídica, reconocida con la mayoría de edad..."³⁶, en ciertos aspectos esta calidad de pasajero requiere que sea acompañado por alguien con capacidad de ejercicio, algunos prestadores de servicios de transporte requieren ese acompañamiento por cualquier eventualidad que pueda surgir en el tiempo del transporte, en otro aspecto se establece esa misma exigencia al momento de contratar el servicio, se requiere tener capacidad para obligarse, en tanto un menor de edad no podía hacerlo por carecer de esa calidad, en la práctica se ha permitido el viaje del menor de edad estando éste bajo la responsabilidad del prestador del servicio.

Dada la clasificación anterior surgen otras dos, las cuales se agrupan con las enunciadas con antelación como parte de las relaciones jurídicas y sociales de la prestación del servicio de transporte lacustre conjugando las modalidades, entre ellas:

a) **Ocasionales:** son aquellos que eventualmente utilizan el servicio de transporte lacustre, para su traslado de un lugar a otro por ocio o entretenimiento, en tanto encuadraría dentro de este grupo los pasajeros turistas y los pasajeros menores de edad, que en su condición utilizan por esa vez el servicio como usuario o pasajero.

b) **Permanente:** los pasajeros permanentes son aquellos que de una forma cotidiana utilizan el transporte de lacustre, como medio necesario para la satisfacción de sus necesidades por motivo de trabajo o comercio, dentro de este grupo encuadra el

³⁶ Ossorio. *Op. Cit.* Pág. 588.



pasajero comerciante y el pasajero trabajador en virtud que hacen uso del servicio como una necesidad para su supervivencia.

2.1.2. Derechos del pasajero lacustre

Los derechos del pasajero lacustre además de los derechos humanos, éstos se enmarcan dentro del contrato de transporte que celebra el usuario y el suministrador o prestador del servicio, contemplando como mínimo los siguientes:

- a) Contar con un seguro de transporte de personas ante cualquier altercado que pueda atentar contra la vida, integridad física, mental y psicológica del pasajero.
- b) Que se le brinde un servicio de transporte lacustre de calidad acorde a los parámetros establecidos por las instituciones supervisoras de la prestación.
- c) Tiene el derecho de elegir el medio de transporte lacustre que desee utilizar de una forma alternativa, de acuerdo a su capacidad de pago y su comodidad.
- d) Derecho a la libre contratación del servicio de transporte lacustre que desea adquirir en el momento que desee y en la forma que lo requiera.
- e) Si el pasajero se encontrara inconforme con el servicio que le fue suministrado, tiene derecho de accionar ante la dependencia competente del Estado presentando



su queja al respecto y esta sea resuelta en tanto le sea resarcido económicamente si
hubiere sufrido un daño o perjuicio.

f) El precio o tarifa de la prestación del servicio lacustre sea sostenida al ofrecimiento,
según lo que las partes convinieron al momento de contratar.

g) Demás derechos que se registren al momento de contratar y efectuarse la
prestación del servicio de transporte lacustre.

De todos los derechos mencionados con anterioridad, como orden común están
contenidos en la Ley de Protección al Consumidor y al Usuario, Decreto número 006-
2003 del Congreso de la República, por ser esta ley tutelar al usuario, los derechos que
regula se adaptan a la prestación del servicio de transporte lacustre en virtud que ésta
no tiene una legislación específica que los instituya, ni doctrina jurídica que los
desarrolle y analice.

2.1.3. Obligaciones del pasajero lacustre

Atendiendo a la Ley de Protección al Consumidor y al Usuario, Decreto número 006-
2003 del Congreso de la República, pueden adaptarse al servicio de transporte lacustre
las obligaciones para los consumidores y los usuarios establecidas en la ley
mencionada, en virtud de no existir una disposición legal que instituya algo al respecto
en la actividad investigada, ni doctrina jurídica que las considere, coadyuvando



mecanismos necesarios que impliquen aceptabilidad y adaptabilidad de los sujetos personales, en tanto se citan las siguientes:

a) Cancelar la cuota o tarifa por el servicio suministrado por el prestador del servicio lacustre de la forma en que se convino en el contrato de transporte al iniciarse el viaje en el embarcadero de origen.

b) Usar el transporte lacustre respetando las normas internas establecidas para ello, por su propia seguridad y de los demás pasajeros que abordan la unidad naviera.

c) Velar por el estricto orden riguroso dentro del medio de transporte al momento de transportarse, reportar algún asunto que lo incomode y sea perjudicial para los usuarios.

d) Mantener el debido respeto hacia los demás pasajeros, al transportador, las mercancías y a la unidad que sirve de elemento físico para hacer efectivo la travesía sobre el recurso natural acuífero navegable.

Faltando a estas obligaciones que el prestador del servicio de transporte lacustre le hiciere saber al pasajero al iniciar el viaje pactado por medio del contrato celebrado, será responsable de los daños y perjuicios que cause su inobservancia o negligencia dentro del lapso de traslado lacustre, por la contravención a las normas internas establecidas para el efecto.

2.2. Naviero prestador del servicio lacustre

Es otro sujeto de las relaciones del transporte lacustre, que tiene como función primordial prestar el servicio a otro sujeto, a cambio de esa actividad recibe una remuneración, pago o tarifa, la doctrina denomina como naviero a aquella persona "...encargada de avituallar un buque mercante, ya sea su propietario, ya sea gestor o gerente de la empresa propietaria..."³⁷.

Concretamente en la práctica comercial al naviero es conocido como armador, "...persona que arma el buque, que lo equipa proveyéndolo de todo lo necesario para que pueda navegar, y lo explota comercialmente, ya sea para el transporte de pasajeros y de mercancías ya sea para dedicarlo a la pesca. La condición de propietario y la de armador puede y aun suele recaer en una misma persona pero cabe también que sean diferentes..."³⁸, con el debido conocimiento de este sujeto se determina su función dentro del servicio lacustre, este puede ser persona individual o persona jurídica quien realice esta actividad comercial por medio de un representante legal que debe de ser persona individual, pero para tener tal calidad se necesita que posea o tenga en propiedad, buques, lanchas o alguna embarcación acuática similar.

Las embarcaciones del naviero deben de ponerse a disposición para el transporte público, con la autorización debida, ruta indicada y con precio o tarifa fijada desde el inicio del viaje. Su condición como transportador de personas y mercancías, debe ser

³⁷ *Ibid.* Pág. 611.

³⁸ *Ibid.* Pág. 96.



adquirida con base los conocimientos necesarios, en ese sentido haber tenido preparación técnica y práctica proporcionada por alguna academia especializada quien lo examinara dando referencia como apto para el ejercicio de esa ocupación, posteriormente se obtenga la autorización debida por quien deba emitirla.

2.2.1. Clases de navieros:

En efecto, los navieros pueden clasificarse de acuerdo a la forma en que deban prestar el servicio de transporte lacustre, observando los intereses privados y colectivos de los usuarios, lo cual sería de la siguiente manera:

a) **Naviero de servicio privado:** es aquella persona individual que se dedica a prestar el servicio de transporte lacustre dentro de un área determinada con la reservación debida por parte de algún usuario eventual, también conocido como naviero de servicio expreso, en virtud que sus servicios son contratados por tiempo determinado, que inicia desde el lugar fijado como origen del viaje hasta el destino marcado de quien contrató el mismo, la tarifa o precio es pactado por las partes al momento de contratar o bien el usuario debe asimilar el que se le imponga debido a la tarifa establecida por una asociación o institución estatal encargada de supervisar el servicio de transporte en mención.

b) **Naviero de servicio público:** este sujeto es aquel que presta el servicio a los usuarios en el tiempo, modo y lugar establecido, también conocido como rutero, se verifica esta



clase de naviero en virtud que su ejercicio se concentra en transportar a **varias** personas que no han reservado la unidad acuática, pero si la utilizan de manera espontánea pagando por el servicio según la tarifa establecida por la asociación o entidad encargada y supervisora del servicio suministrado, dentro de este contexto se verifica que el naviero tiene una ruta y horario establecido el cual debe de respetar dentro de las condiciones especificadas en el documento de autorización de circulación de la unidad de transporte.

c) **Naviero turístico:** este naviero presta un servicio de manera más personalizada hacia los usuarios, en virtud que su función no solo radica en transportar gente de un lugar a otro, sino de servir como guía turístico al momento de ejecutar su actividad profesional, se comprende que esta clase de naviero se encuentra en lugares catalogados turísticos, este sujeto cobra de acuerdo a la calidad del servicio prestado, regularmente estos navieros no pertenecen a ninguna asociación de transportistas, porque su función no se centra específicamente en la actividad de transporte público lacustre.

d) **Naviero de servicio gratuito:** se le conoce como naviero ad honorem, porque presta servicio de transporte lacustre a persona con urgencias que necesita ser transportada de un lugar a otro por motivo de salud, integridad, seguridad de las personas o siniestro, por tal servicio no cobra una tarifa o precio ya que va a encaminada a una ayuda o asistencia social a las comunidades aledañas al área de prestación del servicio que lo requieren y necesiten. Este naviero regularmente pertenece a una asociación de lancheros que prestan servicio de transporte público o bien puede ser



designada por la autoridad municipal, departamental o estatal para dar cobertura y hacer más accesible otros servicios públicos ubicados en poblaciones destinadas para el efecto.

e) Naviero de servicio escolar: es la persona natural de la prestación del transporte lacustre, a quien se le ha dado tal denominación por atender en su ejercicio comercial el transporte de estudiantes por embarcaciones lacustres, en ese sentido suministra tal servicio a quienes lo contratan para el efecto, se individualiza y determina esta clase de naviero porque en algunas comunidades o poblaciones ubicadas alrededor de lagos tienen como única alternativa de transporte la vía acuática, por no contarse con vías terrestres de comunicación, como contraprestación cobra una tarifa mensual o anual por su trabajo.

2.2.2. Organización naviera

“Compañía propietaria de buques mercantes.”³⁹, la naviera como organización puede ser pública o privada, nacional o extranjera, que tenga como objeto suministrar los medios para el ejercicio de la prestación del servicio lacustre, percibiendo una retribución económica por facilitar las unidades o bien recibir la totalidad de ingresos para distribuirlos proporcionalmente a sus navieros que administran tales unidades de transporte acuático, esta puede ser empresa de una persona jurídica individual o jurídica colectiva, la cual debe de cumplir con lo establecido por las leyes para obtener su reconocimiento como tal, pudiendo ser respaldado en su actividad comercial al cumplir

³⁹ <http://dle.rae.es/?id=QJQ5FGm> (consultado: 06 de mayo de 2017).



con antelación sus deberes fiscales, en tal aspecto atendiendo a la necesidad de su organización se determina los siguientes dependientes del mismo:

a) **Dueño de naviera:** es el sujeto del servicio de transporte lacustre quien es "...titular del derecho de dominio..."⁴⁰, de las embarcaciones o unidades que son utilizadas para prestar el servicio, esta calidad puede ser concretada en la persona individual quien tenga la capacidad económica para sustentar el desarrollo de actividad naviera o en persona jurídica integrada por dos o más personas naturales con fines propios y con patrimonio establecido para el efecto.

b) **Capitán:** esta calidad es dada al sujeto que tenga conocimientos suficientes en el manejo del transporte lacustre concretando que es la "...persona encargada de la dirección y gobierno de un buque, mediante un salario convenido o una parte estipulada en los beneficios...es el jefe del buque y debe ser obedecido por la tripulación en cuanto se refiere al servicio de la nave..."⁴¹, se entiende que esta persona individual debe de ser capacitada e instruida por alguna academia especializada en la materia, debiendo someterse a una evaluación para verificar los conocimientos adquiridos, extendiéndole una constancia que permita acreditar tal preparación técnica, con base a tal documento se le extienda la licencia respectiva por la autoridad estatal competente.

c) **Corredor:** es la persona "... auxiliar del comercio cuya actividad profesional es el

⁴⁰ Ossorio. *Op. Cit.* Pág. 347.

⁴¹ *Ibid.* Pág. 149.



corretaje⁴², es decir, asiste al dueño de la naviera a cambio de una remuneración, ofreciendo los servicios de transporte lacustre a las personas que requieran ese medio para ser trasladados de un lugar a otro, relaciona su actividad profesional y sus funciones, "...mediante la cual quien la ejerce trata de acercar la oferta con la demanda, a efectos de promover la contratación. En consecuencia, el corredor es un intermediario entre quien ofrece una cosa y quien puede o quera tomarla, a fin de ponerlos de acuerdo para terminar el negocio jurídico de que se trate..."⁴³, debe de tener la habilidad de persuadir con el único fin de lograr que el dueño de la naviera y el pasajero celebren un contrato de transporte de servicio lacustre.

d) Embarcador: es aquella persona que tiene la función de establecer y adecuar el espacio físico y seguro de las mercancías que son transportadas de un lugar a otro por medio de un buque, lancha o cualquier otro medio acuático, en tanto constituye un auxiliar del capitán, en el sentido que se encarga de cargar, supervisar y controlar las cosas transportadas, su relaciona laboral es directamente con el dueño de la naviera, de quien recibe instrucciones del modo de abordar las pertenencias de los usuarios, al igual de ese percibe una remuneración mensual, quincenal o semanal por la labor que realiza en las relaciones comerciales del transporte lacustre, atendiendo las exigencias que de la misma actividad naviera se deriven.

e) Gestores lacustres: se enrolan en las actividades de servicio lacustre al momento de contratar con el dueño de una naviera, para que se le proporcione indirectamente el

⁴² **Ibid.** Pág. 237.

⁴³ **Ibid.**



servicio, en tal sentido este sujeto contrata en nombre de los pasajeros o usuarios que no le han delegado ningún poder general ni especial, sin embargo estos utilizan la unidad de transporte lacustre para trasladarse de un lugar a otro con motivo de visita o situaciones turísticas recibiendo a cambio de su intermediación una cuota, precio o tarifa grupal o individual dependiendo el motivo por el cual gestione el servicio, también es conocido como gestor turístico lacustre.

2.2.3. Derechos adquiridos por la prestación de servicio lacustre

Los derechos que adquiere el prestador del servicio de transporte lacustre, deben atender el sentido estricto del cumplimiento del convenio con el usuario o pasajero, algunos derechos son reclamables desde el momento en que se celebra el contrato de transporte entre las partes y otros hasta el momento del cumplimiento del encargo o la prestación, es decir, si se tiene la obligación pendiente de cumplimiento no podría exigirse el derecho del prestador del servicio.

El pasajero se obliga a efectuar el pago del servicio hasta que el viaje haya culminado, aunque en ciertas circunstancias las personas encargadas de los recepciones de servicio de transporte lacustre efectúan cobros por anticipado, esto no debe de entenderse que la obligación de transportar al pasajero o la mercancía se tenga por cumplida, debe de evitarse en todo caso tarifas abusivos respaldándose en los derechos que poseen en tanto vulnerando la efectiva esencia del servicio público dirigido a las personas que demanden la utilización de medios de transporte.



Atendiendo a lo preceptuado en la Ley de Protección Consumidor y al Usuario, Decreto Número 006-2003 del Congreso de la República, en virtud de no tener doctrina legal que sustente estos derechos, en tal circunstancia se indica que tiene los siguientes:

a) Exigir y recibir una cuota, tarifa o precio por el servicio de transporte lacustre suministrado al pasajero o usuario, esto debe cancelarse de acuerdo a la forma en que hayan pactado las partes.

b) Si el prestador del servicio de transporte lacustre, no culminare el viaje, tendrá derecho al pago parcial del mismo hasta el precio justificable según los kilómetros recorridos y lo establecido en el tarifario.

c) Solicitar el cumplimiento de lo convenido en el contrato de transporte lacustre al usuario o pasajero, en la forma, modo, lugar y tiempo establecido.

d) Exigir al pasajero un comportamiento adecuado y social en el momento de efectuarse el viaje, evitando cualquier daño a la unidad que le sirva como medio de transporte lacustre, caso contrario éste responderá de los daños que cause y a los perjuicios que ocasione a cualquier pasajero de la misma embarcación.

e) Establecer normas internas que permitan una convivencia pacífica entre los pasajeros o entre estos y el capitán, gestor, corredor o embarcador antes, durante y después del viaje para evitar cualquier inconveniente.



2.2.4. Obligaciones del prestador de servicio de transporte lacustre

Derivado de un contrato de transporte lacustre el prestador del servicio, así como ejerce derechos, también tiene obligaciones que cumplir con el pasajero, con base en el Decreto Número 006-2003 del Congreso de la República, Ley de Protección al Consumidor y al Usuario, se adecuan algunas obligaciones a la prestación del servicio del transporte lacustre estas son:

- a) Proveer al pasajero un seguro de transporte para preservar su integridad, salud y vida, por cualquier asunto que pueda ocurrir imposible de prever y evitar, derivados de un accidente naviero como lesiones corporales o la muerte de las personas a bordo de la nave acuática involucrada en el suceso, en tanto perciba un remuneración económica por el daño o perjuicio en el primer caso, en el segundo por la pérdida humana, un resarcimiento a los familiares con derecho a reclamar la indemnización.
- b) Respetar las mercancías que traslada, no violando el empaque y trasladarlos de acuerdo a la fragilidad de las mismas, atendiendo las recomendaciones específicas dadas por el usuario al contratar el servicio del transporte lacustre.
- c) Incluir en el precio o tarifa establecida lo relativo al impuesto al valor agregado, al momento de promocionar, publicitar u ofrecer el servicio que se provee.
- d) Indicar a los pasajeros o usuarios antes de iniciar el viaje la tarifa, precio o pago



establecido por la prestación del servicio, indicando la forma, modo, tiempo y lugar de pago al igual atender las obligaciones que pueda establecer la legislación constitucional u ordinaria en el país donde se presta el servicio.

2.3. Asociaciones de transporte lacustre

Las asociaciones de transporte lacustre, han tenido gran importancia e injerencia en la prestación del servicio, en virtud que es una agrupación de personas con fines propios, con patrimonio adecuado, tiene que tener el reconocimiento del Estado y actuar a través de un representante legal, en ellas se concuerda la forma de operación naviera, el establecimiento de la tarifa del servicio de transporte lacustre, velando por los intereses tanto de los usuarios como de los que prestan dicho servicio, por su calidad de persona jurídica para que tenga personalidad, debe de constituirse en la forma legal establecida, atendiendo todo lo preceptuado en las leyes del Estado en la que pretenda funcionar e inscribirse en el registro respectivo para adquirir derechos y contraer obligaciones.

Para actuar en las relaciones jurídicas de la vida civil, además de contar con su reconocimiento estatal a través del registro deberá referir los estatutos con que se regirá como asociación, integrando en su contexto todo lo relacionado a su funcionamiento, organización y estructura.

En el caso del Estado de Guatemala, la Constitución Política de la República de



Guatemala, en el Artículo 34, tipifica lo relacionado al derecho de asociación:....Se reconoce el derecho de libre asociación., el Código Civil Decreto Ley 106 del Jefe de Gobierno de la República da formalidades, reconocimiento del Estado, entre otros aspectos, el Artículo 15, indica a quienes la ley reconoce como personas jurídicas, en tanto en el numeral tres, se hace la siguiente referencia:....Las asociaciones sin finalidades lucrativas que proponen promover, ejercer y proteger sus intereses...económicos...sociales...cuya constitución fuere debidamente aprobada por la autoridad respectiva.

En tanto el Artículo 16 del cuerpo legal citando en el párrafo anterior regula lo siguiente: ...La persona jurídica forma una entidad civil distinta de sus miembros individualmente considerados: pueden ejercitar todos los derechos y contraer las obligaciones que sean necesarios para realizar sus fines y será representada por la persona u órgano que designe la ley, las reglas de su institución, sus estatutos o reglamentos, o la escritura social.

En cuanto a su reconocimiento en Guatemala el Artículo 18 de la ley civil, en su parte conducente indica:....La personalidad jurídica de las asociaciones civiles es efecto del acto de su inscripción en el registro del municipio donde se constituya..., en observancia a la antigüedad de la ley, a las reformas de los últimos años, estas personas jurídicas en la actualidad son inscritas en el Registro Electrónico de Personas Jurídicas adscrita al Ministerio de Gobernación, según el Artículo 438 del Código Civil:



...En libro especial de Registro de Personas Jurídicas se hará la inscripción de las comprendidas en los incisos 3º y 4º y párrafo final del Artículo 15 de este Código.

El Artículo 439 de la normativa civil guatemalteca preceptúa:...La inscripción se hará con presencia del testimonio de la escritura pública en que se constituya la persona jurídica..., seguidamente el Artículo 440, complementa lo anterior indicando:...Las asociaciones que menciona el inciso 3º del citado Artículo 15, presentarán para su inscripción, copia simple certificada de sus estatutos o reglamento y el acuerdo de su aprobación y del reconocimiento de su personalidad jurídica documentos que quedarán en poder del Registro.

Se determina que una asociación debe de contar con el respectivo reconocimiento del Estado, aunque no muy claramente indica el Código Civil esa posición, se entiende que ese reconocimiento se da en la escritura pública donde debe de constituirse la asociación, pero en la cita del Artículo 18 del Código, indica que el efecto del mismo es su inscripción, dada esta discrepancia contenida en la misma ley, quedaría a criterio del registrador la interpretación y la aplicación de la misma.

Puede considerarse que las asociaciones de transporte lacustre tienen el carácter de no lucrativas en virtud a su función en la prestación de un servicio que atiende una necesidad básica de las personas para trasladarse de un lugar a otro, con el objeto de comercializar, trabajar o por entretenimiento, canalizando las operaciones del

transporte, mejorando la prestación del servicio, atendiendo las exigencias de quienes utilizan la unidad de transporte.

2.3.1. Clasificación de asociaciones lacustres

Cuando se habla de asociaciones de transporte lacustre, se entiende que son las organizaciones con finalidades establecidas, por medio del cual un grupo de personas tratan asuntos de interés común para garantizar una estabilidad en su actividad económica y social, en tanto existe una clasificación de las mismas, que deben encuadrarse en interés público o privado.

a) Asociaciones sin fines lucrativas de transporte lacustre: son de interés público, en virtud de que sus finalidades van encaminadas al desarrollo social del lugar donde prestan el servicio de transporte lacustre, se observa que estas asociaciones no son muy comunes en criterio al aspecto dinerario, por lo que las personas persiguen ingresos, utilidades por la actividad que realizan, para su constitución debe de constar por escrito, en Guatemala establece que debe de ser en escritura pública, por los efectos registrales.

b) Asociaciones de transporte lacustre con fines lucrativas: conocidas por ser de interés privado, en tal razón las personas asociadas perciben beneficios remunerados material o económicamente por la prestación del servicio de transporte lacustre que hagan dentro de un tiempo pactado, sin que esta clase de asociación se suponga sea una



sociedad mercantil, por incrustar dentro de su objeto la finalidad lucrativa, no se encamina al interés particular, sino de la popularidad de necesidades de sus integrantes.

c) Asociaciones comunales de transporte lacustre: son comunales porque la mayor parte de sus asociados tienen intereses para el desarrollo de la comunidad al cual pertenecen y suministran el servicio de transporte lacustre, velan porque dicho servicio llegue a todas las personas que tengan necesidad de utilizar el medio de transporte, estas son constituidas por quienes son suministradores, utilizando financiamiento de la propia localidad organizada.

d) Asociaciones municipales de transporte lacustre: estas son creadas por disposición municipal, para adecuar y establecer un orden riguroso de la actividad naviera que se realiza dentro de la jurisdicción municipal, en lo relativo son los más comunes en tanto atienden intereses públicos, porque su organización y funcionamiento depende de la autoridad municipal, la desventaja clara es el establecimiento de la concentración administrativa de los asuntos de interés colectivo.

e) Asociaciones departamentales de transporte lacustre: dependen de la autoridad departamental, son creadas por acuerdos emanados del gobierno departamental, sus funciones van encaminadas a atender los intereses de los habitantes y visitantes del departamento en la forma prescrita por disposiciones reglamentarias, regularmente dependen de los consejos de desarrollo departamental por delegación del gobernador.



2.3.2. Organización, estructura y funcionamiento de la asociación de transporte lacustre

La organización de una asociación de proveedores del servicio de transporte lacustre, debe estar integrada por sujetos que prestan dicho servicio o que tengan relación directa con la actividad económica del mismo, en tal caso estos sujetos tiene la calidad de dueños de navieras, navieros, capitán y el gestor lacustre atendiendo su condición. Dichas asociaciones tienen que ser constituidas de acuerdo a las leyes del país que la regulen o las reconozcan, adecuando su reglamento o estatutos a las disposiciones legales aplicables, su estructura debe atender lo que su documento de creación establezca, su funcionamiento se generaliza a la forma de prestación del servicio de transporte lacustre y se especifica supervisando tal actividad.

En ese sentido debe tenerse en cuenta que dentro del campo de diligencia asociativa debe atender claramente las siguientes funciones:

a) Verificar la prestación del servicio de transporte lacustre a través de la persona designada por la asociación, quien debe de contar con nombramiento para el efecto sea necesario en el ejercicio de sus actividades designadas.

b) Ejercer un control interno sobre los proveedores atendiendo su finalidad establecida dentro de la actividad lacustre y esta sea adecuada a las necesidades de los usuarios o pasajeros.



- c) Debe establecer un tarifario para la prestación del servicio de transporte lacustre, que debe de ser conocido por los usuarios antes de la contratación.

- d) Mantener un control de ingresos económicos de los prestadores de servicio diariamente, para la sostenibilidad de la asociación.

- e) Que las unidades que se utilizan para el servicio lacustre llenen la calidad requerida, siendo estas revisadas de manera periódica por persona especializada en la materia asignada por la misma asociación.

- f) Otras funciones que la ley ordinaria establezca para las asociaciones.

2.3.3. Derechos y obligaciones

Como derivación de las funciones que realizan las asociaciones de transporte lacustre dentro del campo productivo sin ser comerciantes, atendiendo su forma social encaminado a su fin trazado como personas jurídicas reconocidas por las leyes y el Estado, pueden ejercer derechos y cumplir obligaciones adquiridas en su nombre por sus representantes legales, tales actos son distintos a la de sus asociados, en tal sentido además de los derechos establecidos en sus reglamentos internos, tienen los siguientes derechos generalizados:

- a) Se respete el control interno que ejerzan sobre sus asociados.



b) Percibir el ingreso total que genera la prestación del servicio de transporte lacustre, formando un fondo común que será distribuido entre sus asociados, atendiendo su calidad de asociación sin finalidades lucrativas.

c) Establecer un reglamento de la prestación del servicio de transporte lacustre atendiendo los requerimientos y experiencias de sus asociados adquiridas con posterioridad de forma comprobada.

d) Revisar a través de la persona técnica o profesionalmente especializada que designe, la equiparación y mantenimiento físico constante de las unidades de transporte.

e) Otros que las leyes del país le puedan otorgar en atención a la personalidad jurídica de las asociaciones sin fines lucrativas.

Derivado de los derechos que ejercen, se establecen obligaciones en el marco de sus funciones contenidas en el documento de constitución, reglamento interno o atendiendo lo preceptuado en la ley, en tanto de forma generalizada son las siguientes:

a) Respetar la persona de sus asociados.

b) Admitir cualquier sugerencia, queja, opinión y observación que emitan los socios, para el mejoramiento de las funciones en el campo comercial y social.



c) Establecer mecanismos internos para resolución de conflictos entre sus asociados, entre usuarios y asociados, en observancia de las leyes aplicables a los casos.

d) Imponer sanciones que a su criterio sean las adecuadas para contrarrestar los actos que sean contrarios a los principios de la asociación y al comercio, cometidos por los socios integrantes.

e) Capacitar constantemente al personal del transporte lacustre, para que la prestación del servicio satisfaga las necesidades de los usuarios o pasajeros.

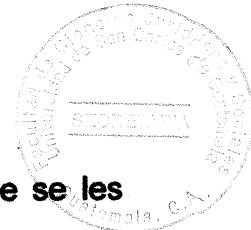
f) Elegir a sus directivos de acuerdo a los parámetros establecidos en su documento de constitución, reglamento interno o la forma que las leyes del país donde operen instituyan para el efecto.

g) Dividir los ingresos a los asociados de acuerdo a su actividad lacustre, participación constante en las actividades de la persona jurídica y persistencia en mejorar la calidad del servicio, deduciéndose inicialmente los gastos de sostenimiento y fortalecimiento de la asociación.

h) Concientizar a los asociados, navieros, capitanes, intermediarios, entre otros sujetos de la prestación del servicio de transporte lacustre, a la conservación del entorno natural en contexto de la flora y fauna del lugar, en tanto evitar la contaminación de los lagos donde faciliten sus servicios.



- i) Contribuir en el desarrollo comunitario de forma social y económica del lugar donde se constituyó la asociación en respuesta a las finalidades de la misma contempladas dentro de su documento de constitución.**
- j) Fomentar una buena relación entre los prestadores del servicio de transporte lacustre y el usuario o pasajero resaltando la amabilidad, respeto, entre otros aspectos morales y éticos.**
- k) Abrir espacio a los pasajeros o usuarios para que puedan presentar su queja contra los prestadores del servicio de transporte, dándole prioridad al asunto y su solución inmediata.**
- l) Crear un control naviero que facilite la prestación del servicio de transporte lacustre, para verificar los servicios básicos de transporte en lagos navegables.**
- m) Coordinar con las municipalidades o mancomunidades de municipios, el mantenimiento de los muelles, embarcaderos de abordaje y descarga, contribuyendo económicamente en el establecimiento de los mismos, así como las mejoras que se realicen por los daños que puedan sufrir por su uso en el tiempo y por acontecimientos naturales que puedan afectar su infraestructura de manera directa o indirecta.**
- n) Exigir a sus asociados el pago del impuesto respectivo por circulación de los vehículos acuáticos en el tiempo y modo establecido por el fisco.**



o) Colaborar con las autoridades respectivas proporcionando información que se les requiera relacionada a una unidad de transporte lacustre o sobre la identidad personal del propietario del mismo.

2.4. Municipio como ente autónomo supervisor del servicio de transporte lacustre

La Constitución Política de la República de Guatemala en relación al municipio establece en el Artículo 253: ...Los municipios de la República de Guatemala, son instituciones autónomas. Entre otras funciones les corresponde:...c) Atender de los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines propios....

La función edil debe ser inspirada por los principios específicos que preceptúa el Código Municipal, Decreto Número 12-2002 del Congreso de la República en su Artículo cinco: ...actúan de acuerdo con los principios de eficacia, eficiencia, descentralización, desconcentración y participación comunitaria..., en tanto el Artículo seis del mismo cuerpo legal indica: ...Las competencias del municipio son: a) propias... Las competencias propias son todas aquellas inherentes a su autonomía establecida constitucionalmente de acuerdo a sus fines propios..., el municipio se establece como un sujeto activo de la prestación del servicio de transporte lacustre en virtud de su participación concreta, específica y directa como ente autónomo supervisor de la actividad naviera.



"El servicio público puede explicarse como una actividad técnica destinada al público para satisfacer una necesidad de carácter general...tal actividad la reconoce la ley como servicio público y la desempeña directamente la administración pública o, indirectamente, por medio de particulares en quienes delega su ejecución por ejemplo: bajo el régimen de concesiones...como el transporte..."⁴⁴.

El municipio se halla en la calidad de sujeto de la prestación del servicio de transporte lacustre de acuerdo a su injerencia indirecta dentro de la actividad económica que desarrollan los prestadores del servicio, la libertad de elección de los usuarios o pasajeros del mismo, dando soluciones a ciertos conflictos acaecidos para lo cual esté facultado de conformidad con sus funciones, "...el municipio ha tenido una singular importancia, puesto que es la expresión más pura de los intereses sociales de grupo y el mejoramiento de la calidad de vida de sus integrantes..."⁴⁵.

Los fines del municipio van encaminados a satisfacer las necesidades de los habitantes como una unidad básica del Estado, sirviendo de soporte al desarrollo de las actividades de intercambio de prestaciones de servicios de diferente índole entre los sujetos de las relaciones comerciales, que en su territorio acuerden las personas que habitan en la circunscripción.

Se comprende que la función municipal no se limita a los servicios públicos básicos que provea la municipalidad, sino verifica otros servicios que sin ser prestador de los

⁴⁴ Calderón Morales, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo parte especial**. t. II. Pág. 200.

⁴⁵ **Ibid.** Pág. 175.



mismos coadyuva a que estos sean acorde a las necesidades de los habitantes, como es el caso del transporte lacustre, en donde este servicio en la mayoría de los casos lo presta un particular y no una municipalidad, pero esta interviene en el mismo como un tercero supervisor, auxiliado de las asociaciones de navieros del servicio de transporte lacustre. "El servicio público es el medio de que la administración municipal dispone para lograr su finalidad -el bien común-, los que están destinados a cumplir con las necesidades de carácter general de sus habitantes...en forma directa o indirecta..."⁴⁶.

El municipio como persona jurídica moral no puede actuar por sí misma, existe una autoridad municipal que lo administra y sirve a los habitantes del mismo atendiendo sus necesidades primordiales, el Decreto Número 12-2002 del Congreso de la República, Código Municipal en su Artículo nueve indica: ...El Concejo Municipal es el órgano colegiado superior de deliberación y de decisión de los asuntos municipales...gobierno municipal corresponde al Concejo Municipal...se integra por el alcalde, los síndicos y los concejales..., en tanto el concejo municipal como autoridad máxima de un municipio atendiendo a sus funciones y la ubicación geográfica del poblado debe crear una dependencia municipal que se encargue del control municipal del transporte lacustre.

Así mismo el gobierno municipal debe tener la supervisión de muelles y embarcaderos de carga y descarga, de personas o de mercancías, en consideración de la seguridad naviera de los pasajeros que usan los medios o unidades acuáticas para arribar dentro de su jurisdicción local.

⁴⁶ Ibid. Pág. 189.



2.4.1. Institución de supervisión municipal de transporte lacustre

Dentro de sus funciones establecidas en la Constitución Política de la República de Guatemala, el municipio como institución autónoma puede descentralizar sus actividades con el objeto de distribuir la carga municipal en el ejercicio administrativo, en tal caso el consejo municipal como órgano máximo de deliberación y decisión dentro de sus atributos se encuentra, crear entidades dependientes de su jurisdicción para el manejo de ciertas actividades dentro del municipio, en caso más específico establecer una unidad que se encargue de la supervisión y control de actividades de transporte lacustre, en virtud que dentro del área territorial de la localidad haya un lago navegable, que es utilizado como medio de navegación de un lugar a otro por embarcaciones de pasajeros y mercancías.

Al atender las necesidades básicas de un municipio que se encuentra a orillas de un lago navegable es primordial, determinar y crear una entidad que sea competente de verificar la correcta prestación del servicio lacustre, calificando su grado de idoneidad, si este realmente satisface las necesidades que demandan los pasajeros o usuarios, en dando caso hayan deficiencias debe de actuar como un sujeto subsidiario del servicio, en tanto el prestador del servicio corrija las deficiencias, debe tener acceso a la información de los sujetos que intervienen en ella, que tengan las calidades de dueños de naviera, corredores lacustre, capitanes de buques, intermediarios del servicio, así como de las unidades que se usan para la prestación de la misma, si estas cuentan con autorización del órgano estatal competente.



2.4.2. Obligaciones que debe de cumplir la entidad municipal

Atendiendo las necesidades que se presentan dentro de las relaciones de la prestación del servicio de transporte lacustre como parte supervisora, la institución municipal encargada debe inclinarse a observar los acuerdos y resoluciones que contengan las obligaciones emanadas del concejo municipal del municipio aledaño a un lago navegable, así mismo como criterio de aplicación general en la actividad las siguientes que para el efecto se citan:

- a) Prestar auxilio e información de la prestación a los pasajeros que utilicen el servicio de transporte lacustre, desde el punto de su jurisdicción municipal.
- b) Atender las quejas que se planteen por la ineficacia en la prestación de servicio por parte de las navieras u organizaciones navieras que tengan líneas autorizadas para trasladar a personas o mercancías de un lugar a otro.
- c) Prestar soluciones eficientes y momentáneas a las quejas presentadas por usuarios, a través de procedimientos administrativos que el mismo Concejo Municipal jurisdiccional determine para el efecto.
- d) Aplicar sanciones que sean efectivas y contundentes a los infractores atendiendo el ordenamiento jurídico establecido por la autoridad estatal competente, en tanto se le haya delegado tal función.



- e) Coordinar con la autoridad estatal competente, la promoción del respeto a los derechos de los usuarios y el cumplimiento de las obligaciones de los suministradores del servicio.**

- f) Tener observancia de la norma constitucional, las leyes ordinarias del país y de los acuerdos reglamentarios aplicables a la naturaleza de la prestación del servicio.**

- g) Tener un control riguroso de los prestadores del servicio de transporte lacustre, así como de exigir la inscripción de las asociaciones de estos en el registro respectivo para el reconocimiento de su personalidad jurídica.**

- h) Controlar el estado de los muelles y embarcaderos que sirven como punto de abordaje y descargue de personas o mercancías que sean transportados en lancha, barco, buque u otras embarcaciones similares.**

- i) Verificar el tarifario de precios en que se ofrece el servicio lacustre, si este es acorde a lo ordenado en la ley específica de la materia, caso contrario tendrá la facultad de reportar al transportista infractor a la entidad encargada de asuntos relativos a la protección del usuarios, para proceder a investigar el caso.**

- j) Proponer mejoras de la prestación del servicio de transporte lacustre a las asociaciones que se encargan de coordinar y estructurar los mecanismos esenciales para satisfacer las necesidades de los pasajeros o usuarios.**



k) Prestar capacitación a los prestadores de servicio de transporte lacustre dentro del marco de un correcto cumplimiento de las obligaciones contraídas mediante un contrato de transporte que se celebra con el usuario requirente.

l) Generar información pública mensualmente de la prestación del servicio de transporte lacustre.

2.4.3. Acciones municipales que se deben ejecutar en la actividad naviera

Dentro del contexto de acciones que deben ejecutarse por las autoridades municipales a través de la delegación, unidad o dependencia a su cargo relacionado a la actividad naviera, debe de observarse para el fomento lo establecido en la norma constitucional, leyes ordinarias del país y reglamentos, relativos al ejercicio de derechos y cumplimiento de obligaciones de los sujetos que intervienen en las relaciones jurídicas de la prestación del servicio de transporte lacustre citando las siguientes:

a) Verificar la correcta prestación del servicio en los embarcaderos y muelles públicos, designado personal capacitado con conocimientos específicos de la actividad naviera.

b) Creación de escuela para preparación de capitanes navieros del servicio de transporte lacustre, orientado a la atención al público, primeros auxilios, medidas de salvamento e información temprana para evitar tragedias al momento de la travesía acuífera, así mismo especializarlos de manera técnica y mecánica para la revisión del



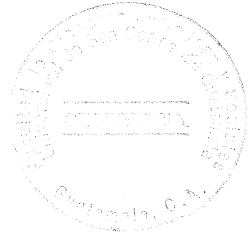
estado material del medio de transporte antes de embarcar del muelle de abordaje, fomentando el mantenimiento constante de las unidades.

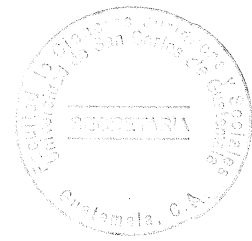
c) Instar y corroborar la contratación de un seguro de transporte de personas, también un seguro de daños de la embarcación, que cubra cualquier siniestro que pudiese ocurrir al momento del viaje.

d) Establecer lineamientos y especificaciones uniformes de la prestación del servicio de transporte lacustre, encaminado a mejorar las derivaciones de la actividad naviera.

e) Prestar capacitación constante a través de la escuela de prestadores del servicio o por medio de la Asociación de lancheros en los municipios respectivos.

f) Establecer oficina permanente de control de las embarcaciones en el cual exista un equipo técnico multidisciplinario que tenga la facultad de determinar el estado de las mismas, al igual de la calificación del servicio y la respuesta de satisfacción de los usuarios o clientes.





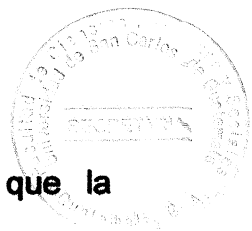
CAPÍTULO III

3. Derecho lacustre en protección de las personas que se transportan por embarcaciones

Las actividades del hombre deben de normarse para que estas puedan producir efectos jurídicos que repercutan dentro del conglomerado social, atendiendo a ese interés público, el Estado garante de la seguridad de sus habitantes debe de obligarse a dar cumplimiento con las exigencias que le sean planteadas, expuestas o simplemente de las que tenga conocimiento, debe de enfocarse en mantener el orden público y la paz social entre sus administrados.

La operatividad de una actividad dirigida al transporte lacustre, la cual se desarrolla gracias a la intervención de sus elementos que la motivan, las unidades que sirven para su efectiva prestación, los derechos y obligaciones que asisten a las partes que ponen en marcha dicha actividad, en tanto el Estado debe de intervenir en tales asuntos para normar la acción económica, fungiendo como garante de la efectiva prestación de servicios de transporte lacustre.

El Estado a través del órgano competente, debe de tener consideración del caso e inclinar a la efectiva regulación legal de este tipo de transporte, contemplando los derechos y obligaciones de las partes que intervienen, calidad de las unidades a utilizar, implementar mecanismo que eviten tragedias en el traslado de personas.



Al efectuarse el contrato de transporte lacustre, deben de observarse que la información preventiva en caso de dificultad o accidente sea instruida en los pasajeros, además de indicarse los mecanismos salvavidas que puedan implementarse en la emergencia, además de esto debe de contarse con un seguro de pasajeros contra accidentes, el cual cubra el riesgo desde el inicio de la movilización hasta su finalización.

Por tal razón es necesario la ordenación jurídica del derecho lacustre ya no como un derivado del derecho marítimo, sino como un derecho autónomo, invocando sus propios principios que la sustente y que sirvan de base para su funcionalidad en las actividades lacustres del ser humano, tener instituciones que determinen su aplicación dentro del territorio del Estado o espacio territorial determinado donde se ubique el lago o laguna, integrar garantías que fundamenten su atención a las áreas específicas de positividad, establecer penas para quienes incumplen o atenten contra su eficacia y sanciones como consecuencia del incumplimiento de sus normas.

Previo a conocer concretamente el derecho lacustre como rama autónoma del derecho, se puntualiza el derecho en términos generales como, "...norma que rige, sin torcerse hacia ningún lado, la vida de las personas para hacer posible la convivencia social... es un conjunto de reglas de conducta cuyo cumplimiento es obligatorio y cuya observancia puede ser impuesta coactivamente por la autoridad legítima."⁴⁷, el derecho como norma imperoatributiva es de exigencia general para todos los administrados dentro del Estado que lo imponga, las normas van encaminadas a contemplar dentro de sus

⁴⁷ Ossorio. Op. Cit. Pág. 293.



tipificaciones la actividades del hombre, que siendo estas positivas o negativas, conllevan a una consecuencia que amerite su alago o sanción.

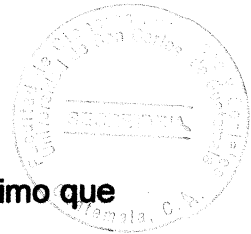
En tanto la regulación se engloba como "Ordenamiento o régimen de algo."⁴⁸, en ese orden de ideas se entiende que es la codificación o no de normas jurídicas que se encaminan a encuadrar el comportamiento de los individuos dentro de la sociedad, motivando la convivencia pacífica entre los mismos individuos que cohabitan en el conglomerado social, es decir, deben de aceptarse, cumplirse y aplicarse.

3.1. Derecho lacustre

Ha sido considerado desde la tradicional división del derecho, como una rama del derecho marítimo, en virtud de forjar las mismas características, por su adaptabilidad en la aplicación supletoria de las normas jurídicas en que se funda tal derecho, en el transcurso de los años se ha ido desligando poco a poco de su rama matriz hasta tornar ser un derecho semiautónomo, legislado de esa forma en varios países desarrollados, tomando ese modelo legislativo para ser adoptado con posterioridad en países en vías de desarrollo.

En ese orden de ideas se define al derecho lacustre como un conjunto de principios, doctrinas y normas que estudian todo lo que ocurre dentro del espacio determinado que ocupan los sistemas lacustres, la actividad naviera del ser humano, principalmente rige el transporte de pasajeros o cosas en lagos navegables.

⁴⁸ Ibid. Pág. 827.

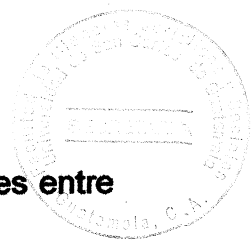


Desde el punto de vista moderado, se indica que es la rama del derecho marítimo que regula la actividad naviera en los lagos navegables con la intervención del ser humano como sujeto fundante de la acción, aunque de esta derivación en la actualidad no puede encajarse, en virtud de que el derecho lacustre tienden a adquirir autonomía a obtener su legislación específica dentro de un determinado espacio territorial en donde es necesario la implementación de una ley.

El enfoque objetivo, indica ser la rama del derecho que regula las actividades naturales que se realizan sobre las aguas navegables de un lago, en ese sentido, esta derivación del derecho incrusta en la actividad comercial que se realiza al prestar el servicio de transporte lacustre, sin entrar a analizar sus elementos personales que la motivan, para no crear conflicto de especificaciones y características.

Subjetivamente tiende a ser un derecho autónomo que regula el desarrollo de las actividades humanas en un espacio acuático, derivado de sus intereses, necesidades o de entretenimiento, enmarcando de esa forma la actividad naviera en su conjunto esencial, en tanto atiende a los elementos personales y el objeto jurídico, omitiendo su medio material y formal.

Se percibe que el derecho lacustre es una rama del derecho que regula y establece la organización, estructura y funcionamiento de la actividad naviera en lagos navegables, inducido por la acción humana de movilizarse de un lugar a otro, utilizando medios o unidades como lanchas, barcos motorizados entre otras embarcaciones, llevando



inmerso un contrato de transporte que debe contener un acuerdo de voluntades entre el lancharero quien queda obligado a transportar a la persona a su destino y el pasajero a pagar un precio o tarifa por el acto de la transportación sobre aguas navegables, debe de observarse los principios en que se fundamenta y atender a sus características que la singularizan de las demás ramas del derecho.

3.1.1. Principios de derecho lacustre

Los principios son conceptos en que se basan criterios establecidos para alguna ciencia en específico, tratándose del derecho como ciencia jurídica, tiene principios generales en que se basa para que efectivamente sea aplicada e interpretada, evitando el falso conocimiento de su verdadera esencia, en ese sentido, el derecho lacustre tiene principios específicos en que se sustenta su teoría que le da auge a su aplicabilidad y aceptación por parte de las personas que se emergen dentro de los asuntos que regula.

Atendiendo los propósitos establecidos del derecho lacustre, sus principios deben de formar parte del ordenamiento legal especial decretado por el organismo facultado para legislar dentro de la organización del estado interesado en normar la actividad naviera en general, de su aspecto doctrinario corresponde observarse lo sintetizado por los estudiosos de la ciencia del derecho, en tanto debe establecerse los criterios anteriores fundados en razón jurídica para el acatamiento y el uso constante de los mismos, orientando de esta forma los actos y voluntades de los seres humanos dentro del



ámbito de aplicación de este derecho, en lo que respecta a su alcance, de todo lo expuesto se indican los siguientes principios:

a) Principio de seguridad naviera: principio fundante del derecho lacustre, en virtud que relaciona los términos jurídicos que la conceptualizan como el de seguridad, "...sistema de prevención racional y adecuada."⁴⁹, naviera como término derivado de la navegación que se realizan por medio de las aguas, de tal determinación el análisis se encamina a concretar respecto a la seguridad naviera, en tal sentido se indica que es la prevención fundada y apropiada al momento de trasladarse de un lugar a otro en un buque de navegación sobre aguas de ríos, lagos y mares, brindado por el prestador del servicio de transporte acuático.

b) Principio de Integración: la prestación de servicio de transporte lacustre conlleva la integración de todos sus elementos internos para cumplir con el traslado de las personas o cosas de un punto origen a otro denominado destino, considerando que sin la unión de estos, es imposible la ejecución del acto respectivo, en tanto cimienta su funcionalidad y operatividad en este principio.

c) Principio de igualdad: al momento de prestar el servicio no debe de hacerse distinción de personas con iguales condiciones de vida, deben de ser tratados por igual, ser atendidos de conformidad con sus pedidos, sin obstaculizar la efectiva satisfacción del transporte para el cual contrata, "...la verdadera igualdad consiste en

⁴⁹ Ibid. Pág. 872.



tratar desigualmente a los desiguales.”⁵⁰, “...ha constituido un ideal logrado a través de muchos siglos y de muchas luchas...”⁵¹, su enfoque va adentrándose a la acción de locomoción que presta el capitán o sus auxiliares navieros.

d) Principio de servicio público: las personas encargadas de promover la utilización del transporte lacustre, así como los que ejecutan el acto de transportación deben de atender con la debida cordialidad a los usuarios, adaptándose a sus solicitudes, inquietudes o reclamos, en tanto se define servicio como “...elementos personales y materiales que, debidamente organizados, contribuyen a satisfacer una necesidad o conveniencia general y pública.”⁵², este conjunto determinado debe de llenar las expectativas de quien recibe la prestación del servicio público de transporte lacustre, “...de carácter técnico, prestado al público de manera regular y continua, para satisfacer una necesidad pública...”⁵³.

A este tipo de servicio público se le ha considerado impropio, porque no es prestado directamente por la administración pública central o municipal, “...es llevado a cabo por personas privadas, bajo el control estatal, con la particularidad de que el servicio prestado no satisface una necesidad básica de la población.”⁵⁴, la función de las instituciones públicas es únicamente supervisar la correcta prestación del servicio, limitándose a intervenir por queja presentada por el usuario ante la insatisfacción obtenida de un servicio público.

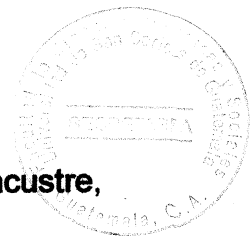
⁵⁰ **Ibid.** Pág. 466.

⁵¹ **Ibid.**

⁵² **Ibid.** Pág. 883.

⁵³ **Ibid.** Pág. 884.

⁵⁴ **Ibid.**



e) Principio de libertad de contratación: el usuario del servicio de transporte lacustre, tiene la preferencia de contratar con quien más le convenga, atendiendo a su economía, destino, rumbo y servicio, en ese enfoque "...implica tan solo el derecho a aceptar o no un contrato..."⁵⁵, esta se deriva de la libertad contractual en cuanto "...en sentido amplio, incluye dos elementos claramente distinguibles: la libertad de contratar o no contratar, y la libertad de fijar el contenido del contrato."⁵⁶, se materializa este principio cuando el pasajero o usuario conviene con el prestador del servicio, creando derechos y obligaciones recíprocos, pudiendo ser verbal o escrito, siempre atendiendo al poco formalismo que exigen los asuntos mercantiles.

f) Principio de libertad de elección: va enfocado en que el sujeto solicitante del servicio de transporte lacustre, tiene derecho de elegir la unidad por la cual decida trasladarse de su origen a su destino, teniendo alternativas propuestas de los prestadores del servicio, en este caso quien elige debe de ver su estabilidad, comodidad, entre otros puntos estratégicos que llenen sus expectativas.

g) Principio de libertad de navegación: toda persona tiene el derecho de locomoción para trasladarse de un lugar a otro, sin que se menoscabe sus garantías legales, este principio fundamenta que puede navegarse siempre observando los límites establecidos por la ley, en tanto este libre albedrío es "...reconocido a todos los habitantes de la nación para navegar por toda clase de aguas territoriales y

⁵⁵ **Ibid.** Pág. 548.

⁵⁶ **Ibid.** Pág. 547.



jurisdiccionales.⁵⁷, en ese sentido, no podrá limitarse a una persona, sino por causa justificada.

h) Principio de legalidad: todo prestador de servicio de transporte lacustre debe atender la normativa constitucional, ordinaria y reglamentaria aplicable en la actividad económica naviera que realiza, comprendiendo la autorización gubernamental para operar en un área determinada del sistema lacustre otorgada por la autoridad administrativa competente, atendiendo los derechos y obligaciones de sus pasajeros o de quienes utilizan el transporte para trasladar mercancías, observando sus propios derechos y obligaciones que enmarca su accionar como sujeto activo de la prestación dentro de la relación jurídica internada en el contrato de transporte, asimismo persistir en el pago del impuesto de circulación establecido en la ley fiscal aplicable.

3.1.2. Naturaleza jurídica del derecho lacustre

El derecho lacustre nace de las prácticas que se realizan en lagos navegables en el interior de una nación, surgiendo la necesidad de normar tales actividades efectuadas por los seres humanos y estudiadas por esta nueva rama del derecho. Con anterioridad se encuadraba en forma generalizada dentro del derecho a la navegación, "...comprende el transporte por mar, por ríos, por canales y lagos... forma de concebir la navegación y sus tres modalidades..."⁵⁸, conforme fueron cobrando importancia estas ramas del derecho en el quehacer diario de los seres humanos, se fueron

⁵⁷ *Ibid.* Pág. 549.

⁵⁸ Villegas Lara, René Arturo. *Derecho mercantil guatemalteco*, t. III. Pág. 340.

desligando de su origen jurídico hasta ser un derecho independiente, íntegro y autónomo.

De estas modalidades la primera rama que logró cobrar importancia fue el derecho marítimo, generando como consecuencia su autonomía a través de su legislación específica, "...comprende únicamente las normas jurídicas y los usos y costumbres que rigen las relaciones jurídicas que nacen del hecho de la navegación por mar, ya sea de cosas o personas, realizadas empresarialmente y con fines comerciales o de lucro."⁵⁹, al normarse la actividad marítima, ha sido entonces el cúmulo de regulaciones legales aplicables por analogía al derecho lacustre, en virtud que a este último no ha concebido importancia en los últimos años, en la actualidad es imprescindible su regulación legal, para evitar que se confunda la esencia jurídica del derecho marítimo con el lacustre, por ser dos ramas del derecho con categorías independientes.

Existe una gran brecha entre estas dos ramas del derecho a la navegación, el derecho marítimo se encuentra regulado de forma interna e internacional, en cambio el lacustre atiende solo el espacio territorial en que dé lugar su aplicación, restándole importancia a su esencia, en cierto punto legal considerándola un derecho dependiente de otras ramas, pero esto se ha dado por la inobservancia de los legisladores, a efecto se crean lagunas legales que dan lugar a interpretaciones erróneas de la norma jurídica, por lo que se concluye que este derecho es una derivación del derecho privado, en virtud de su relación con el derecho mercantil, a la navegación, marítimo y fluvial, mientras la legislación no le de otra naturaleza.

⁵⁹ *Ibid.*



3.1.3. Características del derecho lacustre:

Las características del derecho lacustre atiende a su ámbito de aplicación dentro de la circunscripción territorial donde se encuentre ubicado un lago, laguna o laguneta, también a su naturaleza jurídica, su esencia y sus fines, que marcan su estructura y sus cualidades únicas que la distinguen de otras ramas del derecho. La singularidad del derecho lacustre, se enfoca en su autenticidad, en su conceptualización jurídica, en tanto se enuncian las siguientes:

a) **Adaptable:** se asume teóricamente esta característica, porque el derecho lacustre se adapta en el ámbito territorial donde es aplicable sus lineamientos y estipulaciones, siempre que concurra el elemento natural específico, los asuntos derivados de las actividades de los seres humanos que impulsan el uso de aguas navegables estatales.

b) **Limitado:** el derecho lacustre se considera limitado, porque su ámbito de aplicación debe de hacerse en el lugar donde se localice geográficamente una acumulación permanente de agua, en grandes o pequeñas proporciones, regulando actividades de los seres humanos que se realicen a través del aprovechamiento de las mismas, por lógica jurídica no puede aplicarse tal derecho en espacios territoriales en donde no haya localización de lagos, lagunas u otros similares.

c) **Concentrativo:** va de la mano con la característica de derecho limitado, por lo que se enfoca únicamente en regular las actividades que se realicen sobre las aguas

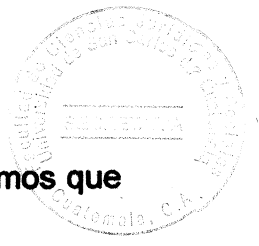


navegables de los lagos, fuera de ello no podría aplicarse el derecho lacustre a esas actividades en virtud de estar fuera de su ámbito de concentración. Para que el derecho lacustre entre a generar sus fines y objetivos establecidos dentro del marco de estudio doctrinario y legal, debe de conjugarse sus principios y sus elementos que la sostienen.

d) **Nacional:** su aplicación se considera interna, en contraposición con el derecho marítimo que tiene a la internacionalidad, esta rama del derecho se enfoca más en la localidad, en tanto su estructura y organización serán establecidas por normas jurídicas nacionales, estas fuera de las fronteras de la nación pierden su esencia, aunque sus principios impulsen su aspecto internacional.

e) **Autónomo:** aunque en varios países no se ha considerado su regulación legal, como otras ramas del derecho, tiende a constituir autonomía en virtud de tener elementos propios que la hacen separable e independiente de otras ramas, aunque en algunas legislaciones los induzcan a ser parte del derecho marítimo para la aplicación supletoria de normas a sus actividades objeto de estudio de sus elementos internos y externos, no lo hace perder su verdadera esencia y autonomía.

f) **Flexible:** sus principios lo hacen flexible y susceptible de ser incluido en regulaciones legales de países donde existe la necesidad de normar las actividades del hombre en el espacio interno del Estado donde se ubique una porción de agua acumulada de forma permanente, atiende esta característica su cambio constante durante el



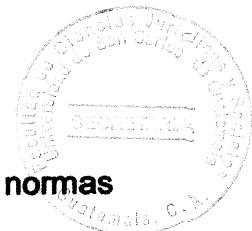
transcurso del tiempo, derivado de esto se va experimentado nuevos mecanismos que supone mejoras para la aplicación de derecho lacustre.

g) Integral: este derecho considera una armonía en sus elementos, la falta de uno de estos, supone un obstáculo para el cumplimiento de sus fines y por ende su deficiente aplicación dentro del ámbito territorial donde es invocado para regular las relaciones jurídicas de los seres humanos.

3.2. Regulación del transporte lacustre

Es de mérito regular el transporte lacustre de forma concreta, para que sea aplicada de forma libre, autónoma y se garantice la obtención de los fines establecidos para el efecto. En tanto se puntualiza que regulación legal es ordenamiento ajustado a ley, de la que pueden ser exigidas acciones u omisiones en el derecho positivo, circunscribe aspecto importante dentro del marco legal de un país, al permitirse al órgano competente regular legítimamente el comportamiento de sus habitantes, dentro de dicha regulación pueden normarse lo que se debe hacer, se debe dar, o no se puede hacer, en ese sentido se puede prohibir o consentir los actos ejecutados por voluntad del hombre, si se contemplan tipificados dentro del texto de la regulación legal.

Regular legamente el transporte lacustre, como actividad generadora de utilidades para los prestadores del servicio es indispensable y en tal caso debe ser aludido por el ordenamiento jurídico de un país, iniciando por su norma superior jerárquicamente,



para que a través de cadenas de validez dependientes de ésta, como las normas ordinarias atiendan las circunstancias para las cuales fueron creadas por la entidad legislativa designada por el Estado.

Ha sido punto clave la regulación del transporte en su forma general, en tanto un poco conflictivo por lo cambiante que puede ser, en cambio el transporte lacustre como objeto de estudio del derecho lacustre, se le ha restado importancia pues no se han considerado las necesidades o prioridades de la porción de personas que habitan alrededor de los lagos y estas tienen como única fuente de ingreso económico y recurso natural el mismo espacio acuífero.

La plataforma social no se ha enfocado en ciertos puntos estratégicos de la obligatoriedad de esta regulación legal, en tanto su inobservancia seguirá teniendo como consecuencia la falta de interés de las entidades municipales de las cuencas de los lagos, al igual el Estado vulnerando derechos de las personas que utilizan las unidades acuáticas para trasladarse de un lugar a otro sin las seguridades exigidas para el caso y un estancamiento del desarrollo de las leyes a la modernidad.

El Estado como garante del bienestar de sus habitantes, debe atender las necesidades, sin alterar el orden de los asuntos que ante él se someten, cuidar que los prestadores del servicio no actúen con arbitrariedades que afecten y atenten contra los transportados. Encuadrando ideas varios países han optado a través de la legislatura moderna y adecuada, incrustar en sus ordenamientos jurídicos la figura del derecho



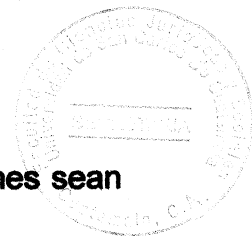
lacustre, no de una forma autónoma, pero respetando su esencia y su ámbito de aplicación.

3.2.1. Ley constitucional que garantice el derecho lacustre

La ley constitucional debe contener en su texto un conjunto armonioso de todos los asuntos relativos a los derechos que garantiza, las obligaciones que impone a sus habitantes, los deberes del Estado para con sus habitantes, las garantías que estos tienen para defender sus derechos, su organización y estructura estatal, pero en un enfoque más exacto debe de figurar el derecho lacustre de forma directa o indirecta que haga suponer su existencia dentro del ordenamiento jurídico.

El derecho lacustre como parte del ordenamiento constitucional, debe de establecer lineamientos que permitan su regulación exacta a través de una ley ordinaria, en tanto debe de considerarse como parte de los derechos colectivos, asumiendo una posición específica como la libertad de locomoción, dentro de los términos y prerrogativas que fije la ley para el efecto, según su condición pueda indicarse su limitación por seguridad nacional.

En el caso del Estado de Guatemala, la Constitución Política de la República de Guatemala, establece ciertos resabios del derecho lacustre dispersado dentro su texto, en tanto es preciso conocer del mismo para poder desarrollar el derecho como tal, concretando su ámbito de aplicación, respetando su espacio territorial, adaptando los

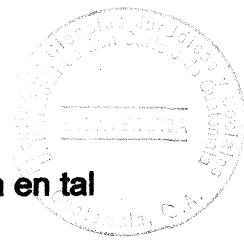


principios rectores en que sustenta su funcionalidad y a los habitantes a quienes sean sujetos de su diligencia.

Atendiendo la esencia y los principios de esta rama del derecho se cita lo siguiente:

Artículo dos, enuncia los deberes del Estado: ...Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, libertad, la justicia, la seguridad...de las personas..., los criterios asimilados por los derechos humanos, mientras el Artículo tres del cuerpo constitucional: ...El Estado garantiza y protege la vida humana...la integridad y la seguridad de la persona..., Artículo cuatro, ...En Guatemala todos los seres humanos son...iguales en dignidad y derechos..., en los primeros artículos del cuerpo legal citado, se establecen los principios que fundamentan el derecho lacustre de forma indirecta, producto de las aportaciones doctrinariamente puntualizadas por los estudiosos del derecho.

En el contexto orgánico de la Constitución Política de la República de Guatemala, se establece en el Artículo 121 literal, b) Las aguas de...los lagos, ríos navegables y sus riberas...y otras que sean susceptibles de regulación por ley..., Artículo 127, ...las aguas son bienes de dominio público, inalienables e imprescriptibles. Su aprovechamiento, use y goce, se otorgan en la forma establecida por la ley, de acuerdo con el interés social..., Artículo 128, ...las aguas de los lagos...para fines agrícolas, agropecuarios, turísticos...que contribuya al desarrollo de la economía nacional, está al servicio de la comunidad..., Artículo 131, ...en el desarrollo del país...gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turísticos...



Sobre lo estipulado en la norma constitucional, el Estado de Guatemala se obliga en tal sentido en regular el derecho lacustre y determinar su aplicación en los espacios acuíferos que tenga dentro de su territorio, estos sistemas lacustres forman una estructura económica para los poblados que se asentaron a sus orillas, como el caso de lago Amatitlán, a su cuenca se encuentra un municipio con el mismo nombre, el cual ha usado el sistema para ejercer actividades entorno al servicio de transporte lacustre.

El lago Petén Itzá tiene la peculiaridad que la comunicación entre los municipios que lo bordean es por medio de lanchas o barcos de tamaño regular, siendo estos comerciales o turísticos, se observan pequeñas embarcaciones de fabricación artesanal que ofrecen paseos a las islas formadas dentro del mismo lago o simplemente las unidades son utilizadas para ejercer la actividad local de la pesca dentro de sus aguas.

Atendiendo a la singular característica del lago Izabal, siendo el lago más grande de Guatemala, no tiene movimiento lacustre de forma constante, dándose este caso por existir únicamente dos poblados grandes establecidos en sus orillas, el municipio de El Estor y la aldea de Río Dulce del municipio de Livingston. Con especial atención el lago Atitlán, por su ubicación geográfica, ha sido motivo de movimiento turístico y comercial que ha dado lugar a un intercambio de servicios entre oferentes y demandantes, principal atención el transporte lacustre que ha sido elemental para comunicar a los municipios que lo bordean de manera ágil y rápida en sus relaciones comerciales, sociales y jurídicas.



3.2.2. Ley ordinaria que regule el derecho lacustre

Por mandato constitucional el Estado a través del órgano competente para legislar, debe actuar para normar la actividad naviera en sus espacios territoriales donde se haya ubicado un lago, se debe atender no por el hecho de su estipulación por la norma superior del Estado, sino por forjar que se ejerciten los derechos de los habitantes de ese espacio territorial y a la vez se cumplan con las obligaciones que de ello se deriven, debe de actuar como garante de las necesidades de sus habitantes, cumpliendo con sus deberes para llegar al bien común y la paz social como sus fines.

La legislación guatemalteca no establece en específico una regulación legal ordinaria del derecho lacustre que enmarque todas las actividades asimiladas por este, en tanto se encuentran en varias leyes, articulados que supletoriamente pueden aplicarse a este derecho, dentro del Código Civil Decreto-Ley 106, Artículo 458, regula cuales son los bienes nacionales de uso común en los incisos dos y tres: ...puertos, muelles, embarcaderos...construidos o adquiridos por el Estado o las municipalidades; Las aguas de...los lagos y ríos navegables y flotables y sus riberas...en la forma que establece la ley de la materia....

Es fundamental hacer mención del Artículo 462 de la ley civil guatemalteca, regula todo lo relacionado al uso de los bienes del Estado: ...constituyen patrimonio del Estado, de los municipios...están sujetas a leyes especiales..., en tanto los lagos son considerados bienes de uso común de todos los habitantes del territorio de la nación

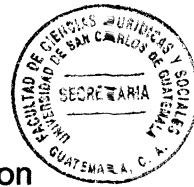


por disposición legal ordinaria, en el mismo Código Civil se hace referencia indirectamente de una ley que deba regular la actividad lacustre de las personas.

El Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República, dentro de su articulado regula el contrato de transporte en forma generalizada, aplicado supletoriamente al ámbito de la navegación lacustre, tiende a robustecer el aprovechamiento de este medio de transporte, el Artículo 794 establece: ...el porteador se obliga...a conducir de un lugar a otro pasajeros o mercaderías ajenas..., Artículo 800, ...porteadores serán responsables por los daños y perjuicios que causen los vehículos aun cuando la persona que los conduzca no sea empleada del porteador, siempre que el vehículo se le haya encomendado....

Dentro del mismo cuerpo legal se establece el contrato de seguro de transporte, de ese enfoque tiende a ser obligatorio la obtención de este seguro para responder ante los pasajeros o usuarios sobre cualquier daño o siniestro que se presente en el momento de estar en marcha la unidad de transporte lacustre, el Artículo 950, ...todos los medios empleados para el transporte y los efectos transportables, podrán ser asegurados contra los riesgos provenientes de la transportación., en observancia de lo establecido en la legislación ordinaria guatemalteca, consigna la exigencia de establecer un cuerpo legal especial que contemple de forma independiente las actividades que sistematiza el derecho lacustre.

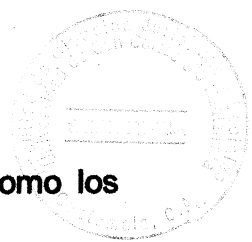
En legislaciones extranjeras se ha prestado interés de forma parcial a este derecho, sin



embargo existen normativas que regulan su conjunto sistemático en un mismo eje con el derecho marítimo y fluvial, como es el caso de Colombia con la Ley 1242 de 2008 del Congreso de Colombia, Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones, en el Artículo uno delimita sus objetivos y enmarca la actividad del derecho fluvial, aplicado supletoriamente al lacustre, ...proteger la vida y el bienestar de todos los usuarios del modo fluvial, promover la seguridad en el transporte fluvial y en las actividades de navegación y operación portuaria fluvial...desarrollar una normatividad que fomente el uso del modo de transporte fluvial....

En el articulado enunciado en el párrafo anterior de la Ley 1242 de 2008 del Congreso de Colombia, instituye el funcionamiento del transporte dirigido por particulares y supervisada por entidades estatales: ...igualmente, promover un Sistema Eficiente de Transporte Fluvial, garantizando el cumplimiento de las obligaciones pactadas en acuerdos multilaterales y bilaterales respecto de la navegación y el transporte fluvial, promover la armonización de prácticas de navegación y establecer un sistema de inspección efectivo y garantizar el cumplimiento de estas disposiciones., dando pauta de un eficaz régimen de regularización del transporte tutelada por el Estado como garante de los derechos de sus habitantes.

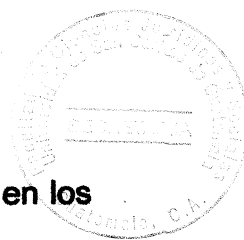
Por su parte la legislación nicaragüense contempla la Ley de Transporte Acuático, contenido en el Decreto Número 399 de la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, en el Artículo uno implanta su objeto y ámbito de aplicación: ...tiene por



objeto regular la navegación y los servicios que en ellas se presenta, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo, dotando a la Autoridad Marítima de los instrumentos suficiente para el desempeño de sus funciones..., el Estado nicaragüense regula y garantiza las actividades económicas navieras dentro de las fronteras del país.

Atendiendo al objeto de la ley, el Artículo seis del mismo cuerpo legal nicaragüense instituye un cuerpo de seguridad naviera, ...la política de la Marina Mercante, del transporte acuático y portuario se dirigirá a la consecución de los siguientes objetivos:...protección de la seguridad de la vida humana en las vías navegables...tutela de la seguridad del buque o artefacto naval, de la navegación acuática...protección del medio marino y del medio ambiente en general...servicios de transporte acuático y servicios portuarios económicos, eficientes y ajustados a las necesidades de comercio...garantía del mantenimiento de las navegaciones de interés público..., por lo que es necesario dentro de la regulación legal establecer un órgano estatal que ejerza control y vigilancia de la actividad naviera.

La regulación legal del transporte acuático en el Estado de Cuba, es uno de los modelos para Latinoamérica, su adaptación ha sido asimilada por los habitantes del país, a través de la Ley 115 de la Asamblea Nacional de Poder Popular, que contiene Ley de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, la que en su Artículo uno determina el ámbito de aplicación de la misma: ...regular el régimen general de la navegación en la República de Cuba, que comprende la que se realiza por el mar territorial y las aguas



interiores, así como en otros espacios marítimos adyacentes a su mar territorial en los que ejerce jurisdicción...sus servicios auxiliares o conexos, y lo relativo a los buques, embarcaciones y artefactos navales con fines comerciales o no, científicos, turísticos, deportivos o recreativos, y...relacionados con el transporte marítimo, fluvial y lacustre.

Las legislaciones extranjeras citadas concuerdan en fijar un objetivo único que debe ser observado al momento de su aplicación, en tanto es primordial hacer énfasis en la legislación nicaragüense que no se limita en normar las actividades, en tanto abarca en su conjunto los deberes estatales para garantizar el cumplimiento de la ley al implementar una institución gubernamental que tenga la calidad de garante de la eficaz prestación del servicio de transporte lacustre, el legislador en ese caso pensó en tal regulación por las relaciones comerciales internacionales de la nación en consecuencia indirectamente reguló el movimiento comercial y turístico interno dado a la existencia de lagos como el Nicaragua y Managua dentro del territorio del país centroamericano.



CAPÍTULO IV

4. Transporte lacustre en el lago Atitlán como principal medio de locomoción en el departamento de Sololá

Sololá es uno de los 22 departamentos de la República de Guatemala, situado en el altiplano occidental del país, por su ubicación geográfica se pueden observar varios accidentes geofísicos, valles, planicies, montañas de singular altura, tres volcanes Atitlán, Tolimán y San Pedro, cuenta con 19 municipios distribuidos en los 1,061 kilómetros cuadrados, "...colinda al norte con los departamentos de Totonicapán y Quiché; al este con el de Chimaltenango; al sur con el de Suchitepéquez; al oeste con los de Suchitepéquez y Quetzaltenango. Sololá se erigió como departamento por decreto de la Constituyente del cuatro de febrero de 1825."⁶⁰

"El área de Sololá es de origen volcánico. Los distintos tipos de suelo en su mayoría se encuentran en terrenos fuertemente ondulados y escapados...presenta alturas de consideración relativa, desde las cuales se observan panoramas sorprendentes, estando enclavado casi en el centro del departamento, el lago de Atitlán, en la parte sur de lago se encuentran los volcanes de Atitlán, San Pedro y Tolimán y en la parte norte se encuentran cerros altos y montañas que forman una especie de muralla"⁶¹, siendo área patrimonio natural de la nación de aprovechamiento turístico y comercial para los habitantes del departamento.

⁶⁰ Asociación de Amigos del Lago de Atitlán. **Educando para conservar.** Pág. 11.

⁶¹ **Ibid.** Pág. 12.

4.1. Lago Atitlán

“El lago de Atitlán es uno de los cuerpos de agua dulce de mayor importancia de la región de América Central, es el lago más grande de Guatemala en volumen. Atitlán es un lago profundo, que cuenta con una extensión de 130 km², está situado actualmente a 1,554 metros sobre el nivel del mar, el fondo del lago se sumerge hasta una profundidad máxima detectada de aproximadamente 324 metros y en promedio de 188 metros. Se le calcula un volumen de 24.4 km³, toda la demás agua dulce almacenada en el resto de lagos y lagunas de Guatemala cabe en el Lago de Atitlán.”⁶².

Este lago puede tornarse un poco peligroso su travesía por la profundidad que tiene, al igual por el aumento de volumen de sus aguas en tiempo de invierno, en tanto debe de observarse ciertos mecanismos de seguridad para los pasajeros y prestadores del servicio de transporte lacustre que manejen la unidad acuática.

“El Lago de Atitlán es un lago tropical de montaña, su ubicación altitudinal y latitudinal así como sus características físicas, químicas y biológicas lo hacen único en el mundo; sus aguas son alcalinas...duras, ricas en bicarbonato. Con alto contenido de oxígeno disuelto y con alta transparencia...sin embargo su característica muy importante es el tipo hidrogeoquímico de sus aguas que se clasifican en Sódica-Magnésica-Cálcica-Bicarbonatada...eso quiere decir que a pesar de que es un lago de agua dulce tiene características muy similares al agua del mar, son aguas únicas en el mundo...”⁶³.

⁶² **ibid.** Pág. 90.

⁶³ **ibid.**

Atendiendo al origen de lago Atitlán dentro de la superficie territorial que ocupa, asimila características tectónicas por los accidentes geográficos ubicados en sus alrededores. “El lago de Atitlán es de origen volcánico, es decir, que se formó después de un largo proceso tectónico y volcánico de casi 14 millones de años en el que varios volcanes surgieron, explotaron y desaparecieron dando origen a otros volcanes. La voluminosa erupción que hizo la caldera volcánica de Atitlán tuvo lugar hace 84,000 años.”⁶⁴.

4.1.1. Breve reseña histórica del lago Atitlán

“Los procesos de formación de la caldera de Atitlán se encuentran asociados a un volcanismo de zona de subducción, donde la corteza oceánica se hunde por debajo de la corteza continental. La fricción producida por el choque de estas placas...produce la fusión de estas, generando un material...llamado magma. Este magma va ascendiendo a través de la corteza y se puede almacenar en cámaras magmáticas o puede ser expulsado, dando lugar a los volcanes y calderas.”⁶⁵, este acontecimiento según los estudios realizados se distribuye en tres grandes etapas de conocimiento científico del surgimiento de Atitlán como lago:

a) La primera etapa se le ha determinado científicamente como caldera de Atitlán uno, siendo la estructura natural inicial para la formación del orificio volcánico, desarrollando su actividad de esta forma, “...se formó una gran cámara magmática que explotó expulsando flujos y cenizas. Al vaciarse ésta el terreno colapsó formando la

⁶⁴ **Ibid.**

⁶⁵ **Ibid.** Pág. 13.

caldera de Atitlán I. las cenizas expulsadas se acumularon y consolidaron dando lugar a la cordillera María Tecún, al norte del departamento de Sololá.”⁶⁶.

b) En la segunda etapa se observa una unión de las montañas al norte de la caldera, establecidas por la primera explosión del cráter volcánico, “...se formó una cámara magmática menor, que fue expulsada en varias erupciones que formaron las laderas de San Jorge, Panajachel, Santa Catarina y San Antonio. Al vaciarse esta cámara magmática formó la caldera Atitlán II.”⁶⁷, que comprendía el espacio sur y formando cordilleras al noroeste del actual departamento de Sololá, de donde descienden presentemente los ríos San Francisco y la Catarata que alimentan el lago.

c) De la tercera etapa en definitiva se notó la acumulación de aguas provenientes las corrientes hídricas del norte, dentro del valle formado por los fenómenos tectónicos que dieron origen a la Sierra Madre donde se encuentra incrustado el lago Atitlán, “...sucedieron los siguientes eventos que dieron lugar a la formación actual del lago de Atitlán: Comienza con el nacimiento de los antiguos volcanes que actualmente se encuentran...desaparecidos: Volcán Tecolote...Volcán San Marcos...Volcán Paquisis... se estaba formando una enorme cámara magmática que posteriormente dio lugar a la erupción de “Los Chocoyos”. El magma y cenizas que arrojó la erupción cubrió por completo el territorio de Guatemala, y se han encontrado cenizas de esta erupción desde Panamá hasta Florida, Estados Unidos.”⁶⁸.

⁶⁶ **Ibid.**

⁶⁷ **Ibid.** Pág. 14.

⁶⁸ **Ibid.**

De estas etapas la más emblemática es la tercera que da origen al lago como tal, así como sus vallas naturales formadas a su alrededor, entre cerros, montañas y volcanes que en la actualidad impresionan su belleza, "...ríos que surcaban el aérea incluyendo el Quiscab y el San Francisco, comenzaron a llenar la depresión, iniciándose así la formación de un nuevo lago, el Lago de Atitlán. Por último, se forman en el margen de la caldera Atitlán III, los actuales volcanes: el primero fue el volcán San Pedro; posteriormente, el volcán Tolimán y Atitlán, y finalmente surgió en los últimos milenios el Cerro de Oro."⁶⁹, el lago Atitlán ha tenido un mítico surgimiento, por su origen volcánico o de cráter, no ha dado lugar a determinar su profundidad y conocer el paradójico apareamiento repentino de sus particulares fenómenos climáticos.

4.1.2. Fenómenos que afectan el transporte lacustre en el lago Atitlán

El lago Atitlán por su característica geográfica tiende a ser mítico desde cierto punto de vista, por los fenómenos que en él se observan de forma cotidiana, contemplado como un acto común de la naturaleza por los habitantes del lugar, durante el lapso en que se presentan los fenómenos sobre sus aguas, estas se tornan inestables y violentas que hacen la difícil tarea de transportarse de un poblado ribereño a otro, utilizando las unidades de transportes que para el efecto se manejan. Tales fenómenos suelen presentarse agitando las aguas del lago de manera momentánea o permanente dependiendo de la época climática, el principal hecho natural son los vientos "...tienen mucha importancia para los alrededores del lago porque afectan...las condiciones del

⁶⁹ Ibid.

agua.”⁷⁰, estos vientos que a continuación se detallan han sido nominados con vocablos indígenas para identificarlos según su rumbo.

a) Xocomil: “Es en las primeras horas de la tarde...un viento sur procedente de San Lucas Tolimán o de San Juan La Laguna, que asciende y hace que el lago se torne más agitado...el viento del sur no asciende...el agua permanece en calma, haciendo apacible el recorrido de los navegantes. Estos vientos, por provenir de la vertiente del Pacífico, tienen la característica de ser secos. Son vientos descendentes, que tienen un movimiento vertical que determina modificaciones de la temperatura.”⁷¹, su nombre deriva del vocablo tz’utujil, xkon y meel, que traducido al español es, el que viene de la izquierda, ha sido causante de varios accidentes acuáticos en los últimos años en las cercanías de los pueblos de San Pedro y San Pablo La Laguna.

b) Viento iiq’: es un viento permanente durante la época de invierno, que torna violenta las aguas del lago Atitlán haciendo difícil su navegación en embarcaciones de tamaño regular, su nombre proviene del vocablo tz’utujil, iiq’ que significa viento, es el único viento que proviene del norte hacia el sur, formando olas de medio metro a un metro de altura que topan con las faldas de los volcanes ubicados al sur del lago se señala que es, “...un viento norte...este viento no tiene límite de duración, el agua se agita día y noche. El iiq’ es muy temido, pues suele ser la causa de temporales...es muy fuerte y arroja a las orillas de lago las canoas mal guardadas.”⁷².

⁷⁰ **ibid.** Pág. 91.

⁷¹ **ibid.**

⁷² **ibid.** Pág. 92.

c) Ruxlaa' Juyú: "...un viento repentino pero de lejos se aprecia que viene y uno lo ve pasar y desaparecer. Los pobladores lo ven sobre la superficie del lago como si estuviera limpiando."⁷³, es un tipo de viento original de Atitlán porque nace de sus volcanes en forma de vapor, descienden sobre las superficies de las aguas en forma de nubes, dando apariencia de neblina, agita tranquilamente las aguas del lago pero no la torna violenta, el efecto es la de opacar la vista al momento de transportarse, su nombre proviene del vocablo tz'utujil ruxlaa' juyu' que significa olor del cerro o de la montaña.

d) Pam umul: "...es un viento que se forma frente a las costas de Panajachel, por estas alturas, que son por encima de los 1,500 metros. La atmosfera es transparente y la luz intensa. Este fenómeno se debe a que es un territorio plano, situado a gran altura y muy cerca de la franja tropical, lo cual lo aproxima al estrato superior de circulación del aire."⁷⁴, es muy común su presencia en la circunvalación norte del lago, hace agitar sus aguas de forma circular, no representa ningún peligro para quien navegue en tiempo que es notorio la actividad del fenómeno natural. Su nombre proviene del kaqchiquel Pam umul, que significa dentro del remolino o lo que va en forma circular.

4.1.3. Reseña histórica del transporte lacustre en el lago Atitlán

Por su frecuente uso para trasladarse de un lugar a otro, el transporte lacustre se encuentra enraizado en las actividades cotidianas de los habitantes de los municipios y

⁷³ **Ibid.**

⁷⁴ **Ibid.**



aldeas que bordean el lago Atitlán, por ser un medio de fácil comunicación e intercambio comercial y otro punto que ha permitido el auge de este tipo de transporte en el departamento ha sido la restricción para la construcción de vías de comunicación terrestres por la forma precipitada de sus montañas.

“En tiempos pasados la única forma de llegar a la orilla opuesta del lago de Atitlán era tomar una canoa hacia Panajachel, o bien, si el destino era Sololá, por la playa hacia Jaibal...los pedranos salían muy temprano antes del amanecer, para retornar a sus hogares ya tarde, a menudo después de oscurecer y de haber luchado por varias horas contra un fuerte oleaje.”⁷⁵. (sic.).

“En otros tiempos una canoa grande salía de San Pedro, todas las mañanas aproximadamente las 7:30, dejaba en Santiago a los pasajeros y sus mercancías, a eso de las 9 de la mañana; y al medio día se hacía el retorno a San Pedro. Este viaje por las laderas del volcán es más corto y seguro que la travesía en canoa directa y en medio del lago, hacia Panajachel, el cual cubre cerca de 15 kilómetros...anteriormente los remeros eran empleados municipales *ad honorem* con el rango de regidores auxiliares, y la canoa grande era propiedad de la municipalidad...”⁷⁶.

“Alrededor de 1950, Don Tru' Kiyaq'ayiin, era el hombre que ofrecía el servicio de transporte en su primer cayuco, en ese trasladaba a la gente de los pueblos que se ubican al sur occidente del lago, especialmente a los de San Pedro La Laguna a

⁷⁵ Tax, Sol., Rojas Lima, Flavio., Hinshaw, Robert., Paul, Benjamín D., Rosales, Juan de Dios., Woonds, Clyde., Douglas, William G. *Los pueblos del lago de atitlán*. Pág. 94.

⁷⁶ *Ibid.* Pág. 95.



Santiago Atitlán y viceversa. El cayuco podía cruzar las altas olas, manteniéndole equilibrio en la parte de atrás a través de dos remos cruzados en ambos lados para dirigirse a su destino. En estos años el pasaje era de 5 centavos y con responsabilidad de remar.⁷⁷ “En 1953 a 1954 los pedranos se arreglaban con propietarios de lanchas en Panajachel para un servicio regular de pasajeros y carga...un pasaje de ida, aparte de las mercancías costaba 20 centavos...”⁷⁸, (sic.), en la actualidad se ha llegado a cubrir el servicio de transporte lacustre con modernas y aceleradas unidades de motor.

4.1.4. Derecho consuetudinario de los pueblos del lago Atitlán

De acuerdo al Convenio 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes, de la Organización Internacional del Trabajo, ratificado por la República de Guatemala, contenido en el Decreto Número 9-96 del Congreso de la República, en el que se reconoce que los pueblos aborígenes se les sean facultados para manejar y controlar todos los asuntos relacionados a su desarrollo social, económico y humano, con base a su cosmovisión originaria, atendiendo a su forma de organizacional eminentemente nativo.

La Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 58: ...reconoce el derecho de las personas y de las comunidades a su identidad cultural de acuerdo a sus valores, su lengua y sus costumbres., en congruencia con el Artículo uno literal a), del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, ...a los pueblos en países

⁷⁷ <https://historiadornativo.wordpress.com/2012/04/27/el-primer-cayuco-como-transporte-en-el-lago-atitlan/> (consultado: 7 de mayo de 2017).

⁷⁸ Tax., Rojas Lima., Hinshaw., Paul., Rosales., Woods., Douglas. *Op. Cit.* Pág. 94.



independientes, considerados indígenas por el hecho de descender de poblaciones que habitaban en el país...cualquiera que sea su situación jurídica, conservan todas sus propias instituciones sociales económicas, culturales y políticas....

De lo anteriormente expuesto los pueblos indígenas que integran las comunidades lingüísticas Kaqchikel y Tzúujil que bordean el lago Atitlán, en los tiempos antiguos aplicaron su derecho consuetudinario para normar la actividad del transporte lacustre en el lago, siendo su fundamento los conocimientos, la razón y la lógica con que percibieron el espacio geográfico de la acumulación acuática como lo desarrollan los resabios históricos del transporte.

Ciertos municipios de la etnia Tz'utujil ubicados en la parte sur del lago Atitlán, en especial el municipio de San Pedro La Laguna, que fue pionero en la implementación del transporte masivo de personas sobre las aguas navegables, concibiendo de esa forma la implementación de un derecho consuetudinario atendido por el resto de municipios al utilizar las unidades rusticas, lo que en transcurso de los años este fue adaptado por otros municipios de etnia Kaqchikel ubicados en la parte norte de la ladera volcánica de Sololá, como Panajachel y Santa Cruz La Laguna.

Las costumbres ancestrales de los pueblos originarios siguen siendo objeto de aplicación en el campo de la prestación de transporte lacustre en el departamento de Sololá, atendiendo el Artículo 66 de la Constitución Política de la República de Guatemala, ...Guatemala está formada por diversos grupos étnicos entre los que



figuran los grupos indígenas de ascendencia maya. El Estado reconoce, respeta y promueve...costumbres...formas de organización social..., concretando tal fundamentación en el Artículo ocho del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, ...tomarse debidamente en consideración sus costumbres o su derecho consuetudinario...e instituciones propias siempre que éstas no sean incompatibles con los derechos fundamentales....

En la actualidad las personas encargadas proveer el servicio naviero en jurisdicción de la reserva de usos múltiples de la cuenca del lago Atitlán, han abusado de la tutela legal proporcionada por la norma constitucional y por el convenio relacionado con anterioridad, al implementar mecanismos que generen abusos y arbitrariedades dirigidos a vulnerar derechos fundamentales de los seres humanos alterando el orden jurídico nacional, el tal caso ya no consagra la aplicación del derecho consuetudinario en las actividades de transportación de personas, dando lugar a ilegalidades notorias.

4.1.5. Clases de embarcaciones que viajan sobre el lago Atitlán

“Se presume que los indígenas de los pueblos a la orilla del lago han estado ahí por centurias, sino desde “tiempo inmemorial”. Han avanzado la construcción de canoas... las canoas son de tipos rudimentarios y aparentemente son apreciadas solo por lo que valen en si... los pueblos hacen más uso de canoas para transporte...”⁷⁹, en tal sentido la primera unidad del transporte lacustre ideada por los pobladores de los pueblos de la

⁷⁹ **Ibid.** Pág. 22.

cuenca del lago Atitlán fue la canoa, como punto de partida hasta llegar a los barcones turísticos que funcionan a base de motor, de esto se enuncian los medios utilizados por las lugareños iniciando con lo más rudimentario hasta lo moderno o motorizado.

a) Cayuco: elaborado de pino o ciprés de toque artesanal, es un medio de transporte lacustre con capacidad para transportar pasajeros y mercaderías, generalmente con un remo de doble paleta para equilibrar la travesía sobre las aguas, su parte frontal es de forma puntiaguda para romper el oleaje, laterales de una especie laminada y la trasera de dos reglas de nueve centímetros que sirven para jalar elemento pesquero.

b) Canoa: embarcación menor de elaboración rústica a base de caoba, es un medio unipersonal regularmente utilizado para pesca artesanal por los habitantes de los poblados próximos a la circunvalación del lago Atitlán, es de remo de una sola paleta, su frontispicio es puntiagudo destinado a romper olas al ejecutarse la travesía o al momento de realizar la actividad económica pesquera, a los lados se le colocan elementos plásticos que permitan su mejor flotabilidad sobre las aguas.

c) Bote: esta unidad acuática fue el enlace entre lo rudimentario y la modernización del transporte lacustre, su construcción es a base de madera de caoba y pino, pero no se quedó con el remo de paleta, se le instaló motor de gasolina para ser impulsada al movimiento sobre las aguas navegables así acortar el tiempo de traslación, considerado como "...una embarcación de pequeña eslora con capacidad para flotar y moverse en el agua, ya sea dirigido o no por sus ocupantes. Responde a las



necesidades de vía marítima o fluvial y ofrece diversas actividades como el transporte de personas o mercancías..."⁸⁰

d) Lancha: "Barca grande de vela y remo, a veces con motor, que se emplea para servicios auxiliares de los barcos, dentro de los puertos y para el transporte entre puertos de la misma costa. Específicamente, la mayor de las barcas que llevan a bordo los buques."⁸¹, estas tienen una cubierta elaborada de fibra y plástico, son movilizadas por procedimientos digitales hidráulicos o manuales de palanca, atendiendo a la capacidad de transporte de pajareros y mercancías.

e) Falucho: "...cuya característica principal es que su palo va muy inclinado hacia proa y que la vela que iza es latina. Los faluchos de mayor desplazamiento aparejan además de la vela, una mesana y un foque. El máximo desplazamiento que suele tener es de unas 100 toneladas. Los faluchos de pesca son más pequeños y no llevan mesana."⁸², en el lago Atitlán es usado para pesca en gran escala, estas unidades son de un tamaño que no sobrepasa los nueve metros de largo y cuatro de ancho.

f) Yate: "...embarcación de recreo como toda aquella de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y hasta 24 metros, medida según los criterios fijados en las normas armonizadas aplicables y proyectada para fines deportivos o de ocio, con o sin ánimo de lucro, y las embarcaciones diseñadas con fines de entrenamiento para la

⁸⁰ <http://nave-gacion.blogspot.com/p/clases-de-barcos.html> (consultado: 15 de mayo de 2017).

⁸¹ <http://www.galeon.com/sanfermandoisla/glosario.htm> (consultado: 15 de mayo de 2017).

⁸² <http://nave-gacion.blogspot.com/p/clases-de-barcos.html> (consultado: 15 de mayo de 2017).

navegación de recreo.”⁸³, no muy común verlos navegar en las aguas del lago Atitlán, han sido objeto de arrendamiento para el traslado privado de un lugar a otro de personas con visita enmarcado en la confidencialidad o simplemente un paseo privado por las riberas del lago.

g) Moto acuática: por el simple ocio o entretenimiento extremo, turistas nacionales y extranjeros, que se aventuran por las aguas del lago, alquilan este tipo de transporte por entretenimiento o deporte según su naturaleza, “...es una embarcación ligera con un sistema de conducción similar al de una motocicleta convencional, con un motor situado dentro de la misma, la principal diferencia de las motos acuáticas con otros tipos de embarcación tipo lancha o bote a motor, es que no usan hélice sino que son propulsadas por un chorro de agua (turbina) esta sale de la parte trasera de la nave extrae el agua de debajo de la embarcación por medio de una bomba, luego la expulsa a través de una boquilla.”⁸⁴.

h) Lanchones: son embarcaciones utilizadas para transportar mercaderías en grandes proporciones de un lugar a otro, a su vez es utilizado para transportar pasajeros en la temporada de invierno por la situación de los vientos que mesen las aguas del lago, generando olas de grandes proporciones que impiden la circulación de unidades lacustres de menor tamaño. Tiene una funcionalidad durante la época del verano, servir de crucero turístico para movilizar a los visitantes a las playas de todos los municipios que borden el lago Atitlán.

⁸³ **Ibid.**

⁸⁴ <http://deportesacuaticos.info/moto-de-agua-motos-acuaticas> (consultado: 15 de mayo de 2017).

4.2. Asociaciones de lancharos en jurisdicción del lago Atitlán

Son agrupaciones de personas que poseen vehículos lacustres para el uso público, coordinados entre sí para prestar un servicio de transporte a quien lo requiera, estas organizaciones se les ha considerado sin fines lucrativos, por tener fijada sus finalidades en la ayuda mutua a los habitantes de los municipios y aldeas que se ubican en la ribera del lago Atitlán, entre ellos se coordinan de manera sistemática y programada la implementación de mecanismos de transporte que se sean efectivos y llenen las expectativas de los pasajeros o usuarios.

La asociación se a conceptualizado de esta forma, “Conjunto de los asociados para un mismo fin.”⁸⁵, atendiendo a su naturaleza civil, “Conjunto de los asociados para un mismo fin y persona jurídica por ellos formada...la asociación se diferencia de la sociedad en que aquélla no tiene en vista la obtención de beneficios pecuniarios, aunque los persiga de otro orden, mientras que ésta se constituye para obtener beneficios pecuniarios. Por regla general los fines de las asociaciones son culturales, científicos, recreativos o deportivos.”⁸⁶, como se verifica la asociación va enfocada al bienestar común de las personas que a través de ella satisfagan sus necesidades, sin lucrar u obtener utilidades dinerarias.

El enfoque de las asociaciones de transporte lacustre tiene que inclinarse a constituir una fuente de ayuda, atención y asistencia a los pobladores de la cuenca del lago

⁸⁵ Ossorio. **Op. Cit.** Pág. 104.

⁸⁶ **Ibid.**



Atitlán, que utilizan las unidades para trasladarse de un municipio a otro, se centra en la asistencia social que en términos generales es "...la ayuda económica, cultural y moral a las clases necesitadas de la sociedad o de cooperación...se practica por organismos oficiales; otras, por los particulares con mayor o menor colaboración de las autoridades..."⁸⁷.

Todas las asociaciones deben de estar inscritas en el Registro de Personas Jurídicas adscrita al Ministerio de Gobernación, para que puedan tener personalidad jurídica, así ejercer sus derechos y cumplir sus obligaciones, como lo establecen los Artículos 15 inciso c y 18 del Código Civil Decreto Ley 106 del Jefe de Gobierno de la República, los lineamientos actuales son instituidos por el registro, pero las inscripciones de las asociaciones con anterioridad a la creación de dicho registro, se efectuaron en el registro civil de las municipalidades donde fijara su sede, toda actividad registral hecha por el registrador municipal tuvo que ser trasladada al registro competente para el efecto.

La Constitución Política de la República de Guatemala reconoce el derecho de asociación de forma generalizada en el Artículo 34, ...Se reconoce el derecho de libre asociación. Nadie está obligado a asociarse ni formar parte de grupos o asociaciones..., desde la regulación constitucional se enmarca que las personas convienen en asociarse, es decir, existe acuerdo de voluntades para perseguir un fin pero en este caso no lucrativo, sino dirigido al fomento del desarrollo social, cultural, de asistencia o educativo.

⁸⁷ Ibid.



Por la actividad comercial de los habitantes de la región sur del departamento de Sololá y el fomento nacional del turismo desde sus diferentes perspectivas, enfocado en el lago Atitlán y los municipios que lo rodean, que en su conjunto hacen un ensamble de belleza, misticismo y de interés público, ha sido necesario el aumento de unidades que presten el servicio lacustre, en tanto para una efectiva coordinación entre ellos, han acordado establecerse por asociaciones de ayuda o apoyo común en el desarrollo integral de las poblaciones indígenas tz'utujil y kaqchiquel, que entre ellas intercambian productos agrícolas y ganaderas para su supervivencia.

Alrededor del lago Atitlán están asentados 11 municipios de los cuales uno tiene como única vía de comunicación el lago, en referencia el municipio de Santa Cruz La Laguna al no contar con carreteras que la comuniquen con otros municipios, sus habitantes utilizan el transporte lacustre como medio para efectuar sus transacciones comerciales, otros seis municipios se encuentran enraizados con el turismo, impulsado por sus actividades cotidianas, sus elementos naturales o arquitectónicos, centran sus ingresos económicos y su desarrollo en dicho movimiento, como Santiago Atitlán, San Antonio Palopó, Panajachel, San Marcos, San Juan y San Pedro La Laguna, en la actividad ganadera y agrícola como fuente económica para el sostenimiento de los habitantes resaltan San Lucas Tolimán, Sololá, Santa Catarina Palopó y San Pablo La Laguna.

De estos municipios que bordan el lago, tres de ellos cuentan con asociación de transportistas lacustres que han fijado sus objetivos de acuerdo a la forma de operación, éstos se encargan de prestar el servicio a los habitantes de los lugares



aledaños, al igual de forma voluntaria sin concurrencia de las autoridades edilicias han ingeniado mecanismos en la agrupación para el manejo sostenible y permanencia de prestación, por consiguiente se citan:

a) **Asociación Ancla:** es una agrupación de transportistas lacustres constituido en el municipio de Panajachel del departamento de Sololá, según informe dado por la municipalidad de la localidad mencionada, de fecha siete de diciembre de dos mil dieciséis, indicando que dentro de la información pública solicitada ante el órgano específico de control de transporte se establece la existencia de una asociación llamada Ancla encargada de prestar servicio de transporte lacustre dentro de los límites municipales, en el registro edil hay 38 lanchas inscritas legalmente, al servicio de los habitantes del municipio de Panajachel a otros municipios con quienes tiene intercambio comercial o turístico.

Dentro del documento proporcionado por la municipalidad de Panajachel, no se especifica el número de personas pertenecientes a la asociación, pero da a entender que las lanchas inscritas en la oficina correspondiente están a nombre de 10 personas lo que supone que la integran esa cantidad, además no se indica que dicha asociación hubiese sido inscrita para la obtención de su personalidad jurídica, así ejercer sus derechos y cumplir obligaciones.

b) **Asociación Chinim ya' Atitlán:** según oficio de fecha cinco de diciembre de dos mil dieciséis, emitido por la promotora de turismo María Juana Sosof Quic, del municipio



de Santiago Atitlán del departamento de Sololá, informando que dentro de los registros municipales de la municipalidad no se encuentra dato exacto de los prestadores de servicio lacustre, ni de sus unidades acuáticas puestas a tal actividad naviera, pero conoce de la existencia de una asociación de lancheros denominado Chinim ya' Atitlán, que reúne a todos los operadores del transporte lacustre en la jurisdicción municipal, no cuenta con registro específico de dicho movimiento comercial y turístico, tampoco indica que la mencionada asociación hubiese sido inscrita en la municipalidad de Santiago Atitlán para la obtención de su personalidad jurídica.

c) Asociación de desarrollo integral de lancheros ambientalistas Tzutujil: es una agrupación de transportistas lacustres que operan en los municipios ubicados al suroeste del lago Atitlán, según certificación extendida por el secretario municipal del municipio de San Pedro La Laguna, departamento de Sololá, de fecha siete de diciembre de dos mil diecisiete en donde se hace constar su inscripción registral en el registro civil del municipio en el año 2004, en la partida número 22-2004 del libro de personalidad jurídica y asociaciones civiles de la municipalidad.

Respecto a la naturaleza jurídica encaminada a atender los fines y objetivos de esta asociación, de acuerdo a la certificación municipal mencionada con anterioridad, se establece lo siguiente: ...es una entidad privada no lucrativa, con patrimonio propio, ajena a toda cuestión de orden política partidista, no religiosa, esencialmente de desarrollo comunitario, social cultural, económico y deportivo, amparada por las leyes del país...sostenible de las comunidades de la orilla de lago de Atitlán. Así mismo



contribuirá el desarrollo humano, académico y técnico de los asociados y sus familias y propiciará la defensa y conservación de recursos naturales y del medio ambiente.

En relación a los fines marcados en la mencionada certificación municipal, por la asociación de transportistas lacustres que operan al sur de lago Atitlán, se enuncian las siguientes: ...a) Integración de Asociados... b) Servicio Lacustre: Brindar servicio lacustre cómodo y seguro de personas y cosas. c) Coordinar actividades con otras organizaciones para brindar servicios sociales... h)...capacitación administrativa, de usos de manejo administrativo, técnicos, materiales y de cualquier otra naturaleza. j)...relaciones de trabajo con instituciones nacionales e internacionales, gubernamentales y no gubernamentales....

Según certificación extendida por la encargada de receptoría del municipio de San Pedro La Laguna, departamento de Sololá de fecha veintisiete de diciembre de dos mil dieciséis, que contiene el número de unidades lacustres registradas en la jurisdicción municipal, en su contenido especifica seis unidades lacustres prestadoras del servicio del municipio de San Pedro La Laguna a Santiago Atitlán y viceversa, 27 lanchas con vía directa y estacionaria que prestan el servicio de San Pedro La Laguna a Panajachel y viceversa con vía en el municipio de Santa Cruz La Laguna.

Estas asociaciones además de sus responsabilidades contractuales, deben de colaborar en contrarrestar la contaminación de las aguas del lago, fomentando conciencia ambiental en sus trabajadores y pasajeros que se transporten por las

unidades de transporte lacustre que ellos ponen a disposición del público, también se encuentran obligados de velar por la preservación de la flora y fauna de los alrededores de lago, inclusive los que están inmersos en las aguas.

4.3. Principales actividades en los municipios de la cuenca del lago Atitlán

En el departamento de Sololá hay una diversidad de actividades económicas que se relacionan con el diario vivir de los habitantes de los municipios, "...presentan una variedad de niveles de altura y climas que contribuyen a la diversidad del medio ambiente y de recursos naturales del departamento. Hace frío en las partes altas...hace menos frío en el nivel del lago y hay calor en el sur..."⁸⁸(sic.), de forma concreta los pobladores de los municipios del valle de Atitlán, centran su economía en la producción agrícola, pesquera artesanal y turística, esto es apreciable gracias a la tierra fértil de su suelo volcánico, clima variable dependiendo de la temporada y ubicación geográfica.

4.3.1. Comercio departamental y nacional

La agricultura ha sido elemento importante para el sustento pecuniario de la familia y de los municipios, los productos de la actividad agrícola son comercializados de forma local, departamental, nacional e internacional, "...la totalidad del territorio es utilizado para el cultivo de maíz, frijol café y banano."⁸⁹, de estos bienes principales, el café es el

⁸⁸ Asociación de Amigos del Lago de Atitlán. *Op. Cit.* Pág. 18.

⁸⁹ *Ibid.*

más comercializado por su masiva producción atendiendo a la demanda nacional e internacional por su sabor y esencia, “El cultivo de café en San Lucas Tolimán, Santiago Atitlán, San Pedro La Laguna, San Juan y San Marcos se practica tanto en parcelas propias, como terrenos municipales y en fincas privadas.”⁹⁰, el transporte de la mercancía ha requerido la utilización de lanchas o lanchones para hacer más ágil el traslado a otros municipios de la cuenca de lago.

La pesca es una actividad lacustre eminentemente masculina, realizada a través de unidades lacustres de construcción rústicas, como la canoa o el cayuco menor, esta práctica artesanal es notada en los pueblos del sur de lago Atitlán, “...ingreso para la subsistencia...venden cantidades medianas en el mercado. La pesca no es una actividad económica exclusiva ya que la combinan con la agricultura y con otros oficios.”⁹¹, al citarse los otros oficios se hace referencia a los textiles y el turismo.

La artesanía se ha enraizado en los pueblos de los alrededores del lago Atitlán, para atraer a personas que deseen conocer la vivencia, cultura, tradición e identidad de los artesanos sololotecos, estos conjugan en sus obras cultura nativa y española, para mostrar al mundo sus conocimientos combinados con la experiencia y habilidades, “...las cuales se hacen de diversos recursos naturales, como madera, maguey, tul y piedras del lago.”⁹².

“En Santiago Atitlán hay artesanos que tallan trozos de madera...para producir

⁹⁰ **Ibid.**

⁹¹ **Ibid.** Pág. 19.

⁹² **Ibid.** Pág. 20.

pequeñas esculturas que representan la vida cotidiana de mujeres y hombres atitecos exportado por mayoristas a otros países.”⁹³, “En Santa Clara La Laguna...elaboración de canastos de caña de veral.”⁹⁴, “En San Juan La Laguna se hace uso de tintes naturales.”⁹⁵, de la planta del tul sembrada en el lago Atitlán se hacen productos de uso doméstico como el petate de diferentes diseños y motivos, es tomado por el turista como un toque ornamental de las residencias.

La gran variedad de producción agrícola, pesquera y artesanal de los municipios del departamento de Sololá que se ubican a las orillas del Lago Atitlán, han encontrado un soporte en el transporte lacustre para trasladar su productos a Panajachel, considerado el centro turístico de Atitlán, sus producciones agrícolas a la cabecera departamental los días de mercado, en misma postura a los municipios de Santiago Atitlán y San Pedro La Laguna considerados centros de comercio agrario y piscícola del sur del departamento.

4.3.2. Turismo departamental, nacional e internacional

“El departamento de Sololá y la Cuenca del Lago de Atitlán es muy visitado por turistas nacionales y extranjeros...es una fuente de ingreso para los pobladores del área.”⁹⁶, “Las características del territorio, la historia y cultura de sus pueblos, la artesanía, y la concienciación medioambiental de los pobladores y, sobre todo, el incomparable marco

⁹³ **Ibid.**

⁹⁴ **Ibid.**

⁹⁵ **Ibid.** Pág. 21.

⁹⁶ **Ibid.** Pág. 23.



paisajístico que conforma el Lago de Atitlán y sus volcanes que lo circundan, se configuran como factores con gran capacidad de atracción de turistas locales...⁹⁷, esta región de Guatemala es muy conocida a nivel mundial, es uno de los destinos preferidos por las personas que visitan el país.

Existe una variedad de ofertas o promocionales que se brindan a los exploradores turísticos, desde paseos lacustre para los avistamientos de peces en el centro del lago, excursiones en plantas de producción de café, hasta convivir en las diferentes actividades derivadas de las necesidades de la población de la región, el aprovechamiento económico del turismo ha contribuido en el desarrollo de los municipios, aldeas y caseríos que conforman la biosfera de Atitlán.

De las diferentes actividades ofrecidas al viajero conjugadas con aspectos naturales, sociales, culturales, de identidad y conservación del ecosistema del lugar, ha generado un incremento en el número de visitantes a las áreas de atracción turística del departamento, tomando entonces como oferta potencial de Sololá para el mundo el producto turístico enmarcado en un paquete que se contrae a una expedición generalizada a través de barcos, lanchones o lanchas como medios de transporte, de todas las actividades que a continuación se citan:

a) Turismo de avistamiento de peces y crustáceos a través de canoas o cayucos de toque artesanal: es una actividad desarrollada en el lago Atitlán, en los espacios de mayor afluencia de peces en cercanías de la planta del tul, entre otras especies de

⁹⁷ Ibid. Pág. 205.



flora nativas del lugar, es considerado de aventura por existir algunos riesgos en la navegación por los vientos que pueden alterar la tranquilidad de las aguas, la guía es dada por una persona experta o conocedora del arte de la pesca local para crear en el turista un interés y una experiencia inolvidable, los peces que pueden verse, al mismo tiempo pescarse son la lobina negra, tilapia, carpa, xercas, pescado de oro y pez tigre, crustáceos como el caracol y el cangrejo.

b) Aviturismo: consistente en el avistamiento de aves exóticas de la zona de Atitlán, regularmente por las mañanas en un tour por las aguas del lago visitando las faltas de los volcanes, montañas y portales no pobladas, donde puede lograrse ver diferentes aves que pueden tener sus hábitat en esta región por su condición geográfica y aérea, durante el recorrido se pueden observar, pelicanos de Atitlán, correcaminos, tucanetas, quetzalillo, colibrís, pájaros carpinteros, tórtolas cantoras, pajarillos en los bosques bajos, al ascender los volcanes se pueden observar, al quetzal ocasionalmente, pavo de cacho, pajuil y la chacha negra.

c) Agroturismo: impulsado por el sistema de producción agrícola de los municipios de Sololá, enmarca el recorrido de este tipo de aventura, los lugares donde se realizan trabajos de siembra ancestral, cultivo artesanal, tratamiento, conservación, cosecha y desarrollo de los productos nativos del lugar, esta mezcla agrícola se da entre el maíz, frijol, garbanzo, hortalizas como la cebolla, el tomate, cilantro, anís, repollo, lechuga verde o morada, principalmente por el café, por ser este producto conocido internacionalmente por su sabor y exquisitez.



d) **Turismo comunitario:** se desarrolla dentro de la actividad cotidiana de los municipios de la cuenca del lago, conociendo su cultura, tradición, identidad, plasmada en sus edificios coloniales, parques, calles, teniendo como conjunto ornamental las montañas, valles o volcanes que los rodean llegando a la finalización de esta expedición en los principales miradores del lago y los municipios, de estos pueden señalarse, cima del cerro K'istalin en Santa Clara La Laguna, mirador de San Jorge La Laguna, mirador Xerqan tzii' en San Pedro La Laguna y el mirador del rey Tepepul en Santiago Atitlán.

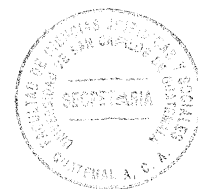
e) **Turismo de interés especial:** va enfocado al montañismo, rappel, canoping, paseos en kayak, campamentos entre otros específicos, todos estos son desarrollados en áreas de reserva natural del departamento en las cercanías al lago, algunos lugares tienen acceso únicamente por vía lacustre desde el sitio fijado como inicio de la expedición, otros por tierra y agua, aunque generalmente los visitantes prefieren aventurar su traslado en unidades acuáticas, estas actividades son realizadas en el volcán San Pedro, Tolimán y Atitlán, Cerro de Oro, Cerro K'istalin, en lo que respecta a montañismo, en tanto las bahías de San Lucas Tolimán, Santiago Atitlán, Xak'al en San Juan La Laguna y Pacuchá en San Pedro La Laguna se desarrollan los paseos lacustres en kayaks.

Las actividades turísticas desarrolladas de forma directa contribuyen a la conservación de la biósfera de Atitlán, por el simple acto del aprovechamiento económico que se percibe de ella, creando conciencia ambiental a los habitantes de los poblados de la cuenca, que subsisten a través de actividades de esta índole al cual deben su



desarrollo pecuniario, en otro orden de ideas, a través de la prestación del servicio de transporte lacustre se ha enmarcado la eficaz ejecución de los paseos de recreación en la circunvalación del lago Atitlán.





CAPÍTULO V

5. Falta de regulación legal del transporte lacustre que garantice la seguridad naviera de los pasajeros en el lago Atitlán

La Constitución Política de la República de Guatemala como ley ubicada en la cúspide del ordenamiento jurídico del país, establece derechos que debe de garantizarse por el Estado, a través de sus instituciones o entidades públicas designadas para el efecto, tomando el papel principal de garante del bienestar de los habitantes de los municipios y departamentos que forman la República, dentro del preámbulo constitucional se establecen los principios en los que se fundamenta su aplicación, ...al Estado, como responsable de la promoción del bien común, de la consolidación del régimen de legalidad, seguridad, justicia, igualdad, libertad y paz..., para dar cumplimiento efectivo de los derechos deben de respetarse los preceptos constitucionales en su máxima expresión principiando desde los organismos Ejecutivo, Legislativo y Judicial.

Los habitantes de la República tienen el derecho de peticionar a las instituciones del Estado a efecto de requerir el cumplimiento de los deberes que constitucionalmente se le han instituido para la construcción del Estado de Derecho, el fomento democrático y el logro del bien común encaminado a la paz social.

En las normas ordinarias se ha legislado de manera distribuida los preceptos aplicables al transporte lacustre en diferentes cuerpos legales del país, creando conflicto de las



leyes al momento de establecer su aplicación en los casos concretos que se presentan diariamente en los lugares donde es utilizado masivamente este tipo de transporte por los habitantes de la nación. Por la falta de conciencia legislativa hacia esta rama del derecho ha obligado a la implementación de normas individualizadas de forma unilateral por parte del prestador del servicio alterando el orden jurídico que garantiza la legalidad, igualdad, paz y seguridad del país, en tanto no existe una legislación especial en Guatemala que reúna la estructura organización y funcionamiento de la navegación del transporte lacustre.

5.1. Inobservancia de la seguridad naviera

El Estado de Guatemala ha inobservado la seguridad de las personas que se transportan por medios lacustres, al no estructurar una legislación específica que norme la actividad sobre aguas nacionales navegables, surgiendo de esta forma un vacío legal en el ordenamiento jurídico guatemalteco que atenta contra los principios axiológicos establecidos en la constitución, así mismo faltando al cumplimiento de sus deberes públicos.

La seguridad naviera como principio fundante del derecho lacustre, es de aplicación frecuente en la actividad naviera desarrollada entre transportistas o prestadores del servicio con usuarios o pasajeros, se robustece este principio al estar inmerso indirectamente dentro de la norma constitucional de Guatemala, incrustada textualmente en el articulado y prácticamente en la actividad cotidiana de las personas



que vinculan sus actividades laborales, comerciales, turísticas con el transporte lacustre para lograr el fin establecido y el aprovechamiento pecuniario.

5.1.1. Causas

La navegación lacustre por el lago Atitlán lleva inmerso muchas limitantes que durante el transcurso del tiempo se han evidenciado en el momento de la prestación del servicio de transporte lacustre, al no existir una legislación que norme la actividad como tal, no contemplar derechos y obligaciones de las partes de la relación jurídica de transporte y eludir responsabilidades por parte de las instituciones estatales designadas para el efecto, esto ha dado lugar al desacato de la ley y al principio de seguridad naviera que garantiza la integridad y vida de las personas que utilizan los medios acuáticos, en tanto es evidente indicar las siguientes causas:

a) Falta de información de abordaje: el prestador del servicio no da las indicaciones necesarias respecto comportamiento que debe de tener el pasajero en la travesía lacustre, no establece lineamientos que deben de respetarse desde el abordaje en el embarcadero origen hasta el embarcadero destino, no indica costo del viaje, ni anuncia la forma de proceder en caso de accidentes para evitar pérdidas humanas y pecuniarias.

b) Falta de capacitación del personal: la inclusión de personas sin experiencia dentro del conjunto de trabajo que realizan la actividad traslativa de pasajeros y mercancías



ha sido evidente, por la forma de maniobrar las unidades, la atención a los pasajeros y sobre todo no contando con la licencia respectiva extendida por la autoridad competente, el desinterés de los dueños de las unidades lacustres, las asociaciones de lancheros en invertir en la capacitación de sus elementos ha sido notorio, al igual es escasa la intervención administrativa de supervisión de las municipalidades de las localidades colindantes con el lago.

c) **Mal estado de las unidades utilizadas para el transporte:** la falta de mantenimiento de las unidades lacustres, desentendiendo las indicaciones dadas por el fabricante del instrumento de transporte acuífero, han contribuido en su deterioro por su uso durante el transcurso de los años, las revisiones periódicas del estado de sus componentes mecánicos y motorizados han sido nulas, la conservación y los aspectos de las mismas han sido descuidadas por las asociaciones y propietarios de estas.

d) **Precariedad del estado de los muelles públicos:** los daños y descuidos provocados por efectos de la naturaleza, su mala utilización por parte del ser humano y el menoscabo de los años, han vuelto inseguros los muelles o embarcaderos de abordaje público, la forma artesanal de la construcción de su estructura no ha sido efectiva, en la temporada de invierno el lago aumenta de volumen inundando estos espacios públicos y en tiempo de verano se visualiza la disminución del cuerpo de las aguas, figurando un peligro evidente de abordaje en las diferentes embarcaciones.

e) **Anclaje inseguro al momento de abordar y descender de las naves acuáticas:** los



lazos o cuerdas elaboradas de plástico o maguey han sido utilizadas por muchos años como elemento de anclaje de las embarcaciones lacustres, lo que resulta peligroso para quienes abordan las unidades de transporte por tornarse ligeras, insostenibles, movedizas y de fácil rompimiento.

f) **Informalidad de horarios para navegar:** al no intervenir la institución estatal correspondiente, las asociaciones velando por sus intereses pecuniarios establecen una cantidad específica de pasajeros para iniciar un viaje, no observando los horarios establecidos, la navegación por esta causa resulta inconsecuente y desacomodado, transgrediendo los intereses sociales de los pasajeros.

g) **Sobrecarga de unidades de transporte lacustre:** derivado de la informalidad en los horarios fijados para la navegación, al observarse alta demanda de transporte lacustre, los prestadores del mismo, se aprovechan del caso para sobrecargar las unidades a su disposición, atentando contra la seguridad naviera de los pasajeros, que podría lesionar la integridad física de las personas o causar la muerte por negligencia.

h) **Cobros injustificados en tarifa de viaje por eventualidades:** al darse incidentes naturales tales como vientos fuertes o lluvias eventuales o propias de la época de invierno, acontecimientos sociales como fiestas municipales o asuetos nacionales, al igual en caso de navegación nocturna, los prestadores del servicio aprovechan en aumentar arbitrariamente la tarifa establecida del pasaje, justificando su acción en el suceso que se presenta en su oportunidad.

i) Falta de elementos de salvamiento y primeros auxilios: dentro de las unidades de transporte lacustre no se muestran señales o bien instrucciones de como se debe actuar en caso de siniestro en el momento de la travesía, no se muestra visiblemente elementos salvavidas, ni se cuenta con equipo necesario relativo a asistencia básica de emergencias por enfermedad o algún asunto afin que brinde resguardo a la integridad y salud de los pasajeros.

j) Falta de interés directo de los concejos municipales: los municipios de la cuenca de lago Atitlán como entes autónomos, a través de su órgano de deliberación y decisión de asuntos relativos municipales, tienen la facultad de organizar la correcta y eficaz prestación del servicio lacustre en su jurisdicción, atendiendo los preceptos constitucionales y ordinarios emanados del Código Municipal, Decreto Número 12-2002 del Congreso de la República, estos han omitido intervenir en los movimientos de la actividad lacustre para fungir como garante de la seguridad naviera de sus habitantes y visitantes, actualmente solo se han limitado al cobro de anclaje o derecho de circulación a los prestadores del servicio.

k) Falta de supervisión del autoridad estatal lacustre: el Estado por conducto del Ministerio de la Defensa Nacional designó a la Comandancia y Capitanía del puerto lacustre Atitlán, ubicado en el municipio de Panajachel, departamento de Sololá, “El uno de octubre de 1982 se instaló el apostadero naval del Lago Atitlán, con el propósito de ejercer el control sobre las embarcaciones lacustres.”⁹⁸, la diligencia de la instalación de la dependencia de este ministerio, es ejercer la inscripción, vigilancia y

⁹⁸ <http://www.mindef.mil.gt/fmar/comadena/historia.html> (consultado: 20 de mayo de 2017).

control de las embarcación que navegan en el lago Atitlán, que éstas cumplan con sus obligaciones fiscales, sociales y humanitarias establecidas, se ha visto la clara ausencia de supervisión e inspección de la actividad naviera por parte de la institución militar mencionada.

Lo anterior expuesto ha contribuido en la ineficaz aplicación de la seguridad naviera como principio del derecho de la navegación lacustre, al servicio que se presta en la circunvalación de lago Atitlán, se han dado provechos opuestos al interés social por la inobservancia de la autoridad legislativa, de la misma forma los concejos municipales han hecho caso omiso a tal principio.

5.1.2. Consecuencias

De las causas derivadas de los actos de la actividad naviera en el lago Atitlán, esta repercute en el conglomerado social del departamento de Sololá que utiliza el servicio de transporte lacustre de forma permanente, frecuente o temporal para la satisfacción de sus intereses y necesidades enmarcadas dentro de las actividades económicas de comercio o turismo, al igual afecta a quien se encuentre de tránsito por el lugar por las precariedades que regularmente se padecen, en tanto se citan las siguientes consecuencias de las mismas:

a) Accidentes lacustres: derivado a la imprudencia o inexperiencia del piloto en el manejo de las unidades lacustres, la falta de mantenimiento de las unidades o la no



supervisión e inspección de las autoridades encargadas, han sido causas de accidentes de lanchas, lanchones o barcos de tamaño regular en la travesía del triángulo turístico Panajachel a Santiago Atitlán y viceversa, Santiago Atitlán a San Pedro La Laguna y viceversa, de San Pedro La Laguna a Panajachel y viceversa, donde se han registrado personas fallecidas, desaparecidas y otras lesionadas, se registra esta consecuencia durante la época de invierno, cuando existen vientos fuertes y lluvias excesivas que hacen difícil el tránsito de la nave lacustre, al manejar en esta temporada debe hacerse con precaución.

b) Naufragio lacustre: procede por el descuido de no revisar el tanque almacenador de combustible o por fallas técnicas del motor de conducción de la embarcación al no tener un constante mantenimiento, en estos casos el buque queda al naufragio sobre las aguas del lago Atitlán, también provoca esta consecuencia el desinterés en contratar un sistema de rastreo inmediato que permita el auxilio a la unidad y el resguardo de la vida de los pasajeros, las situaciones negativas ocasionadas van desde daños a la salud de los pasajeros por las precipitaciones y actividades naturales propias del lago hasta menoscabo a su integridad física y mental.

c) Menoscabo a la integridad de los pasajeros en el abordaje: a la falta de mantenimiento de los muelles o embarcaderos, estos tornan dañarse por el uso diario que se les dan, también por hechos naturales como lluvias, vientos fuertes, tormentas, huracanes, inundaciones o movimientos telúricos, de todo esto consecuentemente se han registrado detrimentos a la integridad de las personas al ascender a las unidades



de transporte lacustre desde los puntos de abordaje, quebrándose o desligándose estos de la base donde se encuentran cimentados.

d) Daños al patrimonio de los pasajeros: al no existir un tarifario específico que establezca el precio del servicio de transporte lacustre, deja en libertad a los prestadores del servicio a elegir ellos unilateralmente el precio o pasaje, argumentado las circunstancias en que se ejecute el traslado, dañando la economía de los usuarios o pasajeros.

e) Operación clandestina de transporte lacustre: al no constar un control frecuente de las operaciones lacustres por parte de la autoridad estatal designada, abre la brecha para que personas propietarios de naves lacustres, presten el servicio clandestinamente, defraudando al Estado al no tributar por la actividad que realizan, esto ha sido un verdadero inconveniente a la eficacia de la prestación, en caso si surgiere un siniestro, nadie respondería por los daños causados ni los perjuicios provocados, porque no habrían registros que comprueben la existencia de la nave lacustre.

f) Abusos del transportista: las arbitrariedades se presentan al efectuarse el traslado del pasajero de su origen a su destino, se manifiesta al poner en riesgo la vida de los tripulantes al sobrecargar las unidades alterando su capacidad de traslado, no proporcionar equipo necesario que permita el resguardo de la integridad de las personas, también desafiando los fenómenos naturales que puedan surgir durante la



travesía al manejar a excesiva velocidad. La falta de seguro de pasajeros contratado por la asociación de lancheros de los diferentes municipios de la circunvalación del lago Atitlán, en su defecto por los propietarios de las naves, es un claro despotismo del sujeto activo de la prestación del transporte lacustre.

5.2. Desinterés en normar la actividad naviera en el lago Atitlán

Es evidente el interés social de los habitantes de los municipios que están asentados en la circunvalación del lago Atitlán en que regularice legalmente la actividad naviera que realizan los transportistas náuticos o prestadores del servicio de transporte lacustre, para garantizar su seguridad, salud, integridad y vida desde el punto de vista fisiológico, en tanto el enfoque económico debe contribuir a establecer el cobro igualitario, estable y no eventual del servicio de transporte lacustre.

El desinterés de establecer lineamientos necesarios que concreten los derechos de los pasajeros y usuarios del transporte lacustre es acto evidente de los concejos municipales de los municipios originarios de Atitlán, al igual las mancomunidades de municipios de la misma zona, como es el caso de la municipalidad de Panajachel, la normativa reglamentaria que se ha emitido denominado, reglamento para la regulación de muelles, atraque, registro de unidades de transporte fluvial y aprovechamiento de las aguas municipales, en la jurisdicción del municipio de Panajachel del departamento de Sololá, tiene aplicación en las riberas del municipio, pasando sus límites



municipales pierde efectividad dicho reglamento, en su contenido no regula garantías individuales relacionadas directamente con la actividad naviera.

En el municipio de Santiago Atitlán desde el año 2015 el concejo municipal ha emitido un reglamento relacionado a la navegación por el lago Atitlán, en tanto es una norma reglamentaria vigente no positiva, desde la fecha de su publicación en el diario oficial el 30 de junio de 2015 a la fecha, se está socializando a los prestadores del servicio de transporte lacustre del municipio, en ese enfoque esta normativa sería de inobservancia de lancheros de los demás municipios siempre que no se encuentren dentro de la jurisdicción municipal.

En los demás municipios no existen registros de reglamentos o acuerdos municipales que regularice la actividad lacustre sobre el espacio acuático en la litoral de territorial de los municipios, creando en tanto un vacío legal, que ha dado lugar a aprovechamiento de las mismas autoridades municipal estableciendo cobros innecesarios de circulación o derecho de anclaje, pues existe una impuesto de circulación de vehículos, terrestres, aéreos y marítimos, también se hacen notar arbitrariedades en algunos actos de las partes contratantes del servicio de transporte, principalmente por el dueño de las unidades, en su defecto su auxiliar en la calidad de prestador de servicios al establecer unilateralmente condiciones que afectan el interés social y beneficia el interés particular.

Derivado de lo expuesto, no se puede esperar el accionar de las autoridades edilicias



para contrarrestar este problema de transporte, conllevaría la disminución de sus ingresos económicos que perciben del cobro de arbitrios sin fundamento, al igual los prestadores del servicio lacustre, los limitaría a imponer condiciones de cobro y viaje a los pasajeros que necesariamente se ven obligados a acudir al servicio para atender sus necesidades básicas o actos de entretenimiento.

Los diputados al Congreso de la República por el departamento de Sololá, en su calidad de representantes del pueblo sololateco, amparados por el Artículo 174 de la Constitución Política de la República de Guatemala, adquieren la facultad de proponer iniciativa de ley, ellos a su vez han hecho uso de dicha facultad para atender asuntos sin interés social, como dignatarios de la nación han inobservado las precariedades y abusos que se dan en el tema de transporte lacustre que navega sobre el lago Atitlán.

La gobernación departamental como institución representante del gobierno central en la circunscripción de Sololá, dependiente del Ministerio de Gobernación no ha cumplido su deber de garantizar el bienestar común de los habitantes del departamento en el tema lacustre, desatendiendo el respeto a los derechos humanos fundamentales en toda actividad cotidiana del ser humano inmerso en el tránsito naviero.

La diversidad de reglamentos municipales respecto a la actividad naviera genera conflicto en la aplicación, en tal sentido es inoperante e inconstitucional que los municipios reglamenten la actividad naviera de manera individualizada, atendiendo los intereses económicos para el sostenimiento de la actividad municipal, cuando su



autonomía es aplicable únicamente dentro de sus límites y estas acaban a orillas del lago Atitlán.

El Congreso de la República de Guatemala, ha prestado desinterés de normar las actividades económicas relacionadas a la actividad lacustre de los lagos navegables de Guatemala, para contribuir al desarrollo humano de los habitantes, trato igualitario entre guatemaltecos y visitantes extranjeros, contribuir al alcance del bien común y fomentar la paz social a través de una ley reguladora de asuntos de navegación lacustre.

5.3. Análisis de la situación actual del transporte lacustre de pasajeros en el lago Atitlán

La precariedad del servicio de transporte lacustre que reciben los habitantes del entorno del lago Atitlán al igual turistas locales, nacionales e internacionales ha sido evidente, enmarcado dentro del contexto del trato desigual, sobrecarga de pasajeros, cambios de rutas repentinas, publicidad engañosa, cobros excesivos, preferencias identificadas atendiendo las ambiciones del prestador del servicio, concibiendo esto un desorden social, desarrollado a grandes rasgos de los asuntos actuales que se perciben dentro del negocio naviero, se concretizan los siguientes asuntos:

a) En observancia al Artículo cuatro de la Constitución Política de la República de Guatemala, consagra el derecho de libertad e igualdad, haciendo énfasis en la



segunda aplicado a la prestación del servicio de transporte lacustre, debe de considerarse que tanto guatemaltecos como extranjeros tienen los mismos derechos y obligaciones, salvo limitaciones que la misma norma constitucional establezca, en tanto deben de ser tratados por igual, cancelar una tarifa de viaje equilibrada relacionada con el caso, contrarrestar aspectos preferentes hacia personas extranjeras con el objeto de cobrarles el doble o triple del valor normal del pasaje con el objeto de aumentar las utilidades y ganancias del prestador del servicio.

b) La inseguridad que viven las personas que son transportadas por medio de unidades lacustres, es notoria por la sobrecarga de las unidades a la capacidad establecida por el fabricante de la misma y por la asociación de lancheros, dicha especificación de uso no ha sido observada con el fin evidente de obtener elevados ingresos económicos por cada travesía sobre el lago Atitlán, atentando de forma directa contra la vida de las personas.

c) La responsabilidad en caso de accidentes durante la carga, travesía y descarga de pasajeros, es indeterminable en que persona recae, al no existir un control específico de navieros, unidades lacustres que prestan el servicio y seguros de pasajeros que garantice la indemnización de las personas lesionadas, en su defecto a los beneficiarios de los fallecidos de la eventualidad.

d) Respecto a la publicidad engañosa por parte de los prestadores del servicio de transporte lacustre, se materializa en el aprovechamiento por falta de conocimiento de



quien requiera el servicio, generalmente son personas extranjeras, al ofrecer viajes de pasatiempo por ciertos lugares a un precio excesivo condicionando únicamente el prestador del servicio, limitando en su derecho de elección al usuario, en la misma línea se deriva el cambio de rutas de forma repentina por atender intereses mezquinos de los navieros al volante náutico, también por ofrecer contrato de transporte a un destino determinado y este se haga efectivo su cumplimiento en otro lugar que no es el pactado o convenido, encasillando el interés de captar utilidades defraudando en su patrimonio al sujeto pasivo de la relación jurídica.

e) El estado inseguro de los embarcaderos de algunos municipios es realmente lamentable, pues atentan contra la seguridad, integridad y vida de las personas, quebrantando el derecho humano regulado en el Artículo tres de la Constitución Política de la República de Guatemala, esta responsabilidad es delegable a las autoridades municipales jurisdiccionales, debiendo en ejercicio de su autonomía ejercer actos necesarios para resguardar la seguridad de los que utilicen esos espacios públicos como medio de abordaje.

f) No existe supervisión sobre las naves acuáticas de forma constante por parte de la Comandancia y Capitanía del puerto lacustre Atilán, institución asignada para el efecto por el gobierno central, dado a la falta de personal capacitado y de recurso especializado.

g) El estado de las embarcaciones no llena las expectativas del usuario, por los



descuidos que se notan por la falta de mantenimiento y deterioros por su uso excesivo en la explotación comercial. La falta de interés de los propietarios de las unidades lacustres en contrarrestar sus deficiencias es incuestionable, en tanto se han enfocado en satisfacer sus intereses de percibir utilidades o ganancias elevadas, dejando por un lado la responsabilidad de supervisión periódica de la nave que ha puesto al servicio de las personas que requieran ser transportadas de un municipio a otro por el lago Atitlán.

5.4. Propuesta de regulación del transporte lacustre en el lago Atitlán

La implementación de una regulación en materia de transporte lacustre en el lago Atitlán, por parte del Estado de Guatemala a través del Congreso de la República es un acercamiento a demostrar la soberanía del Estado sobre sus bienes, determinando que posee el control y el manejo de los mismos, regulando la actividad de las personas dentro de determinado territorio que ocupa la acumulación hídrica, reservándose los espacios correspondientes para la correcta administración de su dominio público, en tanto es un avance al desarrollo turístico y comercial para los municipios que tienen como principal medio de transporte el citado.

Para estructurar la prestación del servicio, concretizar los aspectos que la desarrollan, los principios que la fundamentan derivados del derecho lacustre como rama autónoma, la creación de una institución específica que exija el cumplimiento del ordenamiento jurídico respectivo con eficacia y eficiencia que norme la actividad lacustre en la superficie del lago y un cuerpo de control, vigilancia o de seguridad que



la aplique, en todo lo desarrollado se debe contemplar características que distinguen la relación de jurídica lacustre y que hace obligatoria su observancia por parte de los diputados al Congreso de la República para que la actividad naviera sea regulada en ley ordinaria.

La base de su organización y funcionamiento como ley ordinaria debe ser encaminada a la sujeción de la Constitución Política de la República de Guatemala, leyes ordinarias que la auxilien y la reglamentaria que la desarrolle. La propuesta de regulación legal del transporte lacustre va orientada a evitar el conflicto de normas reglamentarias que han sido emitidas a través de acuerdos municipales por parte de los concejos municipales, principalmente por los municipios del departamento de Sololá que tienen alta demanda turística, tornándose inconstitucionales estos reglamentos municipales que buscan eludir el cumplimiento de preceptos de la norma constitucional, atendiendo intereses contradictorios a la Estado, al bienestar de las personas contribuyendo a arbitrariedades económicas y sociales.

La amplitud de los aspectos del derecho lacustre inmerso en la realidad nacional ha tenido su incrustación desde el momento en que el guatemalteco desarrolló la actividad naviera, elaborando elementos rústicos para lograr sus transportación por las aguas navegables de los lagos de la república, en específico el Atitlán por tener más poblaciones asentadas en su litoral, sirviendo de fuente de vida, supervivencia y sobre todo de locomoción para el comercio intermunicipal, departamental, para luego dar paso al nacional e internacional, se concluye que durante el transcurso de los años la

necesidad de una ley especial aplicable en esta región ha ido creciendo conforme la población ha aumentado, el comercio ha crecido y el departamento ha logrado incrustarse en uno de los principales destinos turísticos de Guatemala.

5.4.1. Lineamientos necesarios que garanticen la seguridad naviera de pasajeros en el lago Atitlán

Consecuentemente la base en que debe cimentarse la ley reguladora de la actividad naviera que garantice la seguridad de las personas que utilicen el servicio de transporte lacustre en el lago Atitlán, deben ser los derechos individuales y sociales que garanticen la Constitución Política de la República de Guatemala, los límites que se impongan a los anteriores en la misma norma constitucional, como resultado del análisis, observación y estudio profundo de la situación actual de esta necesidad social, se plantean los siguientes lineamientos que deben darle forma y fondo a la ley reguladora especial del medio de transporte en mención conllevando su efecto positivo:

- a) Debe incluir dentro de su texto un sustento garante para efectivizar los derechos humanos de los pasajeros que usen el medio de transporte dentro de la circunvalación de lago, relacionando las actividades delimitadas de las comunidades del espacio geográfico de aplicación.
- b) Los derechos sociales en los que fueren aplicables deben desarrollarse para el práctico cumplimiento de los principios axiológicos de seguridad, legalidad, paz,



igualdad social de los usuarios y pasajeros de las unidades que sirvan de transporte lacustre en el lago Atitlán.

c) Se debe dar énfasis a los deberes del Estado en garantizar la seguridad de las personas para alcanzar el anhelado bien común, gestionando los satisfactores de las necesidades de los seres humanos que tienen como opción de transporte el lacustre.

d) Asegurar la vida e integridad de los viajeros, a través de la exigencia en la adquisición de paquetes de seguros de vida y lesiones en la modalidad de transporte, que deben concebirse como mecanismos para solventar daños que se causen al patrimonio particular o lesiones a la integridad de las personas transportadas y los perjuicios que se deriven de la misma actividad naviera que se realiza.

e) Implementación de un cuerpo de seguridad naviera, que funja como autoridad de inspección sobre las aguas navegables de Atitlán dependiente de la institución pública administrativa que ejerza el control de los asuntos de la navegación lacustre, enfocando su quehacer en el resguardo y auxilio de naves lacustres náufragos por fallas mecánicas o hechos derivados de la naturaleza.

f) Obligar a las autoridades municipales de los municipios colindantes con el lago Atitlán a la estructuración de muelles públicos, su mantenimiento constante y fortalecimiento en temporadas en que el lago aumente de volumen o en casos de fenómenos naturales que alteren la tranquilidad de las aguas.



g) Reorganizar a las mancomunidades de municipios aledaños al lago, a la planificación de proyectos de acuerdo a la ley que debe de legislar la actividad naviera, no alterando el orden cronológico de la prestación del servicio de transporte lacustre.

h) Creación de una institución que vele por el control del movimiento naviero, teniendo su sede en uno de los principales poblados con puertos lacustres activos del lago Atitlán, subsedes en el restos de municipios que se encuentren asentado a orillas del lago y tengan relación directa con la actividad, ejerciendo funciones de forma periódica y continua sobre la prestación del servicio de transporte lacustre, emitiendo reportes, consolidando información y registro de las personas propietarias de igual forma de las naves acuáticas, supervisando el pago del impuesto de circulación de vehículos, terrestres, aéreos y marítimos, consultando la atención dada por el prestador del servicio y sobre el cobro del pasaje.

i) Normar la forma asociativa de los prestadores de la actividad lacustre para que estos gocen de iguales derechos y obligaciones, eliminando toda exigencia de asociarse para tener acceso a prestar el servicio. Al igual limitar la disposición y apoderamiento particular de los muelles públicos que conlleva competencia desleal con los demás prestadores del servicio.

j) Estructurar una forma de cobro del pasaje y su modalidad de cálculo tomando en cuenta la capacidad económica de los sujetos pasivos de la relación jurídica, evitando los cobros excesivos fuera de los límites de capacidad de las personas.



k) Prevenir los abusos e ilegalidades que se presente en el momento de la proveer el servicio por parte del transportista, al igual contrarrestar el fenómeno de actividad naviera no autorizada por parte la institución estatal competente, que operen de forma clandestina, no asumiendo riesgos, responsabilidades u obligaciones que de los movimientos de la actividad económica lacustre se deriven.

l) Establecer la socialización e implementación de la etapa legislada de la actividad lacustre en el departamento de Sololá, esta debe de hacer de forma simultánea en todos los municipios, para el conocimiento, estudio, desarrollo y asimilación de la población de esos lugares, todo esto debe efectuarse dentro de la etapa vacatio legis, posteriormente debe examinarse su ámbito de aplicación con exclusividad para considerar los efectos positivos y negativos de la norma, implementando mejoras legislativas si fuese necesario.

5.4.2. Control y supervisión del transporte lacustre por parte de las autoridades ediles de las litorales

Las autoridades municipales deben limitarse a lo que establezca la autoridad estatal central respecto a la administración del control y vigilancia de la actividad lacustre sobre el lago Atitlán, debiendo actuar cuando se le faculte o se delegue alguna función por la ley específica o en su defecto por la autoridad competente, sirviendo de auxiliar del correcto cumplimiento de los preceptos legales que deben acatarse al prestar el servicio, siendo garantes del respeto de los derechos humanos de los usuarios.



La colaboración de los municipios debe hacerse atendiendo las necesidades de las personas en general, no restringiéndose únicamente a sus habitantes, para no vulnerar derechos contemplados en las leyes, debe constituir comisión de apoyo para el cuerpo de seguridad lacustre, para que en forma coordinada se brinde resguardo a los pasajeros de las embarcaciones que tengan autorización de operar dentro de la circunvalación de Atitlán. Corresponde a las municipalidades a través de la dependencia, dar orientación sobre la ley de transporte lacustre, capacitar constantemente a los transportistas y propietarios de embarcaciones que prestan el servicio en el lago Atitlán orientando en el marco de los aspectos cambiantes del derecho lacustre, atención al usuario, formación de auxilio en caso de contratiempos.

Las mancomunidades de municipios del departamento de Sololá, en total tres deben de coordinarse entre sí, para la implementación de mecanismos que faciliten la utilización del transporte lacustre en el lago Atitlán, servir de soporte integral a la autoridad institucional del lago y del cuerpo de seguridad coordinando proyectos de beneficio social para los habitantes de los municipios y de los turistas que visiten los espacios de atracción turística del departamento.

5.4.3. Beneficios a obtener derivado de la regulación del transporte lacustre

Esta regulación generaría aciertos favorables al interés social de las comunidades y visitantes de los lugares turísticos del departamento de Sololá, a la formación de un sistema lacustre guatemalteco de calidad, integral e igualitario forjando estructuras



legales basadas en la Constitución Política de la República de Guatemala, que fortalecerían los derechos humanos individuales y sociales, ampliaría y consolidaría el marco legal del ordenamiento jurídico ordinario guatemalteco, para el efecto se enuncian los siguientes beneficios:

a) **Desarrollo integral:** se obtiene con la unificación de los recursos personales, materiales y formales que instituyen la regulación legal específica de navegación que fundamenta la relación jurídica del contrato de transporte lacustre, esto va orientado a beneficiar tanto a los pasajeros en sus necesidades como fin fundamental, a los propietarios o prestadores de los servicios de transporte lacustre por el lago Atitlán en sus finanzas, a las municipalidades como sujetos adjuntos en el interés de sus habitantes y al Estado en la captación del impuesto de circulación de vehículos terrestres, aéreos y marítimos, como tributo fiscal.

b) **Desarrollo humano:** al fijarse la norma reguladora de la actividad naviera, contribuye al fomento del desarrollo humano de los habitantes de los municipios de la cuenca del lago Atitlán, realizando de forma indirecta el bien común garantizado por la Constitución Política de la República de Guatemala, el aumento de turistas obligaría a la apertura de más fuentes de educación para los pobladores, conllevando el aumento de trabajo dentro del movimiento local que sostenga el ofrecimiento de satisfactores a visitantes.

c) **Desarrollo económico:** el aumento de las finanzas de los pobladores de los



municipios del lago Atitlán como consecuencia positiva de la implementación de una regulación legal de la actividad lacustre sobre el lago, centrado en los ingresos dinerarios derivado de las actividades turísticas dentro del contorno del lago, ha generado una alta demanda de productos y servicios que se prestan en explotación de los recursos, culturales, naturales y ancestrales de los lugares.

d) **Desarrollo social:** las habitantes en concordia unificada con sus actividades cotidianas encaminadas a satisfacer su intereses y necesidades, en busca de superación personal, familiar y de supervivencia, contribuye al desarrollo social de sus demás semejantes que conviven con ellos en el conglomerado social, al intercambiarse productos y servicios dentro estos se localiza el de transporte lacustre que es imprescindible para el comercio y socialización intermunicipal.

e) **Desarrollo natural sostenible:** el lago Atitlán es una riqueza natural del altiplano guatemalteco se distinguen en sus alrededores tres tipos de situaciones climáticas percibidas, en el norte del lago el clima frio, por estar asentada en la cadena montañosa de la sierra madre que recubren el lago, en el centro y suroeste, el ambiente es templado, por la elevación de los tres volcanes que recubren e impiden el ingreso directo de humedad del pacífico guatemalteco, mientras en el sureste, el clima es cálido húmedo, debido a ser consideradas tierras bajas del departamento de Sololá, estas situaciones favorecen para avistar diferentes tipos de flora y fauna con características únicas en el mundo, tal fomento conservador obliga a los habitantes del lugar a proteger los recursos naturales por la actividad turística y naviera.



f) **Desarrollo legal:** implica el avance de la legislación guatemalteca al contemplar de forma específica a través de una ley ordinaria el derecho lacustre en la modalidad del estudio de transporte de personas o cosas en embarcaciones sobre aguas navegables de los lagos, dándole independencia jurídica, instituciones propias, respaldando sus principios que lo inspiran, fortaleciendo sus características y robusteciendo los derechos humanos que este derecho y la norma constitucional resguardan y protegen.

5.5. Proyecto de regulación del transporte lacustre de pasajeros en el lago Atitlán

La brecha se abrió con un elemento consciente y consecuente de los legisladores representantes del pueblo sololateco, al estudiar, analizar y concretizar la evidente necesidad de normar la actividad con mayor movimiento económico, social y cultural del departamento, que ha dado como consecuencia positiva el avance y desarrollo de los pueblos asentados a en las playas del lago considerado más bello del mundo, en contraparte sus consecuencias negativas es la falta de regulación legal de dicha actividad que ha contribuido a arbitrariedades e ilegalidades por parte de los que hacen efectivo el servicio de transporte lacustre y en caso de arbitrios las mismas municipalidades de esas localidades.

Al proponerse dicha normativa al pleno del Congreso de la República para ser decretada, las autoridades municipales, habitantes y proveedores del servicio lacustre, deben de exigir su inmediato estudio y legislación para solventar situaciones precarias



y descontinuadas que presenta la atención actual de la prestación del servicio de transporte lacustre en los principales embarcaderos comunales ubicados en los laderos del lago Atitlán.

5.5.1. Generalidades de la regulación de transporte lacustre

Los aspectos generales de la ley del transporte lacustre de personas en el lago Atitlán, debe contener en su primera parte, el objeto de la ley, en este caso regular la estructura, organización y funcionamiento de la actividad naviera en el lago Atitlán, enmarcado en las actividades comerciales que la motiven, contrato de transporte que la efectivice, las diferentes unidades lacustres, la fuerza de trabajo que la desarrollen, también una organización institucional que supervise y controle el cumplimiento de los aspectos normados por la ley, dentro del mismo contexto debe atenderse las definiciones, catalogaciones y clasificaciones de los diferentes tipos de servicios y unidades que deban utilizarse para dicho motivo.

Dentro de la segunda parte, contendrá los derechos humanos, como a la vida, respeto a la integridad física y psicológica, libertad, locomoción, elección, de disposición, salud, libertad de asociación, de petición, entre otros derechos que superen el ámbito de aplicación del derecho lacustre, al igual derechos sociales y culturales, que sea necesario su observancia para el mantenimiento y sostenibilidad de la paz social, en contraparte establecer obligaciones de las partes de la relación jurídica del transporte lacustre de manera individualizada y detallada, en tanto la tercera parte se regulará lo



determinante a la conservación del medio ambiente, el saneamiento de las aguas, el resguardo de la vida de la fauna y flora lacustre, a través de la concientización social y natural, evitando la contaminación de la reserva natural que constituye el lago Atitlán.

5.5.2. Del seguro de transporte de pasajeros

De acuerdo a la investigación que se realizó, los proveedores del servicio de transporte lacustre, no han tomado como obligatorio la adquisición de seguros que resguarden la vida, integridad personal y daños por pérdidas de mercancías, para el grupo de embarcaciones que han sido puestas al servicio del público por una asociación o en su defecto la operación de forma individual de lancheros, asegurando su actividad a cualquier eventualidad que pudiese ocurrir al efectuar su trayecto lacustre.

El apartado del seguro de pasajeros que utilicen las unidades lacustres que presten el servicio de transporte por el lago Atitlán, debe de enfatizarse que tal seguro debe ser obligatorio para operar y navegar con pasajeros, se deben de integrar los aspectos generalizados del seguro de vida, accidentes, daños a terceros que puedan no ocupen un espacio dentro el transporte, sin embargo se ven afectados por una falla o accidente lacustre, responsabilidad civil de los propietarios de las embarcaciones y sus capitanes que la maniobren, también debe de insertarse dentro de ese paquete de seguros, la de daños a cosas transportadas y de incendio, para solventar cuestiones por situaciones climáticas o por negligencia, impericia e ignorancia del manipulador de la nave acuática, sin perjuicio de responder de los delitos que pueden imputárseles.



Por cuestiones futuras imposibles de prever y evitar, el propietario de la unidad de transporte lacustre, está obligado a proveer de un equipo médico y de primeros auxilios a su piloto naval, para que este o cualquier pasajero a bordo con conocimientos médicos pueda atender a quien requiera de asistencia médica por enfermedad física o nerviosa que pueda darse, al igual debe de incorporarse a la nave lacustre equipo de salvamento como chalecos salvavidas, bolsas flotantes o tablas sostenibles que eviten pérdidas de vidas en caso de siniestro sobre las aguas del lago Atitlán.

5.5.3. Supervisión y control de embarcaderos o muelles públicos

La investigación realizada sustenta la falta de supervisión y control de los embarcaderos públicos de los municipios de la cuenca del lago Atitlán, estos no han tenido mejoras, ni mantenimiento en los últimos años, observando el estado en que se encuentran actualmente, en caso específico los dos puertos lacustres de Panajachel, hechos de madera incrustada en la superficie del lago adentro un total de ocho metros, dan forma insegura de abordaje para los pasajeros, en ese mismo orden el embarcadero de San Pedro La Laguna con dirección a Santiago Atitlán, sufre de la misma precariedad notoria.

El resto de municipios con excepción de Panajachel, Santa Cruz, San Marcos y San Pablo La Laguna, han mostrado avances al establecer muelles flotables que se motivan y dependen del volumen de las aguas, pero suelen ser inseguras por su inestabilidad, de estos embarcaderos según información proporcionada a través de



entrevistas a pasajeros han sido instaladas por la mancomunidad de municipios de la cuenca del lago Atitlán.

Dentro del marco de la regulación legal del transporte lacustre, el Congreso de la República a través de la ley específica, debe de crear una institución estatal que vele por el buen estado de los embarcaderos, su mantenimiento, control y supervisión de forma estricta, constante y efectiva, para dar un aspecto convincente a los mismos ante los usuarios de las naves lacustres que enclavan en sus espacios de abordaje.

Es una opción viable delegar a las municipalidades la acción de supervisión y control de los embarcaderos en su jurisdicción municipal, en mandato que pueda darse por la misma ley o por delegación descentralizada de la institución estatal creada para el control de la actividad naviera en el lago Atitlán, fundamentándose este traslado de competencias en la Ley General de Descentralización, Decreto Número 14-2002 del Congreso de la República en el Artículo dos, ...por descentralización el proceso mediante el cual se transfiere desde el Organismo Ejecutivo a las municipalidades...el poder de decisión, la titularidad de la competencia, las funciones...en la administración pública, priorización y ejecución de obras, organización y prestación de servicios públicos, así como el ejercicio del control social sobre la gestión gubernamental....

Se concluye si esta función es trasladada a las municipalidades, estas deben atribuirse las obligaciones y asumir las responsabilidades de acuerdo a la forma en que la institución estatal debe atender tales asuntos, teniendo la facultad de exigir el

financiamiento y los recursos necesarios para el cumplimiento de la delegación de competencia administrativa específica que se le encomiende.

5.5.4. Cuerpo de seguridad e inspección lacustre

Es de preocupación constante las condiciones de la prestación del transporte lacustre en el lago Atitlán, al observarse que no cuenta con un cuerpo de seguridad que verifique las condiciones del servicio es decir, cuente con todos los elementos de salvamento necesario para cualquier eventualidad, determine situaciones climáticas que haga inseguro el viaje, que la unidad de transporte se encuentre en condiciones adecuadas y esté abastecido el tanque de almacenamiento de combustible para el sustento de la travesía, toda esta actividad supervisora debe ejecutarse desde los puertos lacustres municipales, si fuese posible al momento de efectuarse el viaje en cualquier espacio acuático del lago y después de concluido el traslado naviero para recabar sugerencias que contribuyan a mejorar el servicio que se presta.

Es necesaria la implementación de un cuerpo de seguridad lacustre que se encargue de las funciones enunciadas en el párrafo anterior, que sea dependencia de la institución de la Policía Nacional Civil con supervisión del Ministerio de Gobernación o bien de la institución pública estatal que designe el gobierno central, para efectivizar el respeto de los derechos humanos de los sujetos de la relación jurídica lacustre y sobre el cumplimiento de las obligaciones que se deriven del contrato de transporte que celebren las partes del mismo.



Dentro del apartado de la seguridad de los sujetos de la navegación lacustre, debe establecerse además de las funciones, las obligaciones de la entidad que ostente la función garante del resguardo de vida de las personas transportadas en las embarcaciones, como el monitoreo periódico del estado de las aguas del lago emitiendo cualquier tipo de alerta en caso de fenómenos naturales que afecte la pacífica navegación, realizar rondas constantes sobre las aguas para constatar que no exista naufragio de naves puestos al servicio del público.

Como obligación principal debe emitir instrucciones de viaje dirigida a los usuarios para que estos actúen prudentemente en caso de accidentes, prestar auxilio a los pasajeros con sus quejas sobre el servicio que se les presta, sobre todo trabajar en subordinación y coordinación de la institución pública estatal que tenga control sobre el lago.

5.5.5. Vigilancia y puntos de control de embarcaciones

El cuerpo de seguridad lacustre debe de ubicar de forma permanente puntos de control de embarcaciones en los diferentes municipios, aldeas o caseríos que integran la reserva de usos múltiples de la cuenca del lago Atitlán, para el correcto desempeño de los deberes y fines comunes del Estado señalados por la Constitución Política de la República de Guatemala, las obligaciones específicas o concretas contenidas en la ley reguladora de la actividad naviera sobre el lago y demás leyes supletorias que complementen la aplicación e interpretación del derecho lacustre en la legislación guatemalteca.

Dentro del articulado del título propuesto, debe de señalarse el establecimiento de los puntos de vigilancia y control de embarcaciones lacustres de forma determinada, atendiendo la necesidad de los habitantes de la región y de los visitantes que concurren en el lugar por su atracción turística, siendo estos los siguientes:

a) Puesto de control permanente Tzanjuyú, debiendo ubicarse en el embarcadero del mismo nombre, en el municipio de Panajachel del departamento de Sololá, para supervisar la actividad naviera de las embarcaciones que se conducen de Panajachel a San Pedro La Laguna y municipios a las laderas montañosas norte del lago Atitlán.

b) Puesto de control permanente Panajachel, ubicándose en la playa pública del municipio de Panajachel en el final de la avenida Santander, teniendo como función la verificación de la actividad naviera que se presta de Panajachel hacia los municipios de la parte sur del Lago, con destino final el municipio de Santiago Atitlán.

c) Puesto de control permanente San Antonio Palopó, verificando la correcta prestación del servicio de transporte lacustre de personas y mercancías artesanales hacia los municipios de Panajachel y Santiago Atitlán, sus filiales comerciales y turísticos.

d) Puesto de control temporal Santa Catarina Palopó, se da un carácter temporal al punto de control por la eventualidad de su uso, ya que el municipio es visitado directamente por turistas nacionales y extranjeros, por su diversidad de flora y fauna, siendo este movimiento en fines de semana, días festivos y asuetos.



e) Puesto de control Tolimán, por su atracción turística volcán Tolimán, es visitado por aventureros montañistas nacionales y extranjeros, utilizando medio de transporte lacustre de Panajachel al municipio de San Lucas Tolimán, este punto debe de vigilar la prestación del servicio de transporte turístico de Panajachel al municipio y el servicio de transporte comercial hacia el municipio de Santiago Atitlán.

f) Puesto de control estacional Cerro de Oro, tendrá ese carácter por la temporalidad de su uso, motivado por el turismo de montaña los fines de semana o días festivos, tal actividad de exploración sigue utilizando como medio el transporte lacustre de turistas de Santiago Atitlán a la aldea Cerro de Oro del mismo municipio.

g) Puesto de control permanente Chinim ya', debe de ubicarse en el embarcadero del mismo, en el casco urbano del municipio de Santiago Atitlán, sirviendo de control de la prestación del servicio de transporte lacustre del municipio hacia San Pedro La Laguna y Panajachel.

h) Puesto de control permanente Chuasanahí, debe establecerse en el muelle público del mismo nombre, en el casco urbano sur del municipio de San Pedro La Laguna, es punto de abordaje constante de pasajeros y mercancías al municipio de Santiago Atitlán y viceversa, al cual deberá su carácter de puesto de control permanente.

i) Puesto de control permanente Chuacanté, debe de situarse en el embarcadero público del mismo nombre, en el casco urbano norte del municipio de San Pedro La



Laguna, para efectuar las funciones de supervisión y control de la actividad naviera prestada del municipio de San Pedro La Laguna hacia Panajachel y municipios aledaños en la parte norte del lago.

j) Puesto de control permanente Chinima ya', en el embarcadero público del mismo nombre del municipio de San Juan La Laguna, para verificar la correcta prestación del servicio de transporte lacustre que sirve como medio para comunicarse comercial y turísticamente con Panajachel y San Pedro La Laguna.

k) Puesto de control estacional San Pablo La Laguna, por su limitada atracción turística, el municipio no muestra movimiento constante de transporte lacustre, sin embargo el muelle público únicamente es utilizado para trasladarse a otros municipios para distribuir los productos comerciales locales con vecinos de San Pedro y San Juan La Laguna, dando carácter temporal a su control.

l) Puesto de control permanente San Marcos La Laguna, por la comodidad económica el transporte lacustre es preferido para asuntos turísticos, comerciales y escolares, por esa razón se hace obligatoria su constante supervisión, desde el embarcadero público de la localidad.

m) Puesto de control permanente Tzununá, por ser la única vía de comunicación constante de la aldea Tzununá, municipio de Santa Cruz La Laguna, los pobladores salen y entran de ella a través del transporte lacustre prestado por lancheros del



municipio de San Pedro La Laguna, siendo obligada su efectiva supervisión para el mejoramiento del servicio.

n) Puesto de control permanente Jaibalito, motiva su establecimiento en el muelle comunal del lugar para ejecutar en la zona acciones para control y supervisión de la actividad lacustre por ser el lago Atitlán la única entrada y salida del caserío Jaibalito del municipio de Santa Cruz La Laguna.

o) Puesto de control permanente Santa Cruz, derivado que el municipio de Santa Cruz La Laguna, es el único poblado urbano del departamento de Sololá que no tiene acceso vía terrestre, al estar asentada en un peñasco rocoso de la cadena montañosa norte del lago Atitlán, esto conlleva a que su acceso comercial y turístico deba realizarse por lancha, de esto deriva la necesidad de instaurar un punto de control lacustre en su único muelle de abordaje.

De todos los puestos de control lacustre que deben ubicarse en los poblados de la cuenca del lago de Atitlán, dentro del marco ejecutivo para cumplir con los objetivos deben instalarse sedes de administración operativa, las que deben situarse en los municipios que forman el triángulo turístico de la región de la reserva de la cuenca del lago Atitlán, siendo la sede de administración central la que se ubique en el municipio de Panajachel, por ser el punto neutro comercial y turístico de los demás pueblos originarios, auxiliándose de subsedes que se ubiquen en los municipios de Santiago Atitlán y San Pedro La Laguna.



5.5.6. Integración de las asociaciones de transportistas lacustres

La Constitución Política de la República de Guatemala, establece el derecho de asociación, en tanto los prestadores del servicio de transporte lacustre deben de sujetarse a la norma constitucional, lo que ordenen las leyes ordinarias que regulan la personalidad de las personas jurídicas, su reconocimiento, el respaldo del Estado, sus funciones, obligaciones y derechos, así mismo lo que establezca el estatuto interno de su organización.

El correcto desempeño de las asociaciones de transporte lacustre en el lago Atitlán, deben de perseguir un fin no lucrativo, sin embargo el apoyo mutuo, el auxilio comunitario y el sustento social de las poblaciones de la cuenca del lago, deben de cimentar su existencia.

Para que una asociación de este tipo sea reconocida por el Estado de Guatemala, debe de contener todos los rasgos relacionados al derecho lacustre, constituido de conformidad con las leyes de la república, sobre todo canalice las responsabilidades que conlleva la prestación del servicio de transporte lacustre y los siguientes supuestos:

a) Estar organizada de forma comunitaria, con misión de construir una sociedad mejorada para todos, con inclusión social y comercial, una visión que vaya encaminada al desarrollo humano de los prestadores y quienes utilicen el transporte lacustre.



- b) Sus fines estén encaminados al bienestar social cimentado en valores sociales, jurídicos, culturales y de identidad.
- c) Que se cuente con el apoyo municipal de todos los municipios de la cuenca del lago para el sustento subsidiario de las asociaciones que colocan unidades al servicio de sus habitantes.
- d) Reconozca la existencia de una autoridad superior que se encarga de supervisar y controlar las actividades que realizan para garantizar la seguridad de las personas que utilicen el servicio.
- e) Estudiar los campos económicos de los habitantes de los municipios, para equilibrar el cobro del pasaje, respetando el tope establecido en la ley.
- f) No coaccionar a los demás transportistas lacustres a incorporarse a la asociación para tener derecho a prestar el servicio.
- g) Conservar los ingresos económicos que provengan de la utilización de las naves puestas al servicio del público, en tanto el monto recaudado sea invertido en mantenimiento material e hidráulico de las mismas, pagos de salarios de los pilotos navales y ayuda conveniente al propietario de las embarcaciones, quedando el resto para la función administrativa en forma proporcional, también debe encuadrarse que las necesidades son varias para una asociación, entre ellas formación técnica,



educación generalizada, concientización mediática, psicológica y organizada para la preservación de recursos naturales lacustre, entre otros, en esto debe invertirse las cantidades sobrantes.

5.5.7. Tarifa estándar del transporte lacustre en el lago Atitlán

Conlleva la organización económica que establezca el legislador a través de la ley especial, atendiendo las necesidades de los que utilizan de forma constante, periódica y accidentalmente el transporte lacustre para viajar sobre el lago Atitlán, en tanto debe entablarse precios razonables que sean acordes al desarrollo de la prestación del servicio. Para la determinación de la tarifa de la prestación del servicio debiendo considerarse los kilómetros recorridos, el horario en que se presta en forma tentativa, el combustible que las unidades consuman y la clase de servicio que se presta, omitiendo cobros excesivos por la cantidad de gente que se transporta en las naves lacustres, ni tomando como fijación de precios los días clasificándolos en comunes y festivos.

Con base en el kilometraje, debe cobrarse por cada kilómetro recorrido 75 centavos de quetzal a un quetzal, sin importar la temporada en la que se realice el viaje, este cálculo no puede alterarse sino solo con reformas a la ley especial de regulación del transporte lacustre, siempre que sea por motivo de la devaluación de la moneda o cualquier otro asunto que aumente la onerosidad del mecanismo para prestar el servicio de transporte de forma efectiva o porque este atente contra la paz y seguridad social de las personas que utilicen este medio para trasladarse de un lugar a otro.



En el caso propiamente dicho del traslado de personas, puede darse opción la reglamentaria respecto a la cantidad de pasajeros que pueda transportar la unidad motorizada de un puerto lacustre a otro, atendiendo su capacidad especificada por el fabricante y la calidad del motor, pero vedando la arbitrariedad de cobrar por encima de la tarifa específica por escasez de pasajeros.

Al tratarse de viajes nocturnos públicos, debe cobrarse por cada kilómetro recorrido uno a dos quetzales, iniciando el horario nocturno a las 19 horas, finalizando a las cinco horas del día siguiente, en tanto los viajes expresos o privados debe de cobrarse de acuerdo a lo que las partes pacten para el desarrollo del servicio, lo que respecta al transporte lacustre escolar esta se cobrará en forma fija semanal, quincenal o mensual quedando las partes en lo que les convenga en el precio de la prestación del servicio.

Respecto al transporte de cosas que se encuentren dentro del comercio legal de las personas por las unidades lacustres puestas al servicio público, el precio debe calcularse dependiendo del peso neto de las mismas, teniendo como base de sistematización en la medida por libra, cobrando un quetzal por cada libra calculada del paquete o bulto que se aborde al buque, la báscula a utilizar debe estar graduada y proporcionada por la institución estatal que administre la reserva de usos múltiples del lago Atitlán.

Dentro de este mismo título debe contemplarse que el servicio debe de prestarse atendiendo un horario definido de inicio del viaje, sin importar que la cantidad de



usuarios que transporte sea menor al importe establecido por la ley, en su defecto por su reglamento, en tanto la ley reguladora en propuesta debe de limitarse a establecer esos horarios de viaje, quedando a consideración su fijación a la asociación de atendiendo los intereses de los usuarios, siempre que se respete el tarifario que contemple la norma jurídica, sin hacer distinción de personas sean estos, locales, departamentales, nacionales o extranjeros.

5.5.8. Infracciones a la ley y sanciones a infractores

La ley reguladora del transporte lacustre de pasajeros en el lago Atitlán, debe de contener en su articulado ciertos enunciados que enmarquen los menoscabos que los prestadores del servicio cometan por acción u omisión hacia los pasajeros en el momento del ejercicio de la actividad naviera, estos actos conllevan una pena pecuniaria que deben de solventar por su inobservancia a lo establecido en la ley especial de la materia, esta sanción debe ser determinada en unidades de multa que debe ser equivalente a un salario mínimo mensual no agrícola, tal cálculo debe hacerse por la institución estatal competente creada para supervisar la actividad sobre el área dentro de la cuenca del lago, de lo expuesto se indican las siguientes:

a) **Alteración de rutas:** cuando los pasajeros no lo requieren el prestador del servicio no puede alterar las rutas de servicio, de directo a estacionario y viceversa, para no perjudicar los intereses de sus transportados, con excepción que el cambio sea justificado por cuestiones de oleaje anormal u otros fenómenos naturales sobre las



aguas del lago, quien incurra en esta infracción será sancionado con seis a ocho unidades de multa.

b) Cobro excesivo del pasaje: el prestador abusa de su posición para cobrar de forma excesiva sobre el monto del pasaje determinado en el tarifario regulado en la ley, al incurrir en esta infracción debe de sancionarse al infractor de cuatro a nueve unidades de multa.

c) Cobro fraccionado del pasaje por rutas estacionarias: se comete esta infracción cuando el prestador del servicio de transporte lacustre en su calidad, cobra fraccionadamente el precio del viaje, dependiendo cuantos abordajes realice en los muelles municipales donde ancle, el infractor será sancionado con seis a nueve unidades de multa.

d) Sobrecarga de pasajeros: el prestador del servicio que sobrecarga las unidades de transporte lacustre con el objeto de obtener mayores ingresos económicos, será sancionado con nueve unidades de multa y una suspensión temporal para operar, no menor de seis meses, ni mayor de un año.

e) Operación irregular: quienes alteren el horario de comienzo de la navegación de una embarcación destinada al servicio público, perjudicando los intereses de los tripulantes, sin perjuicio de la responsabilidad civil en que incurra el infractor, será merecedor de una sanción de seis a nueve unidades de multa.



f) Uso de unidades lacustres no autorizadas: quien utilizare unidades para transportar a pasajeros de un punto a otro, sin contar con la autorización correspondiente emanada de la autoridad estatal designada para el efecto, su actuación ilegal será sancionada con nueve unidades de multa y consignación de la unidad por parte de la autoridad quien haya tenido conocimiento de la irregularidad, sin perjuicio de la responsabilidad civil y penal en la que incurra el piloto naval.

g) Omisión de equipo de salvamento: se incurre en esta infracción cuando la unidad no va equipada de elementos de salvamento que ayude a salvar vidas en caso de siniestros sobre el lago Atitlán, al infractor se le impondrá la unidad de multa de seis a nueve unidades de multa y suspensión temporal no menor de dos meses, ni mayor de seis meses.

h) Omisión de contratación de seguro de pasajeros: la inobservancia en garantizar la integridad del pasajero y su resarcimiento en caso de accidente, la vida en caso de fallecimiento derivado de un accidente indemnizando a los beneficiarios, el infractor será sancionado con nueve unidades de multa, suspensión definitiva y retiro de la licencia respectiva para operaciones lacustres sobre el lago Atitlán, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que pueda incurrir el piloto naval.

i) Malos tratos: quien faltare el respeto a la integridad de una persona u ofendiere a la misma, será sancionado con nueve unidades de multa y con la suspensión definitiva del piloto naval, retirándole la licencia sin derecho a reponerla o recuperarla, sin



perjuicio de la responsabilidad penal, administrativa y civil en que pueda incurrir por su acto al margen de la ley.

j) **Piloto naval no autorizado:** quien ejerciera la actividad traslativa lacustre de personas de un puerto lacustre a otro, sin contar con la licencia respectiva será sancionado con nueve unidades de multa, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que pueda incurrir el piloto naval.

k) **Atraso culposo en pago del impuesto de circulación de vehículos:** el propietario de una unidad lacustre insolvente en su impuesto de circulación de vehículos, terrestres, aéreos y marítimos que estuviese prestando el servicio de transporte lacustre de forma regular, será sancionado con nueve unidades de multa, dependiendo de los años de insolvencia este monto se duplicará, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas en que incurra por su omisión con la Administración Tributaria.

l) **Publicidad engañosa:** el prestador del servicio que ofrezca al público un transporte lacustre de modalidades distintas a las que realmente presta con el objeto de obtener mayores ingresos defraudando al pasajero en su patrimonio, será sancionado con nueve unidades de multa, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que pueda incurra.

m) **Otros que de los actos de la relación jurídica del transporte lacustre se deriven,** serán sancionados con cinco a nueve unidades de multa y suspensión temporal



no menor de dos meses ni mayor de un año dependiendo de la gravedad de la infracción.

5.5.9. Disposiciones finales y transitorias

Dentro de este título contemplan la entrada en vigencia de la ley, las derogatorias de leyes ordinarias que se opongan al ámbito de aplicación de la ley reguladora del transporte lacustre de personas en el lago Atitlán, los elementos que deben de incurrir que motive sus reformas.

La creación de la institución estatal pública que se encargue de la administración de la actividad naviera en el área de usos múltiples de la cuenca del lago Atitlán, éste debe estar compuesto por un consejo directivo, integrado por un representante del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales, un representante designado por el Ministerio de Comunicación Infraestructura y Vivienda, un representante del Instituto Guatemalteco de Turismo, un representante de la Autoridad para el manejo sostenible del lago Atitlán y su entorno, esta institución debe ser presidida por el gobernador departamental de Sololá, también serán designados en igual número de titulares, los representantes suplentes para la integración de la autoridad superior de decisiones.

La dirección general será la autoridad administrativa de la institución estatal, debe ser dirigida por un director quien tendrá que llenar las calidades que la ley reguladora exija para el puesto, se auxiliará de subdirectores designados de acuerdo a los



departamentos administrativos en que se divida la entidad, atendiendo las necesidades correlacionadas con la actividad lacustre en el lago Atitlán, estos funcionarios tienen que llenar la misma calidad exigida para el puesto de director.

Respecto al recurso humano técnico y administrativo, debe integrarse un equipo multidisciplinario conformado por médicos, psicólogos, ingenieros, economistas, abogados, contadores, agrónomos entre otros profesionales, en calidad de asesores consultores y consejeros, que en su conjunto contribuyan al correcto desempeño de las funciones de la institución estatal que ejerce autoridad en el área de cuenca del lago Atitlán.

Dentro del reglamento de la ley reguladora de la materia, debe de establecer el procedimiento administrativo que deba seguirse para el planteamiento de la queja por la prestación precaria de servicios de transporte lacustre por parte del pasajero afectado o bien iniciada de oficio con base al informe que presente el cuerpo de seguridad lacustre.

La denuncia debe de hacer ante la institución estatal competente, dentro de los parámetros del derecho de petición, contra la resolución que emita la autoridad administrativa de la institución cabe recurso de revocatoria y elevado al superior jerárquico, mientras contra lo resuelto por el consejo directivo debe interponerse recurso de reposición, resuelto desfavorablemente estos recursos, la parte afectada tiene derecho de recurrir ante el órgano jurisdiccional competente para iniciar el



proceso contencioso administrativo, para el conocimiento de los plazos y etapas tanto del procedimiento administrativo, como el de lo contencioso administrativo debe de observarse la ley específica de la materia.

Como último término transitorio se debe indicar un tiempo prudencial de entrada en vigencia de la ley reguladora del transporte lacustre de pasajeros en el lago Atitlán, atendiendo las necesidades de los que requiere el servicio de transporte lacustre, la Comandancia y Capitanía del puerto lacustre Atitlán debe de trasladar las funciones que actualmente posee a la institución estatal central de administración de la cuenca del lago Atitlán, dicha institución debe de absorber la entidad administrativa actual dependencia del Ministerio de la Defensa Nacional.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

El transporte lacustre como medio de comunicación dentro de la actividad naviera instituido para el fortalecimiento económico de los municipios de la cuenca de lago Atitlán en el departamento de Sololá, en su contexto de ejecución evidencia la necesidad de resguardar ciertas garantías individuales y sociales contempladas por el derecho lacustre en su doctrina tutelar, en la actualidad la inexistencia de regulación legal del espacio acuífero aludido, ha generado arbitrariedades e ilegalidades, prevaleciendo criterios particulares que benefician a la clase prestadora del servicio, vulnerando el interés social al eludir responsabilidades que motiven respaldar la vida, integridad física, psicológica y patrimonial de los pasajeros transportados.

La Constitución Política de la República de Guatemala, dentro del preámbulo establece regímenes que sustentan al Estado y brindan protección a los habitantes que encamina a concretar el texto de la norma constitucional que consagra claramente la protección de la persona, su vida, integridad, seguridad, libertad e igualdad, entre otros derechos que exige al Estado de Guatemala a cumplir con sus obligaciones con las personas que se encuentran dentro de su territorio sean nacionales o extranjeros.

La norma constitucional guatemalteca regula que las aguas son de dominio público, en tanto el aprovechamiento de los lagos es común de todos los habitantes, motivando la injerencia del Estado en la actividad lacustre del país, a través de la regulación legal objetiva de los parámetros inspirados por la seguridad naviera de los pasajeros.





ANEXO





ANEXO I



Municipalidad de Santiago Atitlán Cantón Tzantuyú, Santiago Atitlán, Sololá

Santiago Atitlán, Sololá 05 de diciembre de 2016.

En respuesta de su memorial de fecha treinta de noviembre del año dos mil dieciséis, la municipalidad de Santiago Atitlán a través de la Oficina Municipal de Turismo informa:

1. En la municipalidad de Santiago Atitlán se conoce de la existencia de una asociación de lancheros llamado " CHINIM YA' ATITLAN" y el señor Diego Tzina Ramirez es el presidente de dicha asociación.
2. En esta municipalidad existe un Reglamento y hasta hoy fecha no se ha concretado algunas acciones por lo que no se ha aperturado la inscripción.

Si necesita copia de dicho reglamento publicado el 30 de junio del 2015 que se está socializando para su completa aplicación, lo requiere por escrito a través de la Unidad de Acceso a la Información Pública de esta municipalidad.

Sírvase el presente para el uso correspondiente de la tesis profesional.

Cordialmente:

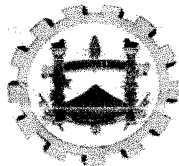

 María Guadalupe Sosol Quiros
 Promotora de Turismo



La municipalidad de Santiago Atitlán, a través del oficio de fecha cinco de diciembre de 2016, expone no tener conocimiento concreto sobre la cantidad de unidades lacustres en la jurisdicción municipal, ni sobre la legalidad de la asociación que canaliza la prestación del servicio a los pasajeros locales y visitantes.



ANEXO II



MUNICIPALIDAD DE PANAJACHEL
DEPARTAMENTO DE SOLOLA
GUATEMALA, C.A.
TELÉFONO 7762 2634 / 7762 1981 / 7762 2590
www.municipalidaddepanajachel.gob.gt

CP
RF

Panajachel, Sololá 02 de diciembre del año 2016.

Señora:
Miriam Humbelina Carrera Pérez
Encargada Unidad de Información Pública
Presente:

Estimada señora:

Reciba un cordial y afectuoso saludo deseándole toda clase de bendiciones y éxitos en todo lo que realice.

En respuesta a la solicitud recibida en fecha 01 de diciembre del presente año, en este Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, donde nos solicita INFORMACION GENERAL RESPECTO AL TRANSPORTE LACUSTRE QUE OPERA O PRESTA SERVICIO TURISTICO Y COMERCIAL EN EL LAGO ATITLÁN, le INFORMO lo siguiente:

1. REGLAMENTO PARA LA REGUACION, DE MUELLES, ATRAQUE, REGISTRO DE UNIDADES DEL TRANSPORTE FLUVIAL Y APROVECHAMIENTO DE LAS AGUAS MUNICIPALES, EN LA JURISDICCION DEL MUNICIPIO DE PANAJACHEL DEL DEPARTAMENTO DE SOLOLA. (Adjunto copia)
2. ASOCIACIONES EXISTENTES:
ASOCIACIÓN ANCLA
3. NUMERO DE LANCHAS INSCRITAS.
38 LANCHAS INSCRITAS (Adjunto listado)
4. LICENCIA QUE SE EXTIENDE A LAS LANCHAS AUTORIZADAS. (Adjunto copia)

Es cuanto tengo que informar.
Atentamente:

Carmen Elizángela Rodríguez Vásquez
Juez de Asuntos Municipales de Tránsito



La información proporcionada en la municipalidad de Panajachel, indica la existencia de una asociación lacustre, no menciona su inscripción registral que argumente su legalidad, de un reglamento que se limita al cobro de derecho de línea al naviero local.



ANEXO III

LISTADO DE PROPIETARIOS Y NOMBRES DE LANCHAS AUTORIZADAS

No.	NOMBRE	NOMBRE DE EMBARCACION
1	JUAN YACH QUECHE	FLORY
2	JUAN YACH QUECHE	LA OTRA
3	JUAN YACH QUECHE	LA PINTA
4	JUAN YACH QUECHE	PATO POC
5	JUAN YACH QUECHE	GORRION
6	JUAN YACH QUECHE	CRISTALINA
7	JUAN YACH QUECHE	PEDRANITA
8	JUAN YACH QUECHE	XOCOMIL
9	JUAN YACH QUECHE	TELAVIV
10	JUAN YACH QUECHE	PANACAKCHIYA
11	JUAN YACH QUECHE	JUCANYA
12	JUAN YACH QUECHE	TIBERIA
13	JUAN YACH QUECHE	THEILA
14	JUAN YACH QUECHE	CRUCERO
15	JUAN YACH QUECHE	PANUMUL
16	MAGDALENO NIMACACHI NIMACACHI	NIMACACHI
17	MAGDALENO NIMACACHI NIMACACHI	CAROLINA
18	MAGDALENO NIMACACHI NIMACACHI	SAMARIA
19	SANTIAGO SAQUIC CRUZ	PETRA II
20	SANTIAGO SAQUIC CRUZ	KARIN
21	SANTIAGO SAQUIC CRUZ	ALMA
22	SANTIAGO SAQUIC CRUZ	LAGO AZUL
23	SANTIAGO SAQUIC CRUZ	PETRA I
24	SANTIAGO SAQUIC CRUZ	AMY
25	ENRIQUE MANUEL SAJVIN MARTIN	BETY II
26	ENRIQUE MANUEL SAJVIN MARTIN	BETY III
27	LUIS MARTIN QUECHE QUECHE	CESIA
28	LUIS MARTIN QUECHE QUECHE	BERTHA
29	JUAN GABRIEL CUC FELIPE	GABY
30	JUAN GABRIEL CUC FELIPE	YESSI
31	VIRGILIO MUCUN LOPEZ	SEA EXPLORER
32	VIRGILIO MUCUN LOPEZ	BONANZA
33	SANTIAGO SAJVIN SAJVIN	BETANIA
34	CARLOS AROLDI MUCUN LOPEZ	VENTUROSA
35	CARLOS AROLDI MUCUN LOPEZ	CARACOL
36	CARLOS AROLDI MUCUN LOPEZ	CARACOL III
37	MANUEL SAJVIN TAX	DOÑA LIDIA
38	MANUEL SAJVIN TAX	MARIA ELENA

En el municipio de Panajachel, departamento de Sololá operan alrededor de 38 lanchas con el respaldo municipal según información proporcionada por la unidad de información pública de la municipalidad, de fecha dos de diciembre de 2016, a través de este cuadro donde figuran nueve propietarios de unidades lacustres que se han registrado en la dependencia correspondiente.



ANEXO IV



Municipalidad de San Pedro La Laguna Departamento de Sololá, Guatemala C.A.

La Infrascrita Encargada de Receptoría de municipio de San Pedro La Laguna,
Departamento de Sololá.

CERTIFICA

Que la Municipalidad de San Pedro La Laguna, Sololá, según informe Registrado en el Sistema de la tesorería municipal, la Asociación de lancheros y personas particulares dueños de lanchas que prestan servicios con fines de lucro, no han venido pagando la tasa Municipal desde el año 2009 hasta la fecha, adjuntamos unos listados en cuadros especificando en nombre de los dueños y de las lanchas:

1. Lanchas que viajan de San Pedro La Laguna a Santiago Atitlán, son 6 integrantes, pero hay 5 de ellos que deben desde el 2010 y el otro desde el 2009.
2. Lanchas que viajan en las Orillas del Lago o Expresos propiedad del señor Santiago Saquic Cruz que tiene 7 lanchas esta persona está al día hasta Diciembre 2016.
3. El señor Ventura Matzar González propietario de una lancha se encuentra al día hasta diciembre 2016.
4. La asociación de lancheros la cual está integrado por 19 personas, ellos cancelan una cantidad de Q.3000.00 anuales pero actualmente no están al día porque según datos de la tesorería municipal no han pagado desde el año 2011, y uno de ellos ha hecho su último pago en el año 2012.

Conste: San Pedro La Laguna 27 días del mes de Diciembre 2016.


Receptora Municipal
María Dolores Quiacain 

3ª. Avenida 2-24 Zona 1 - Teléfono: 7721 8095 / Fax: 7721-8207
www.munidesanpedrolalaguna.com

Derivado de la información proporcionada por la municipalidad de San Pedro La Laguna a través de la unidad de receptoría, se identifica el cobro municipal por derecho de anclaje que deben de prestar los proveedores del servicio de transporte lacustre.



ANEXO V

LANCHAS VIA A SANTIAGO A TITLAN						
1	Manuel Chavajay	LA PINTA	2010	1	Q 300,00	
2	Domingo Chavajay	CHUASANAHI	2009	1	Q 300,00	
3	Jose Chavajay	SANTA MARIA	2010	1	Q 300,00	
4	Andres Chavajay	ROSITA	2010	1	Q 300,00	
5	Agustin Gonzalez	DOÑA MANUELA	2010	1	Q 300,00	
6	Moises González Rocché	ANDREA Y ROSITA				
LANCHAS VIA A ORILLAS DEL LAGO O EXPRESOS						
1	Santiago Saquic Cruz	ALMA	DICIEMBRE 2016	1	Q 300,00	PAGA ANUAL 300
2	Santiago Saquic Cruz	DORCAS	DICIEMBRE 2016	1	Q 300,00	PAGA ANUAL 300
3	Santiago Saquic Cruz	AMY	DICIEMBRE 2016	1	Q 300,00	PAGA ANUAL 300
4	Santiago Saquic Cruz	LAGO AZUL	DICIEMBRE 2016	1	Q 300,00	PAGA ANUAL 300
5	Santiago Saquic Cruz	PETRA 2	DICIEMBRE 2016	1	Q 300,00	PAGA ANUAL 300
6	Santiago Saquic Cruz	PETRA 1	DICIEMBRE 2016	1	Q 300,00	PAGA ANUAL 300
	Santiago Saquic Cruz	KARIN	DICIEMBRE 2016	1	Q 300,00	PAGA ANUAL 300
					Q2.100,00	
1	VENTURA MATZAR GONZALEZ	EL ARCA	DICIEMBRE 2016	01-2016		PAGO ANUAL 300

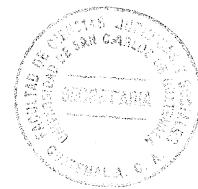
Acompaña la certificación extendida por la encargada de la unidad de receptoría de la municipalidad de San Pedro La Laguna, de fecha 27 de diciembre de 2016, un cuadro que identifica e individualiza a los transportistas lacustres no vinculados a ninguna asociación, mostrando el pago anual que deben de cancelar por cada unidad lacustre puesta al servicio del público. Muestra que un total de seis unidades operan de San Pedro La Laguna a Santiago Atitlán, de forma diaria, al igual indica que ocho navieros lacustres operan de San Pedro La Laguna hacia Panajachel, con vía en Santa Cruz La Laguna.



ANEXO VI

ASOCIACION DE LANCHEROS AMBIENTALISTAS TZUNUUN YA' 'ASOLAN'					
	NOMBRE	TIBURONERA	PAGO de MATRICULA	LANCHAS	CANTIDAD
1	Ancelmo Méndez López	ZULEYMI I	2012	1	Q . 3 , 0 0 0 . 0 0
2	Ancelmo Méndez López	ZULEYMI II	2011	1	
3	Antonio Matzar González	HURACAN I	2011	1	
4	Antonio Matzar González	HURACAN II	2011	1	
5	Antonio Silverio Chavajay González	RELAMPAGO I	2011	1	
6	Antonio Silverio Chavajay González	RELAMPAGO II	2011	1	
7	Domingo Chavajay Cortéz	TORNADO	2011	1	
8	Juan Manuel Chavajay González	GAVIOTA	2011	1	
9	Juan Peneleu González	JENNIFFER	2011	1	
10	Juan René Chavajay González	CARMEN	2011	1	
11	Lorenzo Chavajay Cortéz	MARIBEL	2011	1	
12	Lucas Rolando Cotuc Hi	EI VIEJO I,	2011	1	
13	Jose María Chavajay González	EL TA	2011	1	
14	Manuel Chavajay González	TITANIC	2011	1	
15	Manuel Chavajay González	DOÑA CHAYITA	2011	1	
16	Manuel Chavajay González	CHAVAJAY I	2011	1	
17	Rosa Chavajay González	LA SIRENITA	2011	1	
18	Manuel González Sequec	LOBINA NEGRA	2011	1	
19	Pedro Chavajay González	GUADALUPE	2011	1	
PAGO UNICO ANUAL DE LA ASOCIACION					Q3.000,00

El cuadro indica que el nombre de la asociación es lancheros ambientalistas Tzunuun ya', pero en su partida consta como, asociación de lancheros ambientalistas Tzutujil, del municipio de San Pedro La Laguna, inscrita en el libro de personalidad jurídica y asociaciones civiles bajo la partida número 22-2004, de la municipalidad de la localidad citada, especifica que se integra actualmente por 14 asociados que tienen a disposición de la población con necesidad de transportarse al municipio de Panajachel una cantidad de 19 unidades lacustres de diferentes tamaños, cancelando en forma asociada derecho de anclaje y operación naviera a la municipalidad.



BIBLIOGRAFÍA

ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL LAGO ATITLÁN. **Educando para conservar**. 2ª ed. Guatemala: (s.e.), 2011.

CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo parte especial**, (t.) II. 8ª ed. Guatemala: Ed. MR., 2014.

GRUPO OCÉANO. **Mentor interactivo enciclopedia temática estudiantil océano**. Barcelona, España: Ed. Océano, (s.l.i.).

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. 37ª ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 2011.

QUESADA CASTRO, Renato. **Elementos del turismo**. 1ª ed. San José, Costa Rica: Ed. Universidad Estatal a Distancia, 2007.

TAX, Sol., ROJAS LIMA, Flavio., HINSHAW, Robert., PAUL, Benjamín D., ROSALES, Juan de Dios., WOONDS, Clyde. y DOUGLAS, William G. **Los pueblos del lago de Atitlán**. 1ª ed. Guatemala, Ed. Tipografía Nacional, 1968.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**, (t.) III. 7ª ed. Guatemala, Ed. Universitaria, 2011.

<http://www.curiosidario.es/nombres-de-embarcaciones/> (consultado: 02 de mayo de 2017).

<http://www.geoenciclopedia.com/lagos/> (consultado: 02 de mayo de 2017).

<http://geografia.laguia2000.com/hidrografia/tipos-de-lagos> (consultado: 02 de mayo 2017).



<http://www.tiposde.org/economia-y-finanzas/186-tipos-de-comercio/> (consultado: 04 de mayo de 2017).

<http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico> (consultado: 04 de mayo de 2017).

<https://definicion.mx/turista/> (consultado: 06 de mayo de 2017).

<http://www.definicionabc.com/social/trabajador.php> (consultado: 06 de mayo de 2017).

<http://dle.rae.es/?id=QJQ5FGm> (consultado: 06 de mayo de 2017).

<https://historiadorativo.wordpress.com/2012/04/27/el-primer-cayuco-como-transporte-en-el-lago-atitlan/> (consultado: 07 de mayo de 2017).

<http://navegacion.blogspot.com/p/clases-de-barcos.html> (consultado: 15 de mayo de 2017).

<http://www.galeon.com/sanfernandoisla/glosario.htm> (consultado: 15 de mayo de 2017).

<http://deportesacuaticos.info/moto-de-agua-motos-acuaticas> (consultado: 15 de mayo de 2017).

<http://www.mindef.mil.gt/fmar/comadena/historia.html> (consultado: 20 de mayo de 2017).

Legislación:

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



Código Civil. Decreto Ley 106. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, 1964.

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

Código Municipal. Decreto 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala, 2012.

Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales. Ley 1242 del Congreso de Colombia, 2008.

Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, Convenio sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes. Decreto 9-96 del Congreso de la República de Guatemala, 1996.

Ley de Protección al Consumidor y al Usuario. Decreto 006-2003 del Congreso de la República de Guatemala, 2003.

Ley de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre. Ley 115 de la Asamblea Nacional de Poder Popular de la República de Cuba, 2013.

Ley de Transporte Acuático. Decreto 399 de la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, 2001.

Ley General de Descentralización. Decreto 14-2002 del Congreso de La República de Guatemala, 2002.