

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO  
MAESTRÍA EN DERECHO MERCANTIL Y COMPETITIVIDAD**



**LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA REGULACIÓN  
DEL COMERCIO MARÍTIMO Y SU REPERCUSIÓN  
EN EL DESARROLLO ECONÓMICO GUATEMALTECO**

**LICENCIADO**

**FERNANDO ISAIAS CARRERA SANTIAGO**

**GUATEMALA, JUNIO DE 2021**

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO  
MAESTRÍA EN DERECHO MERCANTIL Y COMPETITIVIDAD**

**LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA REGULACIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO  
Y SU REPERCUSIÓN EN EL DESARROLLO ECONÓMICO GUATEMALTECO**



**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por el Licenciado

**FERNANDO ISAIAS CARRERA SANTIAGO**

Tutora

**DRA. LUCRECIA ELINOR BARRIENTOS TOBAR**

Previo a conferírsele el Grado Académico de

**MAESTRO EN DERECHO MERCANTIL Y COMPETITIVIDAD  
(*Magister Scientiae*)**

Guatemala, junio de 2021

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

VOCAL I EN SUSTITUCIÓN

DEL DECANO: Licda. Astrid Jeannette Lemus Rodríguez  
VOCAL II: M. Sc. Henry Manuel Arriaga Contreras  
VOCAL III: M. Sc. Juan José Bolaños Mejía  
VOCAL IV: Br. Denis Ernesto Velásquez González  
VOCAL V: Br. Abidán Carías Palencia  
SECRETARIA: Licda. Evelyn Johanna Chevez Juárez

**CONSEJO ACADÉMICO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO**

VOCAL I EN SUSTITUCIÓN

DEL DECANO: Licda. Astrid Jeannette Lemus Rodríguez  
DIRECTOR: Dr. Luis Ernesto Cáceres Rodríguez  
VOCAL: Dr. Carlos Estuardo Gálvez Barrios  
VOCAL: Dr. Nery Roberto Muñoz  
VOCAL: Dr. William Enrique López Morataya

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN PRIVADO DE TESIS**

PRESIDENTE: Dr. Carlos Waldemar Melini Salguero  
VOCAL: Dr. Oscar Estuardo Paiz Lemus  
SECRETARIA: M. Sc. Claudia Beatriz Cuyán Motta

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



Dra. Lucrecia Elinor Barrientos Tobar  
DOCTORA EN DERECHO • ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, 02 de noviembre de 2020

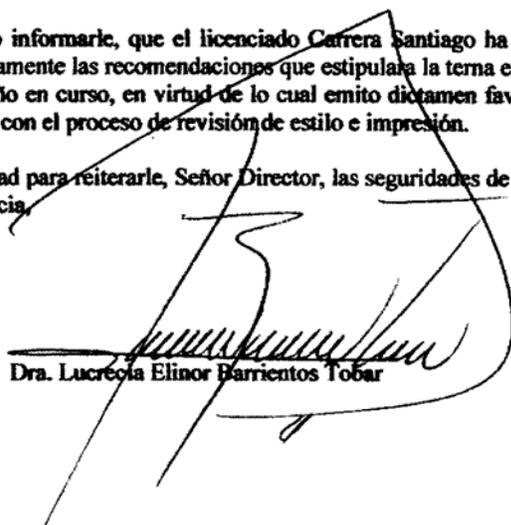
Doctor  
Luis Ernesto Cáceres Rodríguez  
Director de la Escuela de Estudios de Postgrado  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
Ciudad de Guatemala.

Respetable Dr. Cáceres:

Tengo el agrado de informarle que he procedido a revisar las recomendaciones para enmienda de la tesis titulada **“LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA REGULACIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO Y SU REPERCUSIÓN EN EL DESARROLLO ECONÓMICO GUATEMALTECO”** elaborada por el licenciado **Fernando Isaías Carrera Santiago**.

Al respecto me permito informarle, que el licenciado Carrera Santiago ha realizado e incorporado satisfactoriamente las recomendaciones que estipulara la terna examinadora del 08 de octubre del año en curso, en virtud de lo cual emito dictamen favorable para los efectos de continuar con el proceso de revisión de estilo e impresión.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle, Señor Director, las seguridades de mi especial consideración y deferencia.



Dra. Lucrecia Elinor Barrientos Tobar



**USAC**  
TRICENTENARIA  
Universidad de San Carlos de Guatemala

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSGRADO

Guatemala, 15 de abril de 2021

Doctor:

Luis Ernesto Cáceres Rodríguez  
Director de la Escuela de Estudios de Posgrado  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
-USAC-

Distinguido doctor Cáceres Rodríguez:

Con base en su solicitud expresa en la carta a mi persona con fecha nueve de abril de dos mil veintiuno, en donde se me pide dictamen gramatical; y, según los Artículos 7, 9 y 21 del Normativo de Tesis de Maestría y Doctorado de la Escuela de Estudios de Posgrado, de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Le informo que el licenciado: **FERNANDO ISAIAS CARRERA SANTIAGO**, de la **Maestría en Derecho Mercantil y Competitividad**, ha realizado las correcciones y recomendaciones de ortografía, redacción y estilo, a su trabajo de tesis, cuyo título final es: **LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA REGULACIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO Y SU REPERCUSIÓN EN EL DESARROLLO ECONÓMICO GUATEMALTECO**.

Asimismo, manifiesto que se ha utilizado un léxico adecuado a los requerimientos de una investigación científica, que llene las exigencias de la técnica jurídica y los principios exegéticos y hermenéuticos de la ciencia del Derecho. Esto, en consonancia con las normas, consideraciones y recomendaciones de la Real Academia Española, para utilizar el lenguaje de manera actualizada y como primera fuente teleológica idónea, para el conocimiento.

Dicho trabajo, presenta las partes mínimas requeridas en el instrumento legal *supra* anotado, según lo establece la Escuela de Estudios de Posgrados. De esta forma, el sustentante, ha referido con el modelo de la Asociación Americana de Psicología –APA– en su séptima edición, las fuentes bibliográficas, para dejar los créditos de las teorías que han fundamentado la investigación.



**USAC**

TRICENTENARIA  
Universidad de San Carlos de Guatemala

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSGRADOS

La metodología, técnicas y doctrinas que el estudiante y su parte asesora presentaron, fueron respetadas en su totalidad y ningún planteamiento fue conculcado para mantener el fundamento teórico original del documento presentado.

De esta manera se procedió con la revisión, exclusivamente en lo que corresponde a la gramática, ortografía, redacción y estilo, para comprobar que el cuerpo capitular contenga los requerimientos y extensión mínimos; con ello, se adecuó la diagramación pertinente y cotejaron las referencias del índice, los títulos y subtítulos, la parte conceptual introductoria y las conclusiones, según los enlaces externos que se describen en la bibliografía consultada.

En virtud de lo anterior, se emite: **DICTAMEN FAVORABLE**, a efecto de continuar con el trámite correspondiente.

Cordialmente.

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”

**Dr. William Enrique López Morataya**  
**Revisor de Gramática**

*Dr. William E. López Morataya*  
*Col. 6144*



**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
Universidad de San Carlos de Guatemala

**D.E.E.P. ORDEN DE IMPRESIÓN**

**LA ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, Guatemala, 7 de junio del dos mil veintiuno.**-----

En vista de que el Licenciado Fernando Isaias Carrera Santiago aprobó examen privado de tesis en la **Maestría en Derecho Mercantil y Competitividad** lo cual consta en el acta número 42-2020 suscrita por el Tribunal Examinador y habiéndose cumplido con la revisión gramatical, se autoriza la impresión de la tesis titulada **“LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA REGULACIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO Y SU REPERCUSIÓN EN EL DESARROLLO ECONÓMICO GUATEMALTECO”**. Previo a realizar el acto de investidura de conformidad con lo establecido en el Artículo 21 del Normativo de Tesis de Maestría y Doctorado.-----

**“ID Y ENSEÑAD A TODOS”**



**Dr. Luis Ernesto Cáceres Rodríguez**  
**DIRECTOR DE LA ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO**

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Escuela de Estudio de Postgrado, Edificio S-5 Segundo Nivel. Teléfono: 2418-8409

## **DEDICATORIA**

- A DIOS:** Por regalarme el don de la vida y acompañarme en todo momento.
- A LA VIRGEN MARÍA Y SAN JOSÉ:** Por interceder por mí en cada momento ante Dios Nuestro Señor.
- A MIS PADRES:** Lic. Fernando Antonio Carrera Martínez y M. Sc. Piedad Maribel Santiago Morales de Carrera, por cada una de sus valiosas enseñanzas, estar conmigo en cada uno de mis pasos y siempre ser mis ideales de vida. ¡Los amo!
- A MI HERMANO:** M. A. Estuardo Antonio Carrera Santiago, por estar conmigo siempre que te necesito y apoyarme cada segundo de mi vida.
- A MI FAMILIA:** Por estar en cada momento presente alentándome a conseguir mis metas. En especial a mi madrina Yadira del Carmen Santiago Morales y mi tío Jaime Aníbal Santiago Morales.
- A MIS AMIGOS Y AMIGAS:** Por todo su apoyo y aprecio que me han mostrado, gracias por su amistad y los momentos compartidos.
- A MI ASESORA DE TESIS:** Dra. Lucrecia Elinor Barrientos Tobar, por su calidez humana, docente, profesional y personal para apoyarme en mi asesoría de la presente investigación.

**A:**

La Escuela de Estudios de Posgrado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, por abrirme sus puertas y ser guía en la búsqueda de la excelencia académica.

**AL:**

Colegio San José de los Infantes, por sus valiosas enseñanzas de fe y humildad, muy importantes dentro de mi vida personal y profesional.



## ÍNDICE

Introducción .....

### CAPÍTULO I

1. Desarrollo histórico del derecho marítimo .....	1
1.1. Etapas del desarrollo histórico del derecho marítimo .....	1
1.2. Definición de derecho marítimo .....	20
1.3. Características del derecho marítimo .....	22
1.4. Naturaleza jurídica del derecho marítimo .....	28
1.5. Fuentes del derecho marítimo .....	30
1.6. Cronología de las conferencias de las Naciones Unidas en materia de derecho marítimo .....	33
1.7. Resumen .....	43

### CAPÍTULO II

2. Regulación del derecho marítimo en el Estado de Guatemala.....	45
2.1. Desarrollo histórico del derecho marítimo en Guatemala .....	45
2.2. Legislación del derecho marítimo en Guatemala .....	48
2.3. Situación económica del comercio marítimo .....	76
2.4. Situación social-política del comercio marítimo .....	80
2.5. Organismos internacionales que legislan y administran en el campo del derecho y del comercio marítimo .....	87
2.6. Resumen .....	102

### CAPÍTULO III

3. Derecho comparado en materia de legislación del derecho marítimo .....	105
3.1. El derecho marítimo internacional .....	105
3.2. Análisis de la legislación marítima de los Estados Unidos Mexicanos .....	116
3.3. Análisis de la legislación marítima del Reino de España .....	125
3.4. Análisis de la legislación marítima de la Unión Europea .....	131



3.5. Análisis de la legislación marítima centroamericana .....	142
3.6. Resumen .....	165

#### **CAPÍTULO IV**

4. La evolución histórica de la regulación del comercio marítimo y su repercusión en el desarrollo económico guatemalteco .....	167
4.1. Posición internacional en materia de política exterior del Estado de Guatemala referente al comercio marítimo .....	167
4.2. Impacto económico-político del comercio marítimo en el Estado de Guatemala ..	171
4.3. Puertos marítimos existentes en el Estado de Guatemala .....	175
4.4. Regulación actual del Comercio Marítimo en el libro III del Decreto Gubernativo 2946, vigente en el Código de Comercio Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala .....	183
4.5. Propuesta de actualización de política pública en materia del comercio marítimo	204
4.6. Validación de la hipótesis .....	220
<b>CONCLUSIONES</b> .....	225
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	227



## INTRODUCCIÓN

Es pertinente realizar un exordio donde se resalte que en el presente informe de investigación, se realizó un análisis acerca de la evolución histórica de la regulación del comercio marítimo y su repercusión en el desarrollo económico guatemalteco.

Enseguida, se apunta que el problema particular del presente trabajo de investigación inicia con la siguiente interrogante: ¿cuáles son los factores evolutivos que hacen ineficiente la actividad marítima dentro del ámbito económico de dicha actividad en el Estado de Guatemala?, con lo cual se formuló la siguiente hipótesis: «históricamente, la actividad marítima en materia económica en el Estado de Guatemala ha sido ineficiente debido a factores económicos, en virtud de que no existe una captación íntegra de los recursos que entran al Estado de Guatemala; factor social mediante el límite sensible que existe con el medio ambiente y factores políticos, pues al no existir actualización de políticas públicas existe el riesgo de bloquear el desarrollo del comercio marítimo».

De la hipótesis anterior se estableció el objetivo principal que consistió en establecer los factores que deben actualizarse en el comercio marítimo guatemalteco, debido a la no aplicación de la totalidad de los sistemas normativos nacionales e internacionales, fundamentando la misma en los siguientes objetivos específicos: a) comprender la evolución histórica del derecho marítimo a nivel internacional a partir de sus antecedentes históricos; b) analizar la regulación del derecho marítimo a nivel nacional para ubicar los problemas de la inexistencia de legislación actualizada en el Estado de Guatemala en materia de comercio marítimo; c) estudiar la



regulación del derecho marítimo existente a nivel específicamente en los Estados Unidos Mexicanos, Reino de España, Unión Europea e istmo centroamericano; y, d) establecer los problemas económicos, sociales y políticos derivados de la falta de captación de ingresos íntegros por el Estado de Guatemala mediante un análisis sobre la potencialidad que posee el aprovechamiento del mar guatemalteco y, con ello, promover la creación de una posible política pública actualizada en materia de derecho marítimo.

El método científico fue aplicado en todo el proceso de elaboración de este estudio, partiendo desde la ejecución del plan de investigación hasta llegar a las conclusiones y recomendaciones; el método hipotético-deductivo se utilizó con la finalidad de obtener conocimiento particular o concreto partiendo del conocimiento general, por consiguiente, se partió del estudio de las consideraciones generales; doctrinarias, legales y de derecho internacional, hasta ubicar mediante el conocimiento específico cada uno de los casos en que los Tratados Internacionales y legislación interna en materia de derecho marítimo; tomando en cuenta el análisis y la comparación que se pueda inferir por medio de la utilización de este recurso metodológico.

Dentro del contexto de la investigación se utilizó la técnica bibliográfica en el estudio de la documentación de la información disponible, para fortalecer el marco teórico de esta investigación y obtener los elementos suficientes de conocimiento para realizar el análisis respectivo.



Esta tesis, contiene cuatro capítulos que desarrollan de la siguiente manera: dentro del capítulo uno, se aborda lo relacionado con el desarrollo histórico del derecho marítimo y se desarrollan las etapas, la definición, las características, la naturaleza jurídica las fuentes, y la cronología de las Naciones Unidas en materia de derecho marítimo; el capítulo dos, se enfoca en el desarrollo histórico del derecho marítimo en Guatemala, de la legislación del derecho marítimo, la situación económica del comercio marítimo, la situación sociopolítica del comercio marítimo y de los organismos internacionales que legislan en el campo del derecho y comercio marítimo; en el capítulo tres, se desarrolla lo relacionado al derecho marítimo internacional, mediante el análisis de la legislación marítima de los Estados Unidos Mexicanos, el Reino de España, la Unión Europea y el istmo centroamericano; se finaliza con el capítulo cuatro, donde se desarrolla lo relativo a la evolución histórica de la regulación del comercio marítimo y su repercusión en el desarrollo económico guatemalteco, a través de analizar la posición internacional en materia de política exterior del Estado de Guatemala referente al comercio marítimo, indicar el impacto económico y político del comercio marítimo en el Estado de Guatemala, los puertos marítimos existentes en el Estado de Guatemala, la regulación del comercio marítimo en el libro III del Decreto Gubernativo 2946 vigente en el Decreto 2-70 referente al Código de Comercio y la propuesta de actualización de política pública en materia del comercio marítimo.

Se espera que esta investigación de tesis, se constituya en una herramienta de consulta para investigadores, analistas y estudiantes con interés en el tema del derecho marítimo nacional e internacional.

# CAPÍTULO I



## 1. Desarrollo histórico del derecho marítimo

En el presente capítulo, el lector encuentra un esbozo de las etapas de desarrollo histórico del derecho marítimo desde un punto de vista general; asimismo, se establecerá las diversas definiciones existentes acuñadas por diversos tratadistas estudiosos del derecho marítimo acompañadas de sus características, naturaleza jurídica y fuentes, finalizando con y la cronología de las Naciones Unidas en materia de derecho marítimo.

### 1.1. Etapas del desarrollo histórico del derecho marítimo

El derecho es un fenómeno cultural y como todo fenómeno tiene una causa, un origen, que es necesario determinar, por lo menos para explicarnos su razón de ser y analizar cada una de las instituciones del derecho, saber de dónde viene y que persigue.

Se acepta que el hombre simplemente es un intermediario para la realización de los deseos de alguien que no vemos ni tocamos a través del derecho y que esos valores que lo inspiran son inmutables no están sujetos a cambio relegaremos nuestra lucha por la mejora del derecho y siempre estaremos tratando de explicarnos fenómenos, pero no causas, lo que equivale a no atacar la raíz del problema. (López Aguilar, 1995, p. 116)



- **Edad Antigua**

El desarrollo histórico del derecho del mar y derecho marítimo ha sido observado desde tiempos remotos donde ningún estado tenía jurisdicción de los mares, siendo necesario que las naciones alcanzaran acuerdos sobre todo lo relacionado al comercio y la navegación.

En el caso del derecho del mar el antecedente más remoto fue sobre el uso del propio océano y sus recursos por el hombre desde la época de los fenicios y también de los egipcios. Y en el caso del derecho marítimo, los percusores fueron los egipcios, asirios y los caldeos quienes contribuyeron al incremento del comercio del mar, siendo los egipcios quienes establecieron la primera industria para construir barcos empleando maderas transportadas en balsas desde Líbano y Siria. Estas embarcaciones fueron principalmente utilizadas en el Nilo, pero hicieron también incursiones en el Mediterráneo. (Carrera Santiago, 2012, p. 1)

El Código de Ur Nammu, es un código de leyes fechado entre los años 2100 y 2050 a. C., durante el reinado de Ur-Nammu de Ur 2112 – 2095 a.C., citado en el prefacio del Código contempla compensaciones económicas en lugar de daños físicos como pago a ciertos crímenes. Con dicho código, se excavaron nuevos canales de riego y se abrieron nuevas rutas comerciales. Se reconstruyeron los templos destruidos en las invasiones de los Guti, y se edificaron nuevos santuarios, especialmente en la capital, Ur.

Se puede indicar también que el rey Hammurabi (2123-2081 a.C.), de Babilonia, es autor de uno de los más antiguos monumentos jurídicos que se conoce, el Código de Hammurabi (2,100 a. C.), en el cual de forma ordenada se reglamenta en diferentes capítulos los bienes muebles, los



bienes raíces, comercio, negocios, la familia, los daños y perjuicios y el trabajo. La vida comercial de los babilonios fue bastante activa, extendiéndose mucho más allá de sus fronteras, utilizando las expeditas vías fluviales que les ofrecían el Tigris y el Éufrates. Con este Código se constituyó una normativa que regulaba en algunos pasajes lo relativo a las construcciones navales, las medidas de los fletes y las convenciones sobre enrolamiento de la responsabilidad del transportista, asimismo dentro de su contenido se encuentra reglamentos sobre las edificaciones navales, medidas de los fletes, las convenciones sobre enrolamiento de la responsabilidad del transportista. Babilonia era muy activa por eso la necesidad de reglamentación y por eso se encuentran normas de navegación y tripulación.

- **Grecia**

Sobre los griegos, no se tiene conocimiento que hayan aprendido de los fenicios en la construcción de naves, ya que por sus métodos estrictamente nacionales fueron los pioneros de la potencia naval, por su dominio y conocimiento del mar, es decir potencializaron el arte náutico.

El primer cuerpo legal orgánico es la llamada Lex Rhodia (475-479 A.C). Fue el primer organismo legal que predominó todo el derecho marítimo de la antigüedad y regula lo relativo a las averías que no eran más que leyes marítimas escritas, siendo la primera recopilación escrita concreta del derecho marítimo, sobresaliendo la avería común, el seguro mutuo, el echazón, las obligaciones de los cargadores entre otros. (Carrera Santiago, 2012, p. 2).



Influye en todo Derecho Marítimo de la antigüedad y que es incorporada en parte por el derecho romano, en el Digesto, libro XIV, bajo el título *De Lege Rhodia de Jactu*, donde se regula lo relativo a las averías, en especial, el echazón, que constituye el caso más típico de avería gruesa. Su texto completo no ha llegado hasta nosotros.

El *foenus nauticum*, o préstamo a la gruesa, es otra institución que surge en Grecia, ante la necesidad de hacer atractivo el financiamiento de las empresas marítimas, el cual era un contrato aleatorio, que solo era productivo si la nave llegaba en perfectas condiciones al puerto. En virtud de este contrato se daba en mutuo una cantidad de dinero que el mutuario se obligaba a devolver, más intereses que podían llegar hasta el 30 %, siempre que la nave o carga arribaran felizmente al puerto de destino. Demóstenes lo justificaba diciendo que el comercio nace no de quien toma, sino de quien da en préstamo sin el cual no hay ni naves de transporte, ni tripulaciones, ni viajeros.

- **Roma**

El período romano (desde la caída de Cartago en 146 a.C. hasta el Código de Justiniano, 527 d.C.), se destaca por el gran incremento del comercio marítimo destinado a abastecer las necesidades de Roma, y la formación de flotas mercantes armadas por los particulares. Además de las instituciones provenientes de Grecia, como el echazón y el préstamo a la gruesa, que fueron reguladas por el derecho romano, se incorporan algunas disposiciones que contienen relación con el contrato de fletamento, tales como las obligaciones del transportista de entregar el



cargamento, la responsabilidad del armador, los deberes del depositario. Los hurtos de mercaderías transportadas en naves que causan daño a los embarcadores y el naufragio.

Los juristas romanos fueron los primeros que establecieron el régimen de Alta Mar, aunque no fuera en su totalidad, ya que aún no se conocía la idea del Mar Territorial, sino se enfocaba en el mar en general. Pues para los romanos el mar era de uso común según lo establecido por los jurisconsultos Ulpiano y Celso, quienes, según sus propias interpretaciones, el mar era una cosa común para todos quienes habitaban el suelo romano. (Carrera Santiago, 2012, p. 3)

Existió también el Edicto Perpetuo donde se recopilaban leyes sobre los pasajeros, la acción de recepto que se daba contra el capitán o el naviero al reclamar sus cosas en guarda.

Los romanos no realizaron un código que específicamente estuviere ligado a las normas del mar, sino que dentro de sus compendios jurídicos existían disposiciones dadas hacia la regulación marina, siendo las siguientes:

- De exercitoria actione: Se daba contra pater familias, o contra el patrón de nave, por el contrato de enrolamiento hecho por un hijo de familia o por una esclavo que se comprometía en un negocio marítimo, la acción tomaba este nombre porque el padre jugaba el rol de armador, mientras que el hijo era el conductor del buque.



- De lege rhodia de jactu: Contiene una serie de disposiciones referentes a la acción de echazón de mercaderías al mar, en caso de peligro inminente.
- De nautice foenore: Se considera como el primer intento de configuración del seguro marítimo, y estuvo representado por una forma del préstamo a la gruesa aventura, porque la acción para la devolución de lo prestado dependía de la aventura marítima. (Rodríguez Recinos, 1988, p. 11)

Todas ellas se utilizaron como antiguos reglamentos de navegación marina dentro de la época romana.

Los romanos buscaban proteger celosamente los principios establecidos por jurisconsultos sobre la libertad de navegación y la libertad de comercio, desarrollado a partir de la estricta vigilancia por parte de naves y flotas, para desarrollar el comercio marítimo.

- **Imperio Bizantino**

Al surgir el imperio bizantino, recibe la herencia grecorromana en materias jurídicas, la que se traduce en la colección denominada las Basílicas (886 a 911 d.C.). Dentro de esta colección el derecho marítimo configura su carácter especial en la llamada ley pseudo-rhodia, que tuvo una indudable influencia en toda la legislación marítima posterior del Mediterráneo.



- **Edad Media**

Durante este período, si bien es cierto se pierde la unidad legislativa con el derrumbe del Imperio Romano, la creación jurídica en el campo marítimo continúa bajo la forma de derecho consuetudinario, de esta manera se produce un doble orden jurídico:

- a) Por una parte, el proveniente del derecho romano y del bizantino que sigue rigiendo para el derecho civil y el terrestre.
- b) Y por la otra el derecho consuetudinario, recopilación de los usos y costumbres de los principales puertos del Mediterráneo.

Las repúblicas de Amalfi, Pisa, Génova y Venecia se destacan por su empuje comercial y por la importancia que le asignan a la actividad marítima, la que entra en un período de organización de las comunidades que se forjan entre los participantes de las expediciones marítimas. Es así como se forman asociaciones de armadores.

La Edad Media es considerada por muchos como una época oscura, donde no existió ninguna evolución científica, hasta ya llegado el siglo XVII donde se inicia y emerge una sorprendente recuperación en estas ramas del Derecho.



El primer hecho, versa acerca de,

las pretensiones de varios gobiernos sobre vastas zonas marítimas, tenían como fin limitar la navegación en alta mar. Venecia por ejemplo se consideraba ama y señora del Mar Adriático, y anualmente sus autoridades les recordaban esa situación a las diversas potencias en el *acto solemne* de arrojar un anillo de oro y pronunciar la siguiente frase en latín: *Desposamus te, mare, in signum veri perpetuique dominii*, traducido al castellano se lee *Te deposamos mar, como señal de dominio verdadero y perpetuo*. (Olivero García, 1986, p. 6). (sic)

- **Leyes de Amalfi**

En Italia se dio el resurgimiento de la navegación, por lo cual diversos juristas italianos empezaron a realizar recopilaciones de todas las normas consuetudinarias del derecho marítimo, siendo el segundo hecho el surgimiento de los estatutos italianos, teniendo como estandarte la creación de las leyes de Amalfi en el año de 1274 las que consistían en un código marítimo vigente en el mar Mediterráneo hasta el siglo XVII, donde se ofrece una visión muy interesante de la sociedad. (Carrera Santiago, 2012, p. 6)

- **Roles de Olerón**

El tercer hecho, los Roles de Olerón (*Rooles o Jugements d'oleron*) en las costas europeas del Atlántico, del Mar del Norte y del Báltico, constituyen una colección de sentencias sobre



materias marítimas que habría sido compuesta entre los siglos XI y XII. Esta obra, según Valin, en su obra *Prefacio del Comentario sobre la Ordenanza de la Marina*, fueron recibidas con tal aplauso que llegaron a ser una norma general de juicio sobre materias marítimas. Así mismo, “Contenía una recopilación de usos y costumbres vigentes en las costas marítimas del norte de Francia, donde especialmente se regulaba el ejercicio del cabotaje, es decir el comercio que se hacía entre puertos marítimos de un mismo estado”. (Rodríguez Recinos, 1988, p. 12).

- **Las ordenanzas de los magistrados de Barcelona**

El cuarto hecho fueron las Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona, donde las aportaciones de los estatutos españoles al desarrollo jurídico del seguro moderno son fundamentales en su primera época. En 1435 se promulgan las Ordenanzas de Barcelona, creando una regulación clara y definida del contrato de seguro que es la primera de su especie, además de regular la policía de navegación, por lo que se considera que, a partir de este punto, nace concretamente este contrato. (Carrera Santiago, 2012, p. 6)

- **Las leyes de Wisby**

El quinto hecho importante fue la creación de las leyes de Wisby, son posteriores a los Roles de Olerón y es una derivación del llamado *Waterrecht* que se formó en Flandes, en Holanda y en Inglaterra. La compilación conocida bajo el nombre de leyes de la ciudad de Wisby en Gothlandia (*Hogeste Water-Recht tho Wisby*), creada en el norte de Europa, alcanzó en sumo grado el valor de derecho común influenciando todo el posterior derecho marítimo



nórdico, es una recopilación de costumbres del Mar del Norte y del Mar Báltico, propias del Siglo XV. Su primera edición conocida data del año 1553. (Carrera Santiago, 2012, p. 7)

- ***Guidón de la mer* o Guía del mar**

Posteriormente el sexto hecho histórico fue la creación de los estatutos franceses con la recopilación de los usos del mar llamado Guion de la Mer o Guía del Mar en español, siendo un antecedente esencial en el desarrollo del contrato de seguro marítimo. (Carrera Santiago, 2012, p. 6).

Aparece a fines del siglo XVI en Francia (Marsella o Rouen). Constituye una recopilación hecha por un jurisconsulto, cuyo nombre ha quedado en el anonimato, de los Estatutos de Florencia, Génova, las Ordenanzas de Barcelona, Sevilla, Burgos, y las de Flandes y de Ámsterdam, y en general de los usos y costumbres marítimas. Fue también el gran esfuerzo unificador del derecho marítimo de la época, el *Guidón de la Mer* es el antecedente más inmediato de las Ordenanzas de la Marina. Además de representar un importante esfuerzo unificador del derecho marítimo de la época, el *Guidón de la Mer* es el antecedente más inmediato de las Ordenanzas de la Marina, de Colbert.

- **El Consulado del Mar**

El séptimo hecho más importante fue la creación del Consulado del Mar, siendo la misma una fusión de infinidad de normas procedentes de los derechos romanos, rodios, bizantinos,



griegos, francés, español. Esta colección fue formada para uso de aquella magistratura designada con el mismo nombre, de origen pisano; la materia fue recogida en muchos ejemplares manuscritos, de los cuales se deduce la existencia en varias ciudades del Mediterráneo, desde comienzos del siglo XII y a fines del siglo XV. “En su contenido están contempladas todas las instituciones de derecho marítimo, estableciendo lineamientos generales y reglas marítimas muy importantes, destacando lo relativo a la organización de expediciones marítimas”. (Bojórquez Sandoval, 1985, p. 7)

- **Edad Moderna**

La Edad Moderna se constituye como una época de gran desarrollo del derecho del mar y el derecho marítimo como necesidad impostergable por el uso del mar y el comercio marítimo, donde alcanza su mayor esplendor, el derecho que atañe a este estudio.

- ***Mare Liberum***

En pleno siglo XVII, en 1609, aparece el libro *Mare Liberum*, escrito por el jurisconsulto holandés Hugo Grocio, se considera como la obra maestra que establece las bases del derecho internacional de mar, ya que en ella establecía que los mares no podían ser sujetos de apropiación, porque no eran susceptibles de desocupación, como las tierras, y por ello debían ser libres para todos (libertad de los mares). “Hoy en día se conoce a Hugo Grocio como el más destacado defensor del principio de libertad de los mares”. (Olivero García, 1986, p. 7).



- **Ley de Navegación**

El derecho marítimo inglés, escapa, sin embargo, a este proceso de codificación. Esto se debe principalmente a las características propias del derecho anglosajón basado fundamentalmente en el *common law* y en la jurisprudencia. De esta manera el derecho marítimo inglés tuvo un proceso evolutivo diferente del resto del continente europeo al desarrollarse con un carácter empírico, en el que la solución de los casos particulares fue derivando en la fijación de determinados criterios jurídicos y en el establecimiento de normas de rango general.

El carácter casuista de su sistema jurídico, unido el inmenso poderío marítimo de Inglaterra, que se desarrolla explosivamente a contar de la Ley de Navegación de 1660 han traído como consecuencia una acentuada influencia del derecho marítimo inglés en las prácticas comerciales marítimas del mundo entero.

Resulta interesante detenerse brevemente en el análisis de la Ley de 1660, ya que su contenido demuestra cómo, gracias a la decidida acción de Estado, fue posible que Inglaterra desarrollara su flota mercante y se pusiera a la cabeza de las naciones del mundo. Junto con fomentar la expansión de su marina mercante, Inglaterra tuvo buen cuidado de engrandecer igualmente su marina de guerra, complemento indispensable para mantener expeditas las rutas marítimas, libres de enemigos y piratas. Fue así como en virtud de la Ley de Navegación de 1660 se consagra el monopolio absoluto en favor de las naves mercantes inglesas, construidas en Inglaterra o en una colonia inglesa, o de propiedad de ingleses o de colonos ingleses, para el transporte de mercaderías importadas o exportadas por cualquiera colonia inglesa. (Ansieta Nuñez, 1983, p. 110)



Además, se establecía que determinados Artículos, tales como el tabaco, azúcar, algodón, añil, jengibre y maderas de tinte producidos en las colonias, fuesen enviados únicamente a Inglaterra o a otra colonia inglesa. La Ley de Navegación de 1660 fue seguida de un desarrollo tan rápido de la marina mercante inglesa que algunos economistas de entonces, admirados, llamaron a la ley Magna Carta del Mar, que no era letra muerta está probado por las prolongadas protestas de los holandeses por conducto diplomático, y de los colonos de las Antillas a través de sus agentes de Londres.

Un ejemplo acerca de la forma cómo se fue desarrollando el sistema jurídico británico en torno a las realidades de la actividad comercial marítima y a las prácticas y usos de los comerciantes, lo ofrece la historia de los orígenes del Lloyd's, que hoy constituye el más importante grupo de aseguradores del mundo, destacándose en el campo del seguro marítimo. (Ansieta Nuñez, 1983, p. 110)

El siglo XVII ve la proliferación, en Londres, de cafés que se convirtieron en centros donde se discutía de política, de literatura y donde se transaban negocios. Uno de ellos, de propiedad de Edward Lloyd, situado en Tower Street, cerca del Támesis, atrajo una clientela preferentemente relacionadas con las actividades marítimas, entre los cuales se contaban comerciantes dispuestos a asegurar los riesgos de accidentes o pérdidas de las naves y de sus cargamentos.

Estos comerciantes dispuestos a asegurar los riesgos de accidentes o pérdidas de las naves y de sus cargamentos. Estos comerciantes pasaron a llamarse en inglés “*underwriters*” por el hecho de que escribían sus nombres al pie de las condiciones que contenía la póliza de



seguro, cubriendo los riesgos marítimos en forma individual. En 1696, Edward Lloyd inició la publicación del *Lloyd's News* que aun cuando tuvo corta vida, puede considerarse como el antecedente directo del *Lloyd's List and Shipping Gazette* que aún hoy se publica, siendo el periódico más autorizado en materia de informaciones marítimas y de seguros. La influencia de *Lloyd's* no solo en el campo del seguro marítimo, sino que, en todos los otros rubros del seguro, así como en las normas jurídicas que reglamentan los seguros en general, ha sido bastante decisiva. (Ansieta Nuñez, 1983, p. 112)

En Inglaterra, el derecho marítimo continúa manteniendo su autonomía y su particularismo, así como su independencia frente al derecho comercial. Es así como en la época en que se codificaba el derecho comercial en Europa y América Latina, incluyendo al derecho marítimo como una de las secciones de los Códigos, Inglaterra dicta la *Merchant Shipping Act* de 1844, que es complementada posteriormente por la *Marine Insurance Act* de 1906.

- **Ordenanzas marítimas**

En el año de 1681 fue creado el primer Código de Derecho Marítimo cuyo autor fue Jean-Baptiste Colbert, quien además de ser uno de los íntimos colaboradores del rey Luis XIV de Francia, en el área financiera, también tuvo autoridad sobre la marina y construcción de obras públicas. La mayor aportación de Colbert fue realizar diferencias entre el derecho marítimo y el derecho mercantil. En este código se trata lo referente al almirantazgo, la policía y los contratos marítimos, las cuales influyeron de manera decisiva en la modernización de las estructuras administrativas de la monarquía francesa y en el desarrollo de los recursos económicos de



Francia. “Esta recopilación posee mucho significado para el derecho marítimo, ya que se consideró reconocer al derecho marítimo rama del derecho distinta al derecho mercantil”. (Bojórquez Sandoval, 1985, p. 4).

Esta obra marca sin duda un hito importante en el desarrollo del derecho marítimo, ya que representa la primera codificación estatal de esta rama del derecho. Hasta ese entonces la elaboración del derecho marítimo era el producto de recopilaciones de jurisprudencias, ya sea de usos y costumbres, o de estatutos de ciudades-puertos, sin que fueran propiamente la expresión de la potestad soberana de un Estado. Con el advenimiento del Estado Territorial se ejercita el poder soberano en la dictación de leyes de aplicación general dentro de la jurisdicción nacional. De esta manera, Francia viene a ser el primer Estado moderno que codifica el derecho marítimo.

La Ordenanza de Colbert, como también se le ha llamado, debido a la preponderante participación de su genio inspirador, tiene una repercusión considerable entre los países marítimos, al producir, bajo la influencia proveniente del derecho romano *la conciliación entre los dos sistemas contrapuestos del Derecho Marítimo en aquella época: el Océano Atlántico y el del Mar Mediterráneo*, sirviendo de base para el posterior proceso de codificaciones nacionales. (Ansieta Nuñez, 1983, p. 107)

En el preámbulo de esta Ordenanza se expresa lo siguiente:

Siendo tan necesario afianzar el comercio mediante buenas leyes, como proporcionarle la libertad necesaria, con puertos adecuados y mediante la fuerza de las armas y como las



Ordenanzas precedentes y el derecho romano contienen solamente algunas disposiciones para la decisión de diferencias que nacen entre los negociantes y las gentes del mar, hemos estimado que, en bien de la navegación y del comercio, era importante fijar la jurisprudencia de los contratos marítimos, incierta hasta el presente, reglamentando la jurisdicción de los oficiales del Almirantazgo y los principales deberes de la gente de mar.

Esta Ordenanza, abre una nueva era en la historia del Derecho Marítimo, durante más de siglo y medio es ella la que se estudia o comenta en casi todos los países: unos rellenan con la ayuda de sus prescripciones las lagunas de su propia legislación; los otros redactan sus códigos a imagen suya. (Ansieta Nuñez, 1983, p. 108)

En virtud de esta Ordenanza, se reafirma el concepto del Derecho Marítimo como una rama independiente del Derecho Comercial Terrestre, así como su particularismo. Es el reconocimiento por parte del Estado, ya en esa época, de lo esencial que es para la economía del Estado todo lo relacionado con el comercio marítimo.

Consta de 713 Artículos que abarcan todo lo relacionado con la actividad marítima, distribuidos en cinco libros, cuyos títulos son los siguientes contemplados en 5 libros:

1. De los oficiales del Almirantazgo y su jurisdicción.
2. De las gentes y embarcaciones marítimas.
3. De los contratos marítimos.
4. De la policía de los puertos, costas, radas y riberas de la mar.



5. De la pesca que se hace en la mar.

- **Cornelius van Bynkershoek**

Autor holandés, quien introdujo la idea de mar territorial en defensa de los intereses de su nación y a partir de la publicación de su obra *De Dominio Maris* de 1703. Propone en su obra que el mar territorial debe ser una franja que va desde la costa hasta una distancia que es la equivalente al alcance de las balas de cañón de la época. Explica esta distancia, diciendo que el mar territorial debe corresponder a una franja en la que efectivamente, desde la costa, el Estado pueda defender y sobre la cual pueda ejercer su poder de imperio.

- **Ordenanzas de Bilbao**

Datan del año 1737 y constituyen el primer cuerpo de Derecho Mercantil español y encuadra el comercio terrestre y marítimo; donde se propuso evitar, en lo posible, dudas, diferencias y conflictos; están redactadas con claridad y acierto, y algunas de sus disposiciones pueden considerarse como las primeras que de su clase se dictaron en España, dentro de las ramas de contabilidad mercantil y contabilidad comercial. Y las mismas se extendieron a América Latina, especialmente México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Chile, Paraguay y Uruguay, aun siendo las mismas colonias españolas. Estas ordenanzas regulaban lo referente a la jurisdicción mercantil propia entre comerciantes, en cuanto a la compraventa o a los seguros por empleo, así también a los factores, la gestión gubernativa sobre los puertos, las mismas poseían capacidad legislativa y curiosamente



posee uno de los antecedentes de control por parte del poder ejecutivo. (Carrera Santiago, 2012, p. 10)

- **El Código de Comercio Francés de 1807**

“El Código de Comercio Francés de 1807 constituyó el primer cuerpo normativo en consagrar una regulación general de la actividad comercial y prever allí el régimen jurídico de las sociedades comerciales”. (Villegas, 1986, p. 10). Es decir, el derecho marítimo pierde su independencia, ya que esta rama del derecho aparece como una rama del derecho mercantil: toda controversia es sometida a la jurisdicción del comercio, y ya no a un tribunal marítimo especial. El mérito principal que hay que reconocerle a Francia, es el de constituir el primer código en el mundo sobre la materia mercantil. Además, clarificó el ámbito cubierto por esta rama del ordenamiento jurídico, clasificó las distintas formas de las sociedades y organizó la institución de la quiebra.

Dicho Código de Comercio Francés encamina un movimiento para codificar ampliamente el derecho comercial en América, dentro del cual queda incluido el derecho marítimo que de esta forma pierde en cierta medida su independencia y autonomía, al pasar a ser una rama del Derecho Comercial, que trae como consecuencia importante la supresión de los tribunales especiales marítimos y el quedar sometidos los litigios marítimos a la jurisdicción comercial. Solo queda afuera del código aquella parte de la Ordenanza que se refería al Derecho Marítimo Administrativo o Público, inspirado principalmente en las Ordenanzas de Bilbao de 1737, y teniendo también como fuente el Código francés, se dicta en 1829 el



Código de Comercio español, que trata el Derecho Marítimo, y de los códigos de comercio de los países latinoamericanos, tales como el de Argentina de 1859, el de México de 1889, el de Venezuela de 1873, el del Perú de 1852 y el de Chile de 1865. El proceso codificador se sabe que permitió presentar en forma sistematizada todas las instituciones propias del Derecho Marítimo, pero también significó un progresivo estancamiento de la normativa jurídica frente a la realidad siempre cambiante de la actividad comercial marítima. La autonomía del derecho de la navegación aparece con toda nitidez si se observa, ya no el derecho escrito, sino el derecho viviente; no las leyes sino la realidad. El derecho marítimo inglés, escapa, sin embargo, a este proceso de codificación. Esto se debe principalmente a las características propias del derecho anglosajón basado fundamentalmente en el *common law* y en la jurisprudencia. (Ansieta Nuñez, 1983, p. 109)

- **Época del Realismo**

Surge una utópica idea entre los juristas europeos de unificar las leyes marítimas, frente a las problemáticas de conflictos de tráfico y gran flujo internacional y que las leyes nacionales no podían resolver. Fue así cómo se fundó en Bruselas, en 1873, la Asociación para la Reforma y Codificación de la Ley de las Naciones, de la cual surgió posteriormente la *International Law Association (Asociación de Derecho Internacional)*, estas reglas tienen la particularidad de constituir un conjunto de normas que regulan una de las instituciones más antiguas del derecho marítimo, como son las averías gruesas. Pero, sin duda, el organismo privado más importante en estas tareas unificadoras del derecho marítimo es el *Comité Marítimo Internacional*, que fuera impulsado por la Asociación Belga de Derecho Marítimo; nació a la vida en 1897 y de él han



salido convenciones de gran importancia en el área, se explicará la historia y las funciones de dicho Comité en el siguiente capítulo.

## **1.2. Definición de derecho marítimo**

Al estudiar los orígenes del derecho marítimo, se infiere que es un conjunto de normas que estudia la calificación y regulación jurídica en cuanto a los factores esenciales de la actividad marítima, referidas en la actualidad a todas las operaciones realizadas con ánimo de lucro.

Existen diferentes tratadistas que poseen diversas ideas en cuanto al derecho marítimo, por ejemplo, el tratadista Raúl Cervantes Ahumada (1984) establece que: “Es el conjunto coordinado de construcciones ideales y además a las instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos”. (p. 6)

Para el autor José Eusebio Salgado y Salgado, (como lo cita por Raúl Cervantes Ahumada, 1984,) el derecho marítimo: “Es el conjunto de normas que regulan todos los acontecimientos en el mar y en los espacios marítimos”. (p. 6)

Para ampliar un poco más la referida definición, el ilustrado docto, Rodrigo Uría (1989) establece que esta rama del derecho: “Es el conjunto de normas e instituciones jurídico-privadas dirigidas a posibilitar el transporte de personas y de cosas por mar, aguas interiores y por aire, ya se trate de transporte mercantil o de navegación no lucrativa”. (s.p.). Y, por último, el autor



Georges Ripert (1954) afirma que derecho marítimo: “Es el Derecho de las relaciones jurídicas cuyo teatro es el mar o cuyo objeto es el comercio marítimo” (s. p.).

El derecho marítimo, de acuerdo con lo indicado por Ramón Esquivel Ávila en el *Diccionario Jurídico Mexicano* (s. f.), se define como

Un conjunto de normas legales que regulan las actividades que se desarrollan en el Mar, así como los usos y empleos que de este pueden realizarse, El mismo autor señala, que el derecho marítimo es una rama autónoma del derecho, independientemente de razonamientos de carácter técnico, por razones de orden constitucional. (s. p.)

Luego del análisis de las distintas definiciones, cada una valida según el momento histórico-social en que se construyen, y de acuerdo con los avances de la ciencia del derecho, en este estudio se llega a la siguiente definición: **el derecho marítimo internacional es un conjunto de teorías, principios, instituciones, doctrinas y normas jurídicas que regulan a nivel internacional todo lo concerniente a las actividades mercantiles y comerciales, y las relaciones que se derivan de la navegación, el comercio por medio marítimo, los espacios marinos en el derecho internacional y las relaciones entre los Estados y la explotación y aprovechamiento de los recursos marítimos cuyo escenario y plataforma es el mar.**

Actualmente, el marco jurídico que regula las actividades marítimo-portuarias, en la que intervienen diversos agentes económicos, administrativos y sociales, está cambiando los modelos tradicionales del sistema marítimo nacional ya que la cooperación público-privada lo ha



impactado profundamente, lo que ha dado al derecho marítimo una concepción sumamente amplia y plural.

### **1.3. Características del derecho marítimo**

El rasgo más sobresaliente del derecho marítimo es que no tiene semejanza con ninguna otra rama de nuestras disciplinas jurídicas (Ripert, 1954, s. p.), lo cual es difícil de argumentar, ya que el derecho marítimo posee una relación, aunque sea mínima con las distintas ramas del derecho.

A criterio del autor del presente trabajo de investigación, existen cinco características sobresalientes dentro del derecho marítimo internacional que son las siguientes:

#### **a) Antigüedad:**

El derecho marítimo, como las diversas ramas del derecho mismo, han existido desde tiempos inmemoriales, y ha resistido al paso del tiempo.

#### **b) Tradicionalismo:**

En ninguna otra disciplina jurídica se localice un carácter de tradicionalidad tan afianzado como en el derecho marítimo. Desde tiempos remotos este derecho ha conservado las antiguas usanzas sin que se observe o pueda observarse mucho cambio en las mismas. La



mayoría de los códigos y legislaciones recogen las antiguas reglas utilizadas por el derecho marítimo. (Landaez Otazo, 1986, p. 57)

**c) El Origen consuetudinario:**

Esta rama del derecho, no prevé en muchas ocasiones, nuevas modalidades e instituciones que surgen continuamente. “Es decir del carácter tradicional del derecho marítimo surge necesariamente esta característica”. (Landaez Otazo, 1986, p. 58) Es sumamente conocido que este derecho surge y tiene su más fuerte sostén en las costumbres y los usos.

**d) Celeridad:**

Dentro de la rama del derecho marítimo, siempre se ha requerido de rapidez sobre todo para el desarrollo del comercio marítimo. En la actualidad el Código de Comercio guatemalteco, no responde como se quiere a dicha necesidad. Es conveniente hacer importantes cambios al respecto, y además incorporar por razones económicas, normas que agilicen las operaciones relacionadas con el tráfico marítimo.

**e) Autonomía:**

El derecho marítimo ha gozado de plena autonomía, desde sus orígenes, con jurisdicción y legislación separadas de las otras materias del derecho. El derecho marítimo se encuadra dentro de las ramas más importantes del derecho en general, con lo cual justifica la elaboración de un cuerpo de normativas propio, bajo los aspectos del derecho ecléctico, es decir siguiendo una



mezcla de derecho privado y de derecho público.

Y se clasifican en cuatro diversas autonomías:

- **Autonomía científica:**

Se trata de juzgar, bajo el prisma de la verdadera autonomía, si esta materia tiene por objeto una parte de la realidad dotada de singularidad suficiente para reclamar un tratamiento específico y diferenciado y si sobre ella se proyecta un sistema de normas dotado de principios propios, con un orden propio de fuentes y con capacidad de colmar sus propias lagunas. Por ejemplo, en el ordenamiento italiano, sobre la base de la concepción “monista” del derecho de la navegación (marítima y aérea), el debate fue llevado a cabo al cuestionarse si existen principios de la navegación o exclusivamente de la navegación marítima, en definitiva, si se trata de principios generales de toda la materia, a la cual confieren auténtica unidad sistemática, o meros principios particulares de algunas instituciones aisladas. (López Rueda, 2003, pp. 261 y 263).

A lo cual se infiere que las diversas materias e instituciones del derecho marítimo, son susceptibles de una sistematización orgánica que da como resultado un orden de estudio homogéneo y extenso.

- **Autonomía jurisdiccional:**

“Es la potestad de administrar justicia por parte del Estado a través de sus tribunales



unipersonales y colegiados con la potestad de juzgar y promover la ejecución de lo juzgado”.

(Gordillo Galindo, 2010, p. 29)

Existen los órganos jurisdiccionales marítimos, en el ámbito internacional se cuenta con el Tribunal de Hamburgo, el que tiene competencia para conocer asuntos relacionados con controversias surgidas en relación con lo dispuesto en la Convención del Mar. Este tribunal es el más claro ejemplo de este tipo de autonomía. (Larios Ochaíta, 2004, p. 126)

- **Autonomía legislativa:**

Se ha llegado a una época en que el derecho marítimo se independiza, pues es lógico que teniendo un carácter propio tenga también independencia. Ese es el pensamiento moderno, es decir, carácter autónomo y tiende, en su evolución a universalizarse. Así lo demuestran los congresos internacionales y la nueva legislación que aplica las resoluciones de estos. (Schulderich Talleda, 1954, s. p.)

Pero tal y como se establece en la actualidad, a nivel del derecho mercantil guatemalteco, aún subsiste en el Código de Comercio, el libro III referente al Comercio Marítimo del Decreto Gubernativo 2946, del anterior Código de Comercio al vigente. Con lo cual, conlleva a que debe efectuarse un análisis con el ánimo de fundamentar y realizar, una reforma expresa y concreta en materia del Código de Comercio, incluyendo un nuevo libro sobre las disposiciones relativas al derecho marítimo, haciendo énfasis en el derecho del mar y el derecho marítimo por ser el comercio un acto que reviste de celeridad y apegado a la legalidad en virtud de la existencia de la



globalización, ya que el mismo se encuentran en constante cambio, por su dinamismo, que las normas guatemaltecas referentes a este tema, deben de actualizarse para no quedarse rezagadas en un tema de vital importancia tanto para la plataforma marítima como para el comercio.

- **Autonomía doctrinal:**

Mientras para unos el derecho marítimo comprende tanto lo público como lo privado, incluso el llamado derecho del mar, entendido en su más amplio sentido como el conjunto de relaciones jurídicas que nacen o se desarrollan en el mar y cuya especialidad fundamenta su autonomía, otros se quedan en los márgenes de lo privado —no exclusivamente mercantil— o de lo público-administrativo (no laboral ni internacional), al advertir que ir más allá podría suponer la construcción de un derecho informativo, con una utilidad didáctica indudable, pero consistente en un conjunto de normas inorgánicas y asistemáticas; de ahí que, en consecuencia, el derecho marítimo se explique mejor a la luz de las disciplinas jurídicas tradicionales y quede en entredicho la conveniencia de su autonomía. (López Rueda, 2003, p. 260)

- **Autonomía pedagógica:**

No es otra cosa que la actualización del profesional del derecho en cuanto al conocimiento e inclusión de la enseñanza del derecho marítimo, dentro de cursos específicos, diplomados, maestrías para la superación de este.



**f) Internacionalidad:**

Es uno de los caracteres más sobresalientes del derecho marítimo. La internacionalización del derecho marítimo le ha conferido a este un rasgo típico que impediría encuadrarlo en el derecho mercantil o privado en general, porque las normas que se han dictado, guiadas por el fin de conseguir la uniformidad tan ansiada, no se limitan al derecho privado sino se extiende al público. El derecho marítimo es el más internacional de todas las ramas y disciplinas jurídicas; las mismas causas productoras de las normas que regulan y tratan de resolver los denominados conflictos de leyes (derecho internacional privado) demuestran tal afirmación. (Landaéz Otazo, 1986, p. 59)

Como lo indica Hugo Groccio, La mar no es de nadie y es de todos.

**g) Universalidad:**

El derecho marítimo es común de todos los Estados y a todos los seres humanos, involucrados dentro de las variaciones que ha producido el desarrollo por parte del tiempo, a pesar de las distintas revueltas, revoluciones o divisiones dentro de las rivalidades nacionales, ha conservado durante más de tres mil años, su naturaleza, tal como se realizaba desde los primeros días de navegación. El derecho marítimo a través de la navegación observa siempre una vocación internacional, constituyéndose desde sus orígenes una verdadera comunidad navegante que hermanaba los pueblos. Sobre todo, a partir de la edad media, las necesidades sentidas eran comunes y las soluciones jurídicas, fundamentalmente



de origen consuetudinario, muy similares en las distintas ciudades ribereñas.

Los avances en las características técnicas de los medios de transporte y en la manipulación de las cargas han originado importantes cambios. Se da un cambio de las funciones y fisonomía de los sujetos que tradicionalmente actúan en la escena marítima (navieros, consignatarios, capitanes) y al nacimiento y generalización de nuevos servicios. A esa uniformidad coadyuva la labor de las organizaciones internacionales, entre las que podemos mencionar la Organización de Naciones Unidas o el Comité Marítimo Internacional. A través de estas se ha conseguido una regulación homogénea de muchas de las instituciones del derecho marítimo internacional. (López Rueda, 2003, pp. 246-247).

#### **1.4. Naturaleza jurídica del derecho marítimo**

Al hacer el estudio de la naturaleza jurídica del derecho marítimo existen en dos posiciones, la primera es establecer si es posible encuadrar esta rama del derecho dentro de las esferas del derecho público y la segunda si se encuadra dentro del derecho privado.

Cabe recordar que el derecho público es la parte del ordenamiento jurídico, que regula las relaciones entre las personas y entidades privadas con los órganos que ostentan el poder público cuando estos últimos actúan en ejercicio de sus últimas potestades públicas. Y se encuentra dentro de esta clasificación las siguientes ramas del derecho: el derecho constitucional, derecho laboral, derecho penal, derecho administrativo, derecho procesal constitucional, derecho procesal laboral, derecho procesal administrativo, y para efectos de este trabajo el derecho



internacional público.

En cuanto al derecho privado, es una división del ordenamiento jurídico se ocupa preferentemente de las relaciones entre particulares, pero también, de forma excepcional, rige las relaciones entre particulares y el Estado cuando este último, actúa como un particular. Se encuentran dentro de esta clasificación las siguientes ramas del derecho: el derecho civil, el derecho notarial, el derecho mercantil, el derecho procesal civil, y para efectos de esta tesis el derecho internacional privado.

Luego de lo esbozado en cuanto al derecho marítimo en su naturaleza jurídica, puede ser considerada dentro de una posición ecléctica, en virtud de poseer características propias del derecho público como del derecho privado, se observa que en algunas ramas, se puede aunque con indeterminación de fronteras, mantener la distinción entre derecho público y derecho privado; pero tratándose del derecho marítimo, que alcanza a todas las fases de la actividad humana, no se podríamos establecer tal distinción; no podríamos afirmar que el derecho marítimo es derecho público o derecho privado, porque los problemas marítimos requieren para su solución de elementos de todas las ramas del derecho. No podríamos, por tanto, colocar el derecho marítimo, no en el casillero del llamado derecho privado, ni en el casillero del derecho público entendido a la manera occidental. (Cervantes Ahumada, 1984, p. 6).

Por lo cual se puede inferir que el derecho marítimo, como se había enunciado anteriormente, es una rama ecléctica del derecho toda vez que sus actividades no se encuentran



normadas solamente en un área pueden encuadrarse tanto en el derecho público por la actividad entre Estados dentro del comercio y navegación internacional, como lo es por ejemplo el comercio internacional, aun así también dentro del derecho privado dentro la actividad ejercida entre particulares, un ejemplo de ello es la compraventa de bienes muebles (vehículos) y la utilización de Incoterms (Términos de Comercio Internacional), con su nueva versión del año 2020 (que se verán en el capítulo tercero) para poder realizar el comercio.

### **1.5. Fuentes del derecho marítimo**

La fuente del derecho designa todo lo que contribuye o ha contribuido a crear el conjunto de reglas jurídicas aplicables dentro de un Estado en un momento dado, es decir las situaciones que generan el derecho. Las fuentes formales son de entera aplicación dentro del derecho marítimo, y estas se dividen en:

#### **a) Tratados:**

En derecho internacional, por tratado se entiende, en sentido amplio, todo acuerdo entre varios Estados, concerniente a asuntos políticos o económicos, sea cualquiera la forma y la importancia. Pero estrictamente se entiende por tratado el acuerdo solemne sobre un conjunto de problemas o asuntos de importancia considerable. Los tratados internacionales ocupan un lugar importantísimo dentro del derecho marítimo, debido a las resoluciones emanadas de organismos internacionales especializados en esta rama, que dan lugar a la creación de leyes y reglamentos para su aplicación en los Estados suscritos a los distintos tratados.



**b) Ley:**

Fuente primordial del derecho marítimo, según la jerarquía de Hans Kelsen existe una división de normas jurídicas, en las que se encuentran en primer lugar, la Constitución, en segundo lugar, las leyes ordinarias, en tercer lugar, las leyes individualizadas y en cuarto lugar las leyes reglamentarias.

**c) Jurisprudencia:**

La jurisprudencia como fuente formal del derecho, es la repetición constante y uniforme de una norma de conducta, con el convencimiento de que ello obedece a una necesidad jurídica. En los sistemas de derecho escrito como el guatemalteco, la legislación es la fuente formal por excelencia. Pero las leyes, por muy casuistas que sean, no logran prever todos los problemas que diariamente se presentan en la vida jurídica y por ello se hace necesaria la intervención de los tribunales de justicia para dar soluciones concretas a los conflictos que dentro del derecho mercantil van surgiendo. Es por ello por lo que mientras existan lagunas en la ley, la jurisprudencia tendrá que ser siempre una fuente constante del derecho en general, incluyendo al derecho marítimo.

**d) Uso o costumbre:**

La más antigua de las fuentes formales, y la primera en el orden histórico, es aquel derecho escrito que va formándose insensiblemente mediante la repartición de ciertas formas de



comportamiento que poco a poco van adquiriendo carácter de obligatoriedad, convirtiéndose en exigencias colectivas mediante el convencimiento tácito del grupo social. (Gutiérrez de Colmenares, Carmen María; Chacón de Machado, Josefina, 2007, p. 46).

Se caracteriza al derecho marítimo por la conservación de antiguas costumbres y usanzas que, por el transcurso del tiempo, siendo en consecuencia, una fuente primordial del derecho marítimo.

**e) Doctrina:**

Se da el nombre de doctrina a los estudios de carácter científico que los juristas realizan acerca del derecho, ya sea con el propósito puramente teórico de sistematización de sus preceptos, ya con la finalidad de interpretar sus normas y señalar las reglas de su aplicación. (García Maynez, 1970, p. 77).

Para la aplicación del derecho marítimo los estudios de los jurisconsultos son tomadas en cuenta, ya que, con el desarrollo del transcurso del tiempo, son quienes se han dedicado al estudio acucioso para poder establecer la diferencia que existe el derecho marítimo y el derecho del mar.

**f) Principios generales del derecho:**

Se da nombre de los principios generales del derecho a aquellos postulados del derecho



natural que son los pilares fundamentales sobre los que se erige la legislación positiva o a los ideales jurídicos de la comunidad.

## **1.6. Cronología de las conferencias de las Naciones Unidas en materia de derecho marítimo**

Dentro de la ramas del derecho, el término codificación significa ordenar y sistematizar las normas jurídicas para lograr una mejor armonía entre ellas, y facilitar la función de jueces y estudiosos del derecho, que de lo contrario se hallarían con una multiplicidad normativa, a veces contradictoria, que los colocaría en situaciones dudosas al resolver los casos concretos, es decir la estructura de leyes y reglamentos del derecho marítimo tuvo su evolución a partir de mediados del siglo XIX, con lo cual se logró concebir un cuerpo unificado de normas para regular en este caso el derecho marítimo.

Sus etapas fueron:

- **Declaración de París de 1856**

Fue una declaración que reglamenta diversos puntos de derecho marítimo. Se firmó en París, el 16 de abril de 1856, por los Plenipotenciarios de Austria, Francia, Gran Bretaña, Prusia, Rusia, Cerdeña y la Puerta Otomana. Las indicaciones de dicha declaración versaban en:



- a) El derecho marítimo, en tiempo de guerra, ha sido durante largo tiempo objeto de controversias lamentables.
- b) La incertidumbre del derecho y de los deberes en esa materia da lugar, entre los neutrales y beligerantes, a divergencias de opiniones que pueden ocasionar serias dificultades y aun conflictos.

Los puntos que abordó esta declaración fueron:

- a) Queda abolido para siempre el corso.
- b) El pabellón neutral cubre la mercancía enemiga, con excepción del contrabando de guerra;
- c) La mercancía neutral, con excepción del contrabando de guerra, no puede ser aprehendida cuando se encuentre bajo el pabellón enemigo;
- d) Los bloqueos, para que sean obligatorios, deben ser efectivos, quiere decirse, mantenidos por una fuerza suficiente que impida de una manera real el acceso al litoral del enemigo.

- **Conferencia de la Haya de 1899**

La Conferencia de Paz de La Haya de 1899, por iniciativa del zar Nicolás II, supuso el comienzo de una tercera fase en la historia moderna del arbitraje internacional. En la Conferencia participaron Estados minoritarios de Europa y algunos países de Asia y México, lo que supuso un adelanto para su época. El principal objetivo era debatir acerca de la paz y el desarme. La Conferencia concluyó con la adopción de un Convenio para el arreglo



pacífico de las controversias internacionales; no solo trataba el arbitraje, sino también otros métodos de arreglo pacífico, como los buenos oficios y la mediación. (Corte Internacional de Justicia, 2019)

Los temas de la conferencia versaron en:

1. Un acuerdo para no incrementar, por un período, los presentes efectivos de las fuerzas armadas y navales, y al mismo tiempo, a no incrementar los gastos militares en adelante; y de manera preliminar, examinar los medios en que esto pueda lograrse.
2. Prohibir el uso en los ejércitos y las flotas navales de nuevos tipos de armas y nuevos explosivos o cualquier otro tipo de detonantes más poderosos de los que son utilizados actualmente, lo mismo en rifles o cañones.
3. Restringir el uso en la guerra terrestre de los explosivos formidables que ya existen, y prohibir el lanzamiento de proyectiles o explosivos de cualquier tipo desde globos o de cualquier tipo de dispositivos similares.
4. Prohibir el uso, en la guerra naval, de buques y submarinos cargados de torpedos, u otros dispositivos similares. Dar garantías de que no se construirán buques con esta tecnología.
5. Aplicar las estipulaciones sobre guerra naval de la Conferencia de Ginebra de 1864, sobre la base de los Artículos adicionados en 1868.



6. Neutralizar las embarcaciones utilizadas en el rescate de la toma de buques por escuadras beligerantes.
7. Revisar la Declaración concerniente a las leyes y costumbres de guerra elaboradas en 1874 por la Conferencia de Bruselas.
8. Aceptar el principio del uso de los buenos oficios, la mediación y el arbitraje en los casos que así lo requieran, con el objeto de prevenir los conflictos armados entre las naciones; así como llegar a un acuerdo con respecto al modo de emplear los buenos oficios, y establecer una práctica uniforme sobre su uso.

- **Conferencia de la Haya de 1907**

En 1907, se celebró en La Haya una segunda Conferencia de Paz de La Haya, a la que los Estados de América Central y del Sur también fueron invitados. En esta Conferencia se revisaron el Convenio y la mejora de las normas que regían el reglamento arbitral; algunos de los participantes habrían preferido que la Conferencia no se hubiera limitado a la mejora del mecanismo creado en 1899. El Secretario de Estado de los Estados Unidos, Elihu Root, había dado instrucciones a la delegación de Estados Unidos para trabajar por la creación de un tribunal permanente, compuesto únicamente por magistrados, que no tuvieran otra ocupación laboral y que se dedicaran a tiempo completo al juicio de casos internacionales por métodos judiciales. Quizá el de mayor relevancia para el derecho marítimo fue en cuanto las condiciones en virtud de las cuales los navíos mercantes podían pasar a ser barcos de guerra.



Los Estados Unidos, el Reino Unido y Alemania presentaron una propuesta conjunta para crear un tribunal permanente, pero la Conferencia no pudo llegar a un acuerdo sobre ello. En el curso de los debates se puso de manifiesto que una de las mayores dificultades era la de encontrar un mecanismo aceptable para elegir a los magistrados: ninguna de las propuestas que se habían presentado logró obtener el apoyo general. La Conferencia se limitó a recomendar la adopción del proyecto de convenio adjunto para el establecimiento de una Corte de Justicia Arbitral y su implantación tan pronto como se llegue a un acuerdo sobre la elección de jueces y la constitución de la Corte. A pesar de que tal tribunal nunca llegó a ver la luz, el proyecto de convenio que de él habría surgido sirvió para concebir ciertas ideas fundamentales en las que, algunos años más tarde, se inspiró la redacción de los Estatutos de la Corte Permanente de Justicia Internacional. (Corte Internacional de Justicia, 2019)

- **Convención Internacional para la Unificación de ciertas normas en derecho en materia de abordajes, celebrada en Bruselas en 1910**

Fue firmada en Bruselas, Bélgica en el año 1910, posee 17 Artículos y la finalidad de la misma era abordar normas en materia de abordajes, tal y como lo establece el Artículo primero de dicha norma:

En caso de abordaje, ocurrido entre navíos de mar o entre navíos de mar y barcos de navegación interior, las indemnizaciones que correspondan en atención a los daños causados a los buques, a las cosas o personas que se encuentren a bordo, quedan reglamentados de acuerdo con las disposiciones siguientes, sin que para ello sea de tomarse en cuenta las



aguas en donde se hubiese producido el abordaje. (s. p.)

- **Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y salvamento marítimo de 1910**

Fue firmada en Bruselas, Bélgica en el año 1910, posee 19 Artículos y la finalidad de la misma era abordar normas en materia de auxilio y salvamento marítimo, tal y como lo establece el Artículo primero de dicha norma:

El auxilio y el salvamento de buques de mar en peligro, de objetos que se encuentren a bordo, del flete y del precio del pasaje, así como los servicios de la misma naturaleza, que se presten entre navíos de mar y buques de navegación interior, quedan sometidos a las disposiciones siguientes, sin que esto dé lugar a distingos entre estas dos clases de servicios, ni a tener en consideración las aguas en que se prestaron. (s. p.)

Incorporaba el principio de “no se paga si no se salva”, según lo cual al salvador solo le retribuyen sus servicios si la operación de salvamento tiene éxito. Dicha convención fue sustituida por una nueva Convención Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989.

- **Convención Internacional para la Unificación de ciertas normas de derecho en materia de Conocimientos, celebrada en Bruselas en 1924**

Se le conoce también como “Reglas de la Haya”. Regula las relaciones y responsabilidades



del fletante y del fletador. Alrededor de treinta países le han ratificado o incorporado con algunas variantes a su legalización nacional, ejemplo de ello es la *Carriage of Goods by Sea Act* de 1924 de Inglaterra y la de Estados Unidos de 1936.

Dentro su Artículo 1 establece las definiciones de porteador, contrato de transporte, mercancía, buque y transporte de mercancías. Esta Convención fue objeto de una modificación, a instancias del propio Comité en el año de 1968, en el que se llevó a cabo la emisión del Protocolo de Bruselas, conocido como las Reglas de la Haya-Wisby. En dicho protocolo se realizaron modificaciones a ciertas definiciones (tal es el caso del transportador), no se incluyeron nuevas partes contratantes, se realizó la definición del “Conocimiento de Embarque”, siendo las reglas aplicables a la misma cuando sean extendidos en puertos pertenecientes a dos Estados diferentes, no existe modificación en dicho protocolo en relación a la obligación de la libertad contractual, se establece que la unidad era el Franco, las mismas establecen que someterán toda cuestión litigiosa al Arbitraje en un periodo de 6 meses y se exime de toda responsabilidad al transportador y buque sobre las mercancías.

- **Conferencia de la Haya de 1930**

La Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional se reunió en la Haya en 1930, promovida por la Sociedad de Naciones. Dicha Conferencia contó con la participación de 48 Estados, nueve de los cuales no eran miembros de la Sociedad de las Naciones tropezó con serias dificultades al tratar los puntos correspondientes a la anchura del mar territorial y de la zona contigua pues surgieron discrepancias irreconciliables entre los Estados. Las



grandes potencias marítimas de la época principalmente Estados Unidos y Gran Bretaña defendían el límite de las tres millas para el mar territorial, sin aceptar excepciones a la regla ni el establecimiento de la zona contigua. De otro lado, la fijación del límite de las 3 millas contaba con la oposición de los Estados que sostenían la inexistencia de norma alguna de Derecho Internacional sobre las 3 millas, límite que, además, no proteja sus intereses adecuadamente. Debido a las diferentes posiciones asumidas sobre la extensión del mar territorial y otros puntos vinculados con la materia, se llegó a la conclusión de que dada las divergencias de puntos de vista no podría llegarse a un acuerdo por el momento sobre estas cuestiones fundamentales por lo que la Conferencia se limita a adoptar una resolución, en la que solicitaba al Consejo de la Sociedad de las Naciones que pida a los gobiernos que continúen con el estudio sobre el tema. En la Conferencia de la Haya, se logró clarificar las nociones de mar territorial y zona contigua y destruyó el falso concepto de que el Derecho Internacional consuetudinario consagraba la regla de las 3 millas. (Faidutti, 2004, pp. 13-14)

- **Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional**

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) fue creada por la Asamblea General en 1966 con el fin de dotar a las Naciones Unidas de un órgano que le permitiese desempeñar una función más activa en la reducción o eliminación de los obstáculos jurídicos que entorpecían el comercio internacional. Al establecer la CNUDMI, la Asamblea General reconoció que las controversias y divergencias que deriven de la aplicación de las leyes de diversos Estados a asuntos relacionados con el comercio internacional constituirían un obstáculo para el desarrollo del comercio mundial. La Asamblea General consideró, por ello,



conveniente que se coordinase, sistematizase y acelerarse sustancialmente el proceso de armonización y unificación del derecho mercantil internacional y que se procurase obtener a este fin una participación más generalizada de los Estados.

- **Convención Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989**

Este Convenio vino a sustituir un convenio sobre salvamento adoptado en Bruselas en 1910 que incorporaba el principio de “no se paga si no se salva”, según el cual al salvador solo le retribuyen sus servicios si la operación de salvamento tiene éxito.

Aunque este principio básico funcionó bien en la mayoría de los casos, en él no se tuvo en cuenta la contaminación. El salvador que impedía que se produjera un suceso importante de contaminación (por ejemplo, alejando a un buque tanque dañado de una zona ecológicamente sensible), pero que no conseguía salvar el buque o la carga no percibía ninguna remuneración. Por ello, no existían apenas incentivos para que el salvador emprendiese operaciones que tenían pocas posibilidades de éxito.

En el Convenio de 1989 se intenta poner remedio a esta situación al ofrecer al salvador una recompensa mayor, en la que se tienen en cuenta la pericia y los esfuerzos de este para impedir o reducir al mínimo los daños al medio ambiente. Además, introduce una “compensación especial” pagadera a los salvadores que no hayan obtenido una recompensa por el procedimiento normal (es decir, salvando el buque y la carga). Los daños al medio ambiente se definen en el documento como



daños materiales que afecten considerablemente a la salud del ser humano, a la flora o a la fauna marina o a los recursos marinos que se encuentren en aguas costeras o interiores o en las aguas adyacentes a estas, ocasionados por contaminación, impurificación, incendio, explosión u otros sucesos graves de análoga importancia. (s. p.)

Esta compensación es equivalente a los gastos del salvador y puede incrementarse hasta un máximo del 30 % de dichos gastos en los casos en que se eviten o reduzcan al mínimo los daños al medio ambiente gracias a los esfuerzos del salvador. Los gastos del salvador se definen como “gastos personales que razonablemente haya tenido el salvador en la operación de salvamento y una cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal que efectiva y razonablemente se hayan empleado en la operación de salvamento”. (s. p.)

El tribunal o árbitro que se encargue de evaluar la recompensa podrá incrementar la cuantía de esa compensación especial hasta un máximo del 100 % de los gastos efectuados por el salvador, “si lo considera equitativo y justo”. Si, por el contrario, el salvador ha sido negligente y por ello no ha logrado evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, se le podrá privar total o parcialmente de la compensación especial. El pago de la recompensa se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores.



## 1.7. Resumen

En relación con el capítulo que se acaba de estudiar, se pudo observar la importancia del derecho marítimo a partir de su evolución, toda vez que proviene desde la evolución histórica del derecho marítimo, desde Grecia hasta la actualidad, así mismo se pudo establecer la definición del derecho marítimo, la naturaleza jurídica aunado a sus características y sus fuentes (cabe resaltar que se esboza la división del derecho marítimo y del derecho mercantil) y culminar con la cronología de las Naciones Unidas en el campo del derecho marítimo. A partir de lo aprendido en el presente capítulo y teniendo ya como base el conocimiento de las generalidades que enmarcan el derecho marítimo se avanza hacia la evolución del mismo dentro del derecho guatemalteco.



## CAPÍTULO II



### 2. Regulación del derecho marítimo en el Estado de Guatemala

En el capítulo anterior se brindó un panorama amplio en relación con el desarrollo general del derecho marítimo. El presente capítulo se enfocará en el estudio del desarrollo histórico del derecho marítimo en Guatemala, su legislación, la situación económica a nivel mundial y local del comercio marítimo, así como la situación social-política mundial y local del comercio marítimo y finaliza con la explicación de los principales organismos internacionales que legislan en el campo del derecho y comercio marítimo.

#### 2.1. Desarrollo histórico del derecho marítimo en Guatemala

##### - Geografía e historia

El Estado de Guatemala se ubica entre las coordenadas geográficas 13°44' y 17°49' de latitud norte y entre 88°14' y 92°17' de longitud este. Se encuentra en el extremo norte del Istmo Centroamericano, con una extensión de 108.889 km<sup>2</sup>. De acuerdo con el Consejo Nacional de Áreas Protegidas estas zonas fisiográficas son:

- i) La “Llanura Costera del Pacífico”, que corre paralela a la costa del Pacífico y que se caracteriza por estar formada con la sedimentación aluvial de los 33 volcanes de la Sierra Madre (ocho considerados actualmente activos o con registro histórico de erupciones



según INSIVUMEH 2003), que incluye todos los ríos que drenan hacia el océano Pacífico;

ii) La llamada Boca Costa o “Pendiente Volcánica Reciente”, que es donde se eleva la Sierra Madre y la cadena volcánica que sube hasta más de 4000 metros, en la cima de algunos de los volcanes;

iii) Detrás de la cadena montañosa se encuentra el altiplano central o “Tierras Altas Volcánicas”, con una altura de 1500 a 2000 msnm y por donde pasa la divisoria continental de aguas;

iv) “Tierras Altas Cristalinas”, limitadas por los sistemas orográficos como los Cuchumatanes, de Chamá, Santa Cruz y Las Minas;

v) Las “Tierras Altas Sedimentarias” en las laderas al otro lado de las cordilleras y el inicio de las planicies y finalmente al norte vi) se encuentran las planicies del Petén, con algunos cambios fisiográficos producidos por la Sierra del Lacandón y las Montañas Mayas (GWP Centroamérica, 2015, p. 5)

Estas cadenas montañosas además de dividir las cuencas principales reparten los cursos de agua hacia el Atlántico en dos principales vertientes: una que es la de los ríos que drenan hacia México y luego hacia el Golfo de México y los otros ríos que drenan directamente hacia el Atlántico.



Guatemala es un país rico en recursos hídricos, dependiendo a donde desembocan los ríos, el país se ha dividido en tres grandes vertientes que son:

1. Vertiente del Pacífico, Es la que cuenta con mayor cantidad de cuencas (18 de las 38 existentes), los ríos de la vertiente hidrográfica del Pacífico se caracterizan ser cortos, en promedio un poco más de 100 km, con crecidas de corta duración, pero de respuesta rápida, las que se ha visto afectadas por el alto grado de urbanización del Altiplano. La vertiente del Pacífico aglutina el 52% de la población y drena el 22 % del territorio del país.
2. Vertiente del Atlántico: Incluye cuencas de los ríos que desembocan en el Golfo de Honduras y abarcan el 31% del territorio del país con 30.7% de la población. En general los ríos son extensos y profundos, propios para la navegación y la pesca, entre los más importantes son el Polochic, el Motagua o río Grande y el río Dulce, desagüe natural del lago Izabal. El resto son ríos que desembocan o son fronterizos con Belice en la zona norte.
3. Vertiente del Golfo de México: Es la que posee más área geográfica 50,730 km<sup>2</sup> aproximadamente el 47% del territorio nacional con solamente el 18% de la población. Además, cabe mencionar que es la más caudalosa (con mayor disponibilidad hídrica), en 2006 se contabilizaron 45,66814 millones de metros cúbicos, lo que representa aproximadamente el 49% del recurso hídrico superficial del país (MARN 2013). Esta vertiente se caracteriza por tener ríos caudalosos, anchos, con pendientes relativamente



suaves y con crecidas mucho más lentas. También es la vertiente con la menor densidad de población. Existen 10 cuencas hidrográficas, sobresalen el río la Pasión y el Chixoy o Negro, todos afluentes del Usumacinta, el más largo y caudaloso de Centroamérica y frontera natural entre Guatemala y México.

De las 38 cuencas hidrográficas del país, 22 son transfronterizas de las cuales 20 son binacionales, es decir, compartida con alguno de los países vecinos, y 2 son trinacionales, es decir, se comparten con dos de los países vecinos. En la mayor parte de estas cuencas transfronterizas, la parte alta se halla en Guatemala, por lo que se puede considerar al país en un neto exportador de agua hacia los países vecino. (GWP Centroamérica, 2015, p. 9)

Para poder comprender mejor como ha sido el desarrollo histórico del derecho marítimo en Guatemala, se debe enfocar la evolución de la legislación relacionada a esta área.

## **2.2. Legislación del derecho marítimo en Guatemala**

### **- Tratados internacionales**

#### **a) Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969**

Según lo indica la página de internet de la Organización Marítima Internacional, el Convenio se afirma el derecho del Estado ribereño a adoptar las medidas que puedan ser



necesarias en alta mar para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro contra su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación o amenaza de contaminación por hidrocarburos, a raíz de un siniestro marítimo.

No obstante, el Estado ribereño está facultado únicamente para tomar las medidas que sean necesarias, y eso tras celebrar consultas con las partes interesadas, en particular el Estado o Estados de abanderamiento del buque o buques implicados, los propietarios de los buques o las cargas de que se trate y, cuando las circunstancias lo permitan, los expertos independientes designados para ese fin.

Todo Estado ribereño que tome medidas que excedan las permitidas en virtud del Convenio se expone a pagar indemnización por cualesquiera daños que esas medidas pudiesen causar. Se prevé un procedimiento de arbitraje para la solución de controversias resultantes de la aplicación del Convenio.

El Convenio se aplica a todos los buques de navegación marítima, excepto los buques de guerra u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y destinados a servicios no comerciales del Gobierno.

El Convenio de intervención, 1969, se aplicaba a siniestros que entrañasen contaminación por hidrocarburos. Habida cuenta de la creciente cantidad de otras sustancias, principalmente productos químicos, transportadas por buques, algunas de las cuales causarían, si se derramasen, graves peligros para el medio marino, la Conferencia de



Bruselas de 1969 reconoció la necesidad de ampliar el Convenio para incluir sustancias distintas de los hidrocarburos.

Por lo tanto, la Conferencia de Londres sobre contaminación del mar, celebrada en 1973, adoptó el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, el cual amplía el régimen del Convenio de intervención, 1969, a las sustancias que, o bien están enumeradas en el anexo del Protocolo, o tienen características sustancialmente análogas a las de esas sustancias. (Organización Marítima Internacional, 2020)

El Estado de Guatemala se adhirió a dicho Tratado el 30 de agosto de 1982 y la fecha de entrada en vigor se dio el 18 de enero de 1983.

#### **b) Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969**

El Convenio, adoptado por la Organización Marítima Internacional en 1969, fue el primer intento que ha tenido éxito en la creación de un sistema universal de arqueo. Anteriormente se empleaban diferentes sistemas para calcular el arqueo de los buques mercantes. Aunque todos ellos se basaban en el método ideado en 1854 por George Moorsom, del Ministerio de Comercio Británico, había considerables diferencias entre ellos y por ello se reconoció que era muy necesario crear un sistema internacional único.



La Organización Marítima Internacional recomienda su utilización como parámetro en convenios, leyes y reglamentos, y también como base para datos estadísticos relacionados con el volumen total o capacidad utilizable de los buques mercantes. Entre otros, dependen del arqueo la tasación de derechos y servicios de puerto, dique y paso por canales, así como las atribuciones de los títulos profesionales de la marina mercante.

El tonelaje de arqueo es una medida, generalmente, de carácter fiscal. La Conferencia internacional sobre arqueo de buques de 1969 fijó la definición y cálculo del arqueo bruto y el arqueo neto, que fueron adoptadas por la OMI, ese mismo año. En la actualidad, el arqueo se rige por el sistema universal de arqueo de la Conferencia Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969, de la OMI, que viene a substituir al sistema de arqueo Moorsom, adoptado posteriormente por la Conferencia Internacional de Constantinopla de 1873 (no obstante, los buques de eslora inferior a 24mt, siguen siendo arqueados por el sistema Moorsom). Este sistema daba normas universales para medir la capacidad del buque; sin embargo, las interpretaciones y modificaciones realizadas por las diferentes naciones a título individual, introdujeron diferencias tales que obligaron a la realización de acuerdos recíprocos de reconocimiento de los respectivos certificados de arqueo.

El Estado de Guatemala suscribió dicho Tratado el 23 de junio de 1969 y la fecha de entrada en vigor se dio el 23 de noviembre de 2007.



### c) **Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir abordajes, 1972**

Según lo indica la página de internet de la Organización Marítima Internacional, el Convenio de 1972 tuvo por objeto actualizar y sustituir el Reglamento para prevenir los abordajes de 1960, el cual se había adoptado al mismo tiempo que el Convenio SOLAS, 1960.

Una de las innovaciones más importantes del Reglamento de abordajes, 1972, fue la importancia que se confería a los dispositivos de separación del tráfico donde la regla 10 proporciona orientación para determinar la velocidad de seguridad, el riesgo de abordaje y la conducta de los buques dentro o en la proximidad de los dispositivos de separación del tráfico. El primero de esos dispositivos de separación del tráfico se puso en marcha en el estrecho de Dover, en 1967. En un principio funcionó de forma voluntaria, pero en 1971 la Asamblea de la Organización Marítima Internacional adoptó una resolución en virtud de la cual se declaró que la observancia de todos los dispositivos de separación de tráfico adquiriría carácter obligatorio y en el Reglamento de abordajes se señala claramente esta obligación. (Organización Marítima Internacional, 2020)

El Estado de Guatemala se adhirió a dicho Tratado el 9 de julio de 1993 y la fecha de entrada en vigor y su entrada en vigor se dio el 15 de diciembre de 1993.



**d) Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (CONVENIO SOLAS), 1974**

Según lo indica la página de internet de la Organización Marítima Internacional, el Convenio SOLAS en sus versiones sucesivas está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del *Titanic*, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960. En la versión 1974 se incluye el procedimiento de aceptación tácita, por el que se establece que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de Partes haya formulado objeciones.

Por consiguiente, el Convenio de 1974 ha sido actualizado y modificado en numerosas ocasiones. La versión vigente en la actualidad se conoce como “Convenio SOLAS, 1974, enmendado”. El objetivo principal del Convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así. Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Gobiernos Contratantes inspeccionar los buques de otros Estados Contratantes, si hay motivos fundados para creer que un buque dado, y su correspondiente equipo, no cumplen sustancialmente las prescripciones del Convenio, siendo conocido este procedimiento como “supervisión por el Estado rector del puerto”.



El Estado de Guatemala se adhirió al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, el 24 de mayo de 2000 y la fecha de entrada en vigor se llevó a cabo el 01 de diciembre de 2000.

**e) Código internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias  
(Código PBIP)**

El 1 de julio de 2004, entra en vigencia a nivel mundial, el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), con la finalidad de garantizar la existencia de medidas de protección adecuadas y proporcionadas en las instalaciones portuarias, para prevenir y detectar todo tipo de amenazas a la protección portuaria, dicho Código nace como respuesta a los ataques terroristas del 9 de septiembre de 2001 llevado a cabo en los Estados Unidos de Norteamérica. Dentro de su contenido se establecen medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que puedan poner en peligro la integridad de los pasajeros y de la tripulación, así como atentar contra la seguridad de los buques e instalaciones portuarias.

El Código PBIP fue adoptado mediante una de las resoluciones adoptadas el 12 de diciembre de 2002 por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional SOLAS para la Seguridad de la vida en el mar del año de 1974. En otras de las resoluciones también se incluyen las enmiendas necesarias a los Capítulo V y XI del Convenio SOLAS, medias los cuales el Código PBIP sería de cumplimiento obligatorio.



Los objetivos del Código PBIP, versan sobre:

- a. Establecer un marco internacional para la cooperación entre los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, con el fin de detectar y evaluar las amenazas para la protección marítima y tomar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional.
- b. Definir las funciones y responsabilidades respectivas de todas las partes mencionadas, tanto a nivel nacional como internacional, para garantizar la protección marítima.
- c. Garantizar un intercambio y un cotejo rápido y eficaz de la información relativa a la protección marítima.
- d. Ofrecer un método para efectuar evaluaciones de la protección marítima de modo que pueda disponerse de planes y procedimientos para reaccionar ante los cambios de los niveles de protección y tener la confianza de que existen medidas adecuadas y proporcionadas para garantizar la protección marítima. (Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua, 2004)

En el Estado de Guatemala, el Código PBIP entró en vigor día 01 de julio de 2004.



## **f) Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar**

A fin de disuadir las operaciones de buques deficientes, se decidió incrementar la supervisión por parte de los estados rectores del puerto, impulsándose el establecimiento de acuerdos regionales acorde la resolución 682 de la Organización Marítima Internacional. Para ello las Autoridades Marítimas de la región adoptaron el Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado rector del puerto. Este acuerdo fue firmado en Viña del Mar (Chile) el 5 de noviembre de 1992.

El 05 de Noviembre de 1992, durante el desarrollo de la sexta reunión de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM), se aprobó mediante Resolución número 5 el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el estado Rector del Puerto, el cual fue suscripto inicialmente por Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela, realizándose de esta manera un paso internacional trascendental al constituirse en la primera región emergente en lograr este tipo de acuerdo marco de índole operacional.

Haber signado el Acuerdo de Viña del Mar, nombre con el que se identifica en el mundo entero, reviste importancia singular por establecer las bases para una colaboración más estrecha entre las Autoridades Marítimas a fin de coordinar medidas de supervisión de los buques extranjeros que visitan los puertos de la región, a la luz de las exigencias normadas en los tratados internacionales vigentes sobre seguridad marítima, formación y titulación de las



tripulaciones, prevención de la contaminación por los buques de los espacios marítimos y fluviales, y protección marítima.

El espíritu y objetivo principal consiste en el compromiso asumido por las Autoridades Marítimas de la región en mantener un sistema eficaz de inspección a fin de garantizar, sin discriminaciones en cuanto al pabellón, que los buques extranjeros que visitan sus puertos cumplen con las normas establecidas en los Convenios Internacionales. Su estructura se basa fundamentalmente en el funcionamiento de dos órganos que revisten suma importancia, los cuales son el Comité del Acuerdo y la Secretaría, la que a su vez nuclea a un no menos relevante Centro de Información (CIALA).

El Estado de Guatemala se adhirió a dicho Acuerdo el 10 de junio de 2013 y entró en vigor el día 28 de octubre de 2013.

#### **g) Constitución Política de la República de Guatemala**

La Constitución Política de la República de Guatemala, establece el marco jurídico para la legislación nacional existente. Mediante el principio de supremacía constitucional establecido en los Artículos 44, 175 y 204, estipula que son nulas de pleno derecho, todas las contravenciones o restricciones a los derechos y garantías que la Constitución contiene, motivo por el cual dicha norma jurídica debe de ser tomada en cuenta para todo ámbito, incluyendo lo relativo al comercio y en específico al comercio relacionado en la vía marítima.



El Artículo 43 de dicha norma Constitucional establece lo concerniente a la libertad de industria, comercio y trabajo, por lo que las personas tanto individuales como jurídicas pueden desarrollar actividades en el área del comercio, específicamente en lo relacionado a la materia del comercio marítimo, sin más restricciones según las establecidas por parte de la legislación guatemalteca en virtud de motivos sociales o de interés nacional.

En los Artículos 121 incisos b), d), e), 122, y 141, la Constitución Política de la República de Guatemala establece sobre lo referente al derecho del mar que tiene el Estado de Guatemala sobre las aguas de la zona marítima que ciñe las costas de su territorio, los lagos, ríos navegables y sus riberas, los ríos, vertientes y arroyos que sirven de límite internacional de la República, las caídas y nacimientos de agua de aprovechamiento hidroeléctrico, las aguas subterráneas y otras que sean susceptibles de regulación por la ley y las aguas no aprovechadas por particulares en la extensión y término que fije la ley, la zona marítimo terrestre, la plataforma continental y el espacio aéreo, en la extensión y forma que determinen las leyes o los tratados internacionales ratificados por Guatemala.

Asimismo, en el Artículo 131 de dicha norma Constitucional, establece que el Estado de Guatemala otorga protección y reconocimiento a la importancia económica del desarrollo del país que provee los servicios de transporte comercial y turístico, sea por vía terrestre, marítimo o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidos las naves, los vehículos, las instalaciones y los servicios entre otros.



Cabe realizar una mención especial del Artículo 149 de la Constitución Política de la República de Guatemala, que indica:

Guatemala normará sus relaciones con otros Estados, de conformidad con los principios, reglas y prácticas internacionales con el propósito de contribuir al mantenimiento de la paz y la libertad, al respeto y defensa de los derechos humanos, al fortalecimiento de los procesos democráticos e instituciones internacionales que garanticen el beneficio mutuo y equitativo entre los Estados. (s. p.)

En materia del derecho marítimo, el Estado de Guatemala puede fomentar acercamientos con Estados y Organismos Internacionales para la creación y generación de inversiones en materia de comercio marítimo.

Con lo que ya anteriormente mencionado, se establece que la soberanía radica en el pueblo quien la delega para su ejercicio a los tres Organismos del Estado, concentrando cada uno sus esfuerzos de forma concreta, sobre cada área determinada para hacer cumplir todo precepto para el cumplimiento del derecho del mar teniendo también el mismo rango de nivel constitucional.

#### **h) Leyes Ordinarias**

##### **- Código de Comercio, Decreto 2-70 Congreso de la República de Guatemala**

El derecho marítimo en Guatemala, si bien es cierto que existe una regulación del mismo que se encuentra vigente en el Código de Comercio actual, siendo el libro III del Comercio



Marítimo cuya ficha técnica establece que se divide en ocho títulos y comprende del Artículo 827 al 1319, dado según el inciso 1° del Artículo 1 de las Disposiciones derogatorias y modificatorias del Decreto 2-70, del Congreso de la República, donde establece que este libro quedó vigente del anterior Código de Comercio (Decreto Gubernativo 2946, s. p.).

**- Código Civil, Decreto Ley 106**

En el Código Civil se establece que los puertos, muelles, embarcaderos, pontones y demás obras de aprovechamiento general, construidos o adquiridos por el Estado o las municipalidades, las aguas de la zona marítima territorial en la extensión y términos que fije la ley respectiva y la zona marítimo-terrestre de la República en conjunto con la plataforma continental, el espacio aéreo y la estratósfera en la extensión y forma que determina la ley, son bienes nacionales de uso público común, es decir todo habitante del Estado de Guatemala tiene derecho a disfrutar sobre el uso de esta zonas marítimas.

**- Código de Trabajo, Decreto 1441 del Congreso de la República de Guatemala**

En cuanto al Código de Trabajo, se regula lo referente a los regímenes especiales de trabajo, entre el cual está el régimen especial de trabajo para que quienes laboran en el mar dentro de buques, esencialmente en lo que se refiere a contratos de los hombres de mar. Dicha relación se encuentra plasmada en las personas que realizan actividades en los buques o naves, prestando



servicios propios y encontrándose vinculados de forma inmediata y delegada con su superior, por medio de un contrato de trabajo.

El Artículo 175 del Código de Trabajo indica:

Trabajadores del mar y de las vías navegables son los que prestan servicios propios de la navegación a bordo de una nave, bajo las órdenes del capitán de esta y a cambio de la manutención y del salario que hayan convenido. Son servicios propios de la navegación todos los necesarios para la dirección, maniobras y atención del barco, de su carga o de sus pasajeros. Se llama contrato de embarco al contrato de trabajo que realicen dichos trabajadores. (s. p.)

Al mencionar los servicios propios de la navegación todos los necesarios para la dirección, maniobras y atención del barco, de su carga o de sus pasajeros. El contrato que vincula al naviero con el capital y la tripulación, se le conoce en nuestra legislación como contrato de embarque; además se estudian las relaciones laborales que se derivan del contrato de embarco en las normas de la Organización Internacional del Trabajo sobre la gente del mar, la seguridad e higiene en el trabajo, la seguridad social de los trabajadores del mar y en general, la acción protectora de las administraciones públicas sobre el trabajo en la mar o medio marino.

- **Código Aduanero Uniforme Centroamericano, Decreto Ley 169**

Los Gobiernos de las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, con el objeto de dar cumplimiento al compromiso contraído en el Artículo XXIX del



Tratado General de Integración Económica complementarias, para ir perfeccionándolo, y luego de considerar la conveniencia de crear las condiciones adecuadas para el establecimiento de la Unión Aduanera Centroamericana y dar cumplimiento así al Tratado General de Integración Económica Centroamericana, decidieron celebrar un Protocolo adoptando el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA), el cual fue aprobado en Guatemala el 13 de diciembre de 1963 a través del Decreto Ley 169, vigente a partir del 6 de febrero de 1965.

El CAUCA establece las disposiciones básicas de la legislación aduanera común de los países signatarios para la organización de sus servicios aduaneros y la regulación de la administración, conforme a los requerimientos del Mercado Común Centroamericano y de la Unión Aduanera a que se refiere el Artículo 1 del Tratado General de Integración Económica Centroamericana; asimismo, regula todo lo referente al comercio internacional a nivel centroamericano, regulando la importación y exportación de productos, su liberación de aduanas, y la reducción de aranceles.

**- Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico, Decreto Ley Número 334**

Se regula la creación de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico, como una entidad estatal, autónoma y descentralizada; cuenta con personalidad jurídica propia que le faculta para adquirir derechos y contraer obligaciones. Su Ley Orgánica norma las funciones y atribuciones técnico-administrativas que le corresponde desarrollar para la consecución de sus objetivos y coadyuvar al desarrollo económico-social del país. Su gestión institucional es realizada en



coherencia con lineamientos emanados del Gobierno Central, normas internas, leyes, acuerdos, reglamentos nacionales y convenios internacionales ratificados por Guatemala.

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

Guatemala reitera la soberanía sobre su mar territorial (12 millas náuticas) y en la Zona Económica Exclusiva (200 millas náuticas). Establece que los recursos del mar frente a las costas de la Nación guatemalteca constituyen un patrimonio de sus habitantes, que es imperante resguardar en beneficio de las generaciones presentes y futuras, para evitar el aprovechamiento de flotas pesqueras no nacionales, la necesidad de explotar el Estado ribereño, y la pendiente aplicación del Acuerdo Internacional sobre la exploración y explotación de la plataforma continental y de los fondos marinos en beneficio del Estado Ribereño cuando aún eran principios de acuerdo, con lo cual el Estado de Guatemala reitera su soberanía más allá de su territorio y de sus aguas interiores, a una franja de mar adyacente a sus costas designada con el nombre de mar territorial, el cual tiene una extensión de 12 millas marinas, medidas a partir de las líneas de base respectivas.

Dicha soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y el subsuelo de ese mar, y constituye una zona económica exclusiva que se extiende a doscientas millas náuticas medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial, dentro de las cuales se incluyen:



- a) El derecho de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto renovables como no renovables de la plataforma continental (lecho y subsuelo), de los fondos marinos y su subsuelo y de las aguas suprayacentes.
  
- b) Derechos exclusivos y jurisdicción con respecto al establecimiento y la utilización al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras análogas, incluidas las correspondientes regulaciones aduaneras, fiscales, sanitarias y de inmigración.
  
- c) Jurisdicción exclusiva con respecto a investigación científica y exploración económica de la zona.
  
- d) Jurisdicción con respecto a la preservación de medio marino, incluidos el control y la eliminación de la contaminación.
  
- e) Otros derechos y obligaciones, que pudieran derivarse de la jurisdicción sobre la Zona.

Cabe resaltar que se confiere poder suficiente al Organismo Ejecutivo para que un plazo prudencial celebrará convenios con los Estados ribereños limítrofes, así como extenderá las licencias de pesca o para cualquier otra actividad de exploración y explotación del mar territorial y de la zona económica exclusiva, y que el Ejército de Guatemala estará encargado de velar por el respeto de los derechos de la República sobre su mar territorial y sobre la zona económica exclusiva.



- **Decreto 26-77 del Congreso de la República de Guatemala**

Se regula todo lo referente a creación de un fondo para el fomento al Desarrollo de la Marina Mercante Internacional, que administraría la Corporación Nacional Financiera (CORFINA). El ánimo de la creación del mismo decreto era fomentar el andamiaje de lo referente a la marina y buques nacionales, pero el Artículo 5 fue derogado por el Decreto 140-96 del Congreso de la República de Guatemala.

- **Decreto 1-82 del Congreso de la República de Guatemala**

Reformas al Decreto 26-77 del Congreso de la República de Guatemala, referente a la a la modificación sobre los ingresos a CORFINA por los fletes marítimos de importación.

- **Decreto Ley 117-84**

Reformas al Decreto 26-77 del Congreso de la República de Guatemala, nueva modificación a la redistribución sobre los ingresos a CORFINA.

- **Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal Decreto Ley No. 100-85**

Según lo establecido en los Artículos 1 y 3, la Empresa Portuaria Quetzal, se define como una entidad estatal, descentralizada y autónoma, con personalidad jurídica propia y capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones, la que se denominará Puerto Quetzal.



Su comunicación con el Organismo Ejecutivo, será por medio del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas, (que actualmente es el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda), y sus objetivos más importantes son satisfacer la demanda de tráfico portuario, tanto para carga y descarga de mercaderías, como para el embarque y desembarque de persona, así también proporcionar servicios marítimo-portuarios conforme a la tecnología moderna, de igual forma elaborar y ejecutar los proyectos de desarrollo portuario conforme a los lineamientos y políticas que se definan para ese sector, y establecer relaciones comerciales con otras entidades nacionales e internacionales; de aquí deviene su relación con el derecho marítimo ya que regula normas que se aplican dentro del comercio internacional y supletoriamente supervisar toda entrada y salida de buques o cruceros turísticos o con mercadería.

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

Emitida en 1986, la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente, es una de las primeras leyes ambientales vigentes en Guatemala. El enfoque de esta ley se desarrolla a partir de la creación de una autoridad nacional ambiental, la Comisión Nacional del Medio Ambiente, CONAMA. Con el derecho del mar se relaciona en el aspecto de velar por la correcta aplicación de las leyes ambientales para evitar la contaminación en todas las reservas de mar territorial del Estado.



- **Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla. Decreto 4-93 del Congreso de la República de Guatemala**

Se deroga el Decreto Ley 177, para crear este ordenamiento jurídico, cuyo objetivo esencial es administrar y proporcionar servicios de embarque y desembarque de pasajeros, carga, descarga y transferencia de mercancías y servicios conexos, cuyo domicilio estará en el departamento de Izabal, específicamente en el municipio de Puerto Barrios, pero se podrá establecer oficinas en donde se considere necesario, según lo establecido en el Artículo 6.

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

Dicha norma establece que el imperio de la ley se extiende a toda persona, nacional o extranjera, residente o en tránsito, salvo las disposiciones del derecho internacional aceptadas por Guatemala, así como a todo el territorio de la República, el cual comprende el suelo, el subsuelo, la zona marítima terrestre, la plataforma continental, la zona de influencia económica y el espacio aéreo, tales como los definen las leyes y el derecho internacional.

Con lo anterior, la Ley del Organismo Judicial viene a fortalecer lo ya mencionado en la Constitución en cuanto a la protección hacia toda zona marítima existente.

- **Decreto 70-94 del Congreso de la República de Guatemala**

Este Decreto es referente a la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, posee íntima relación hacia el derecho marítimo.



- **Ley de Áreas Protegidas Decreto 110-96 del Congreso de la República de Guatemala**

Dentro de la Ley de las Áreas Protegidas, se establece como parte fundamental el evitar toda depredación de todo recurso terrestre o marítimo, haciendo la relación en este caso a toda embarcación que provenga al territorio nacional y contenga todas las medidas de precaución necesarias para evitar un desastre dentro del entorno marítimo. Como ejemplo de desastre se menciona un derrame de petróleo accidental, tal y como lo establece el Artículo 7 el cual evoca que son áreas protegidas, incluidas sus respectivas zonas de amortiguamiento, las que tienen por objeto la conservación, el manejo racional y la restauración de la flora y fauna silvestre, recursos conexos y sus interacciones naturales y culturales, que tengan alta significación por su función o sus valores genéticos, históricos, escénicos, recreativos, arqueológicos y protectores, de tal manera de preservar el estado natural de las comunidades bióticas de los fenómenos geomorfológicos únicos, de las fuentes y suministros de agua, de las cuencas críticas de los ríos de las zonas protectoras de los suelos agrícolas, de tal modo de mantener opciones de desarrollo sostenible.

- **Decreto 140-96 del Congreso de la República de Guatemala**

Se deroga el Artículo 5 del Decreto 26-77 referente al fondo para el fomento de la marina mercante internacional, y todo saldo remanente que quedare del fondo, tenía que ser liquidado.



- **Ley de Áreas de Reserva Territoriales del Estado, Decreto 126-97 del Congreso de la República de Guatemala**

De acuerdo con este Decreto, el Estado se reserva el derecho de propiedad de una franja de terreno de tres km en las zonas adyacentes a los océanos, 200 metros en las riberas de lagos y 100 metros en las riberas de ríos navegables. Los terrenos dentro de estas áreas se deben de obtener a través de un contrato de arrendamiento, hasta por un plazo de 30 años, mediante un pago anual por hectárea que depende del objetivo a que se destina el inmueble. La propiedad privada se reconoce en estas áreas, únicamente a aquellos propietarios con títulos inscritos antes de 1956. La entidad administradora de las concesiones es la Oficina Reguladora de las Áreas de Reserva Territoriales del Estado, OCRET. (Arrivillaga, 2003, p. 9)

En el caso del lago de Amatitlán, la deforestación en las cabeceras de cuenca y en las riberas de ríos, la explotación descontrolada de materiales para la construcción, la ausencia de planificación del crecimiento urbano y el ordenamiento territorial, han provocado un desequilibrio efectuándose el deterioro de los ríos de la cuenca y del mismo lago, de igual forma en el caso del lago de Atitlán, con el crecimiento de la cianobacteria. Al hacer una similitud de los casos, aunque los mencionados lagos son catalogados como reservas del estado, en sus riberas existen construcciones particulares e industriales que son de dominio particular, lo cual hace a veces infructuoso, el esfuerzo del Estado de Guatemala, por recuperar estos bellos ecosistemas.



Según lo establecido en la presente ley, son áreas de reserva territoriales del Estado de Guatemala aquellas contenidas en la faja terrestre de tres kilómetros a lo largo de los océanos, contadas a partir de la línea superior de las mareas; de doscientos metros alrededor de las orillas de los lagos; de 100 metros a cada lado de las riberas de los ríos navegables; de 50 metros alrededor de las fuentes y manantiales donde las aguas surtan a las poblaciones, extendiéndose esta protección de igual forma a todas las áreas territoriales establecidas en el Artículo 122 de la Constitución Política de la República de Guatemala. Las áreas territoriales del Estado no se consideran tierras incultas u ociosas, cualquiera que sea su condición.

- **Decreto 6-2002 del Congreso de la República de Guatemala**

Reforma a la Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal, en cuanto a la distribución de utilidades que recibe la Empresa Portuaria Quetzal.

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

Sustituye a los Decretos legislativos 1235 y 1470, establece la cuota por derecho de acceso a la pesca que antes se basaba en los volúmenes de captura y los precios de muelle para cada grupo de especies, ahora se basa en el tonelaje de registro neto (TRN) de cada embarcación, esto permitirá que el gobierno de la República de Guatemala modifique el sistema de recolección y procesamiento de datos y estadísticas pesqueras para que permitan generar la información necesaria para la correcta administración de los recursos. Y, por otro lado, la



nueva ley define UNIPESCA como la autoridad competente para la administración de los recursos pesqueros. (Arrivillaga, 2003, p. 8)

Su relación con el derecho marítimo se establece en todo lo referente a regular la pesca por buques extranjeros de forma indiscriminada en territorio soberano guatemalteco.

**- Decreto 70-2008 del Congreso de la República de Guatemala**

Reforma a la Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Santo Tomas de Castilla.

**- Decreto 3-2010 del Congreso de la República de Guatemala**

Reformas a la Ley de Circulación de Vehículos, Marítimos y Aéreos, en cuanto al derecho marítimo regula las condiciones de entrada a buques extranjeros a la República de Guatemala.

**i) Decretos Legislativos**

**- Decreto Legislativo 1235**

Ley que Reglamenta la Piscicultura y la Pesca, contiene los aspectos legales para la regulación de las medidas legales, normativa y reglamentación de la pesca y acuicultura.



- **Decreto Legislativo 1470**

Establece modificaciones al Decreto 1235 e incorpora reglamentación para la explotación racional de los recursos pesqueros del país.

- **Decreto 1493 del Congreso de la República de Guatemala**

Este Decreto suscribe el Convenio de Ginebra referente a la Plataforma Continental el 17 de octubre de 1962 y lo ratifica el 3 de noviembre de 1962.

- **Decreto Legislativo 2535**

Aprueba el Decreto gubernativo 2393 referente al Mar Territorial el 23 de abril de 1941.

**j) Acuerdos Gubernativos**

- **Decreto Gubernativo 2393**

Referente al Mar Territorial del 17 de junio de 1940.

- **Acuerdo Gubernativo 784-94**

Reglamento Para el Aprovechamiento de los Túnidos que se desplazan por el Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva de la República de Guatemala.



- **Acuerdo Gubernativo 151-2003**

En este acuerdo el Ministerio de Defensa Nacional, fue designado como la institución responsable de la Administración y Ejecución del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, titulación y Guardia para la Gente del Mar de 1978.

- **Acuerdo Gubernativo 120-2004**

En este acuerdo se establece que el Departamento Marítimo del Ministerio de la Defensa Nacional; es la dependencia de carácter especializada que tiene a su cargo la administración del ejercicio de las funciones de Estado de Bandera, Estado Rector de Puerto y Estado Ribereño; y el registro de las certificaciones expendidas a la gente de mar, de acuerdo con el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar.

- **Acuerdo Gubernativo 328-2009**

Aprueba la Política para el Manejo Integral de las Zonas Marino Costeras de Guatemala, formulada por el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales.

- **Acuerdo Gubernativo 383-2010**

Reforma al Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de la Defensa en cuanto a la defensa del derecho del mar.



**- Acuerdo Gubernativo 85-2019**

El Estado de Guatemala es Estado Miembro de la Organización Marítima Internacional desde el día 2 de marzo de 1984 y según indica el Artículo 1 del mismo:

Designa al Ministerio de la Defensa Nacional como institución responsable de la administración, regulación e implementación de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS 1974); Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, enmendado (MARPOL 73/78); Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (LOAD LINES196); Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (Arqueo 1969) y del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, enmendado (COLREG1972). (s. p.)

**k) Acuerdos Ministeriales**

**- Acuerdo Ministerial 50 (Ministerio de Economía)**

Crea el Departamento de Transporte Marítimo Y Fluvial.

**- Acuerdo Ministerial 1687-2007**

Acuerda que Puertos Marítimos deberán cumplir obligaciones del CODIGO PBIP, el cual, según su Artículo 1, establece que los Puertos Marítimos del país deberán implementar las



acciones necesarias para dar cumplimiento a los compromisos de observancia obligatoria para Guatemala, contenidos en el Código Internacional para la Protección a Buques y de las Instalaciones Portuarias.

Así también, se deben cumplir acciones necesarias para que Guatemala, pueda actualizar sus puertos marítimos, no solamente enfocado al comercio, sino también hacia el turismo, con lo cual aún no posee la actualización ni capacitación legislativa suficiente para abordar los compromisos de este Código.

**- Acuerdo Ministerial 17-2010 del Ministerio de la Defensa Nacional**

Normativa Especial de Procedimientos para la Titulación, Competencia, Registro y Control de la Gente de Mar de la República de Guatemala.

**1) Disposiciones Reglamentarias**

**- Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República de Guatemala**

Fue emitido el 21 de abril de 1939 por el presidente de la República y publicado el 22 de mayo de 1939. Establece, según el Artículo 1, que el reglamento para el gobierno y policía de los Puertos de la República comprende los puertos marítimos, aéreos, lacustres, fluviales, terrestres e hidropuertos; y, a su vez, asegura y facilita la aplicación de disposiciones legales preexistentes, con relación al movimiento migratorio en el país en lo que corresponde a los expresados puertos.



### **2.3. Situación económica del comercio marítimo**

El comercio marítimo a nivel internacional, en cuanto al transporte marítimo, revela que este se encuentra intrínsecamente vinculado al crecimiento económico. La importancia del comercio marítimo es una realidad, es impulsado por la demanda global y actúa como facilitador de nuevas oportunidades comerciales y de crecimiento. Según cifras publicadas por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCYD o UNCTAD), se estima que la tasa de crecimiento anual promedio del comercio marítimo mundial se ubique entre 2018 y 2023 alrededor del 3.8 %.

La consolidación del transporte marítimo a través de fusiones y alianzas ha aumentado en los últimos años en respuesta a los menores niveles de demanda y la capacidad de envío con exceso de oferta dominada por los mega buques de contenedores. La implicación para los niveles de competencia, el potencial de abuso de poder en el mercado por parte de las grandes compañías navieras y el impacto relacionado en los jugadores más pequeños son una preocupación. Tres alianzas de transporte marítimo de línea global dominan la capacidad desplegada en las tres principales rutas de contenedores de este a oeste, que en conjunto representan el 93 % de la capacidad desplegada. Al unir fuerzas y formar alianzas, los transportistas han fortalecido su poder de negociación con respecto a los puertos marítimos al negociar llamadas a puertos y operaciones de terminales.

A nivel nacional, sobre el comercio marítimo se pueden mencionar a la Comisión Portuaria Nacional (CPN), una entidad de servicio al sector portuario, creada por Acuerdo Gubernativo del



10 de marzo de 1972, del presidente de la República de Guatemala, modificado por Acuerdo Gubernativo el 6 de abril de 1972 y los Acuerdos Gubernativos 77-83, 167-83 y 96-2014; su vinculación funcional con el Organismo Ejecutivo es una entidad asesora del Organismo Ejecutivo en materia portuaria, tiene dentro de sus funciones primordiales, defender los intereses nacionales en todos los asuntos que se relacionan con la actividad portuaria y representar a la Nación ante los Organismos Nacionales e Internacionales; contribuye con la Comunidad Portuaria por medio de asesoría y estudios técnicos, formación del recurso humanos, protección portuaria, entre otras actividades.

Como toda institución del Estado, debe cumplir con varias funciones que muchas veces ira unida a otras instituciones para lograr alcanzarse, pero entre otros su función primordial, es la de coadyuvar con los puertos y otras instituciones vinculadas al sector transporte por medio de asesoría, asistencia técnica, capacitación y acciones de gestión, coordinación y enlace, al logro de un funcionamiento eficiente de los procedimientos y operaciones de apoyo al comercio exterior así como auditar el cumplimiento de las normas correspondientes, con el propósito de lograr la superación técnica y profesional del personal que integra la comunidad portuaria. La capacidad técnica de la Comisión Portuaria Nacional descansa en recurso humano de reconocida solvencia en gestión, organización, dirección, administración y operación de puertos y capacitación portuaria; su infraestructura logística le posibilita mantener presencia permanente y oportuna en los puertos mediante asistencia técnica y actividades de capacitación. (León Benitez, 2015, p. 66)



Dentro del deber ser de la Comisión Portuaria Nacional, está el contar con la capacidad de guiar a los puertos en la búsqueda de respuestas al compromiso de su adecuación y modernización, para contribuir en forma eficiente y segura al desarrollo del comercio internacional en los términos que imponen la globalización en la logística alrededor del transporte y movimiento de mercancías y personas por los muelles de los puertos nacionales.

Al interpretar esta capacidad de la Comisión Portuaria Nacional, se podría ver la posibilidad de que a través de ella se trabaje la implementación de la unificación e implementación de nuevos servicios en los puertos nacionales, con el fin de transformarlos en verdaderos centros logísticos, con una participación de todos los sectores de las personas del mar. (León Benitez, 2015, p. 67)

Entre sus principales funciones, de acuerdo con lo publicado en la página web de la Comisión Portuaria Nacional, están las siguientes:

- a) Documentación, planificación y control de procesos y de funciones de la organización;
- b) Coordinación y evaluación de programas y cursos impartidos a equipos de profesionales y técnicos que integren la comunidad portuaria;
- c) Liderar y coordinar el Sistema de Gestión Ambiental Portuario, integrado por empresas del Sistema Portuario Nacional;



- d) Diseñar y capacitar a personal portuario en el tema del mejoramiento en gestión ambiental;
- e) Participar y apoyar en eventos relacionados a la capacitación regional;
- f) Mantener un adecuado y competente equipo de profesionales y técnicos que integren el Cuerpo de Instructores Portuarios;
- g) Identificar las necesidades de capacitación de todas las entidades que participen en el que hacer portuario;
- h) Contribuir y mantener y desarrollar la doctrina de capacitación portuaria, a través del Comité de Capacitación Portuaria;
- i) Actualizar e implementar continuamente los cursos y el material de instrucción, que permita la adaptación de la capacitación a los constantes cambios del entorno portuario;
- j) Gestionar la capacitación portuaria a través de los diferentes centros de instrucción en esta materia que existen en el país, así como a distancia y acompañar el proceso mediante la evaluación, supervisión, registro y certificación;



- k) Contribuir al desarrollo de normar sectoriales para la evaluación de competencias laborales en todos los niveles de la actividad portuaria, así como supervisar los procesos de capacitación y/o actualización del personal a evaluar;
- l) Administrar el Registro de Gente Portuaria, mediante una base de datos desarrollada en la Comisión Portuaria Nacional. (León Benitez, 2015, p. 68)

## 2.4. Situación social-política del comercio marítimo

### • Situación social-política del Comercio Marítimo Internacional

Para el mes de junio de 2019, el límite máximo de contenido de azufre en los combustibles para el transporte marítimo, establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI), era de 35.000 ppm<sup>1</sup> frente a los 10 ppm permitidos en la Unión Europea en los carburantes para el transporte por carretera. Aunque la media mundial actual de contenido de azufre en los combustibles de los buques se sitúa en unos 25.000 ppm, esta cifra está todavía 2.500 veces por encima de lo permitido en vehículos. (Bravo & Buschell, 2019, s. p.)

El diario inglés, *The Guardian*, publicó un dato impresionante:

---

<sup>1</sup> Las partes por millón (**ppm**) es una unidad muy utilizada en diferentes ámbitos de la física y la química, pero es común verla en ámbitos ligados a la calidad del aire ambiental y también a la calidad del aire en el interior de edificios. Las Partes por millón (ppm) es una unidad de medida de concentración que mide la cantidad de unidades de sustancia que hay por cada millón de unidades del conjunto.



15 de los barcos más grandes del mundo emitían tanta contaminación atmosférica como 760 millones de automóviles. Es decir, tan solo uno de esos grandes cargueros que navegan por nuestros mares puede emitir casi la misma cantidad de contaminantes tóxicos que 50 millones de autos.

Ello es debido a que los grandes barcos oceánicos utilizan para su propulsión combustibles fósiles muy sucios, mayoritariamente fuelóleo pesado. Este es un producto que contiene altas cantidades de azufre, cenizas, metales pesados y otros residuos tóxicos. En su combustión, además de CO<sub>2</sub>, emiten elevados niveles de óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y material particulado (PM), contaminantes altamente peligrosos para la salud humana. Cuando las personas respiran este aire contaminado, su salud se resiente, lo cual se traduce en la pérdida de productividad por aumento de las enfermedades (respiratorias, cardiovasculares, incluso cáncer) y hospitalizaciones además de muertes prematuras.

En términos absolutos, España, Italia y Grecia, seguidas de cerca por Francia y Noruega, son los países europeos más expuestos a la contaminación por SO<sub>x</sub> generada por los cruceros. En cuanto a las ciudades, Barcelona, Palma de Mallorca y Venecia son las ciudades portuarias europeas más afectadas, seguidas por Civitavecchia (Roma) y Southampton. Estos países están tan expuestos a esta contaminación no solo porque son los principales destinos turísticos sino también porque son los que tienen estándares de niveles de azufre en el combustible marino menos estrictos por lo que se permite a los cruceros quemar un combustible mucho más sucio y con mayores niveles de azufre a lo largo de sus costas.



En comparación con las emisiones que tienen su origen en tierra, las emisiones de los buques son elevadas, dado que al sector naviero no se le exige utilizar combustibles más limpios ni utilizar técnicas de tratamiento posterior de los gases de escape como obliga la normativa en tierra desde hace décadas en sectores como el del automóvil y otras industrias. Según datos de la Organización Marítima Internacional, el tráfico marítimo ocasiona el 15% de las emisiones globales de origen antropogénico de  $\text{NOx}^2$  y el 13% de las de  $\text{SOx}^3$ . Aunque la OMI ha establecido, a partir del 1 de enero de 2020, un nuevo límite máximo de 5.000 ppm en el contenido de azufre para los combustibles de barcos, incluso así este tope seguirá siendo 500 veces superior que el permitido para el diésel en carretera.

Según datos oficiales del Gobierno del Reino de España, referidas al total del Estado español en el año 2016, el tráfico marítimo internacional representa el 40% de las emisiones a la atmósfera de los  $\text{NOx}$ , el 44% de las de  $\text{SOx}$  y el 22% de las de partículas finas ( $\text{PM}_{25}$ ).

La contaminación producida por este sector del transporte pasa más desapercibida porque en gran medida sucede en alta mar, pero para las zonas costeras y las ciudades portuarias, el tráfico marítimo es una fuente especialmente importante de contaminación atmosférica, y por lo tanto una seria amenaza para la salud pública y el medio ambiente. De hecho, según diversos estudios científicos, la Comisión Europea estima que las emisiones de

---

<sup>2</sup> Los óxidos de nitrógeno ( $\text{NOx}$ ) son dos gases de nitrógeno diferentes: óxido nítrico ( $\text{NO}$ ) y dióxido de nitrógeno ( $\text{NO}_2$ ). El término  $\text{NOx}$  se refiere a la combinación de los dos gases debido a las facilidades de interconversión mutua que presentan en presencia de oxígeno. Aunque desde un punto formal, el término general de los óxidos de nitrógeno engloba los siguientes compuestos:  $\text{NO}$ ,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{N}_2\text{O}_2$ ,  $\text{N}_2\text{O}_4$ ,  $\text{N}_2\text{O}$ ,  $\text{N}_2\text{O}_3$ ,  $\text{N}_2\text{O}_5$  y  $\text{NO}_3$ , siendo este último inestable.

<sup>3</sup>  $\text{SOx}$  es el término general utilizado para  $\text{SO}_2$  y  $\text{SO}_3$ . El dióxido de azufre es el compuesto químico  $\text{SO}_2$ . Mientras que el  $\text{SO}_2$  se produce naturalmente durante la actividad volcánica, la mayor fuente de emisiones de  $\text{SO}_2$  se produce como subproducto de la combustión de combustibles fósiles (carbón y petróleo) y de la fundición de minerales (aluminio, cobre, zinc, plomo y hierro) que contienen compuestos de azufre.



contaminantes atmosféricos de los barcos causan anualmente en la Unión Europea 50.000 muertes prematuras y 60.000 millones de euros en costes sanitarios.

Es un hecho incontestable que, pese a su creciente participación en la economía, la industria del transporte marítimo está significativamente por detrás de otros sectores en lo que respecta a sus esfuerzos para la reducción de la contaminación atmosférica que produce. De manera sorprendente, ha conseguido estar muy poco presente en el debate público sobre estas cuestiones.

Si no se toman medidas, la evolución creciente del tráfico marítimo de mercancías y pasajeros conllevará inevitablemente a un aumento de las emisiones contaminantes de este sector, lo que socavaría los avances conseguidos en la reducción de la contaminación atmosférica en las fuentes terrestres.

El 1 de enero de 2015 entró en vigor el requisito del Anexo VI que limita al 0,1% (1.000 ppm) el contenido máximo de azufre de los combustibles marinos en las Áreas de Control de Emisiones de azufre (SECA). Los niveles de NO<sub>x</sub> se reducen muy poco en la regulación genérica de la OMI, de modo que solo hay una reducción apreciable dentro de las Áreas de Control de Emisiones de nitrógeno (NECA).

La creación de Áreas de Control de Emisiones es una de las maneras más efectivas de reducir drásticamente las emisiones contaminantes procedentes del sector marítimo y limitar sus negativos efectos a la salud pública y al medio ambiente. La demostración palpable más



cercana está en el Norte de Europa donde, tras la creación de una ECA en el Mar Báltico, el Mar del Norte y el Canal de la Mancha (es SECA desde 2015 y desde 2021 será también NECA), la calidad del aire ha mejorado un 80% desde el año 2015 y los beneficios socioeconómicos asociados se valoran en muchos miles de millones de euros.

En las ciudades costeras del mar Mediterráneo, donde viven alrededor de 325 millones de personas, el tráfico marítimo representa hasta un 40% de la contaminación atmosférica. Se calcula que un 30% de todo el tráfico marítimo internacional se dirige a puertos del Mediterráneo o pasa por sus aguas con destino a otros lugares.

Dado que este mar representa solo el 0,8% de la superficie oceánica mundial, es obvio que la densidad de este tráfico en el Mediterráneo es extremadamente alta (especialmente en su parte más occidental). Actualmente, se estima que en cualquier momento hay aproximadamente 2.000 barcos mercantes de más de 100 toneladas en el Mediterráneo. Un total de 200.000 barcos lo cruzan anualmente. Por si fuera poco, se prevé un aumento de cerca del 250% del tránsito de barcos en este mar desde ahora hasta el año 2050.

El éxito continuado de las Áreas de Control de Emisiones existentes en el norte de Europa, en las costas continentales del Atlántico y del Pacífico de Canadá y EE. UU., y en otras zonas, demuestra que la creación de una ECA en el mar Mediterráneo también generaría notables beneficios en la mejora de la calidad del aire, no solo en las rutas marítimas y zonas costeras sino también en las ciudades portuarias y del interior. Por este motivo, tomando nota de la positiva experiencia de la ECA del norte de Europa, diversas entidades, como Salvia EDM y Transport & Environment, junto con Ecologistas en Acción y otras



organizaciones europeas, están trabajando en favor de la declaración de una ECA en el mar Mediterráneo (Med-ECA). En los últimos meses, el Ayuntamiento de Barcelona, el Consorcio del Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Ibiza y el Consell de Mallorca han aprobado, unánimemente, sendas declaraciones institucionales a este respecto. (Bravo & Buschell, 2019)

- **Situación social-política del Comercio Marítimo en el Estado de Guatemala**

El surgimiento del territorio guatemalteco, junto al istmo centroamericano, y la consecuente separación del mar en dos porciones le otorgan al país una diversidad biológica abundante y particular debida a la especiación que ocurrió a raíz de tal separación. Otros factores como las glaciaciones, que causaron migraciones altitudinales, las explosiones volcánicas, la ubicación geográfica entre la región holártica y neotropical y las cadenas montañosas con orientación oeste-este, contribuyeron a determinar los ecosistemas que hoy persisten en el país (CONAP, 2008).

La zona conocida como marino costero incluye ecosistemas en tierra y mar y, en algunos casos, son una fusión entre los mencionados y otros ecosistemas lacustres y terrestres. Se calcula que dichos ecosistemas tienen una extensión aproximada de 118,000 km<sup>2</sup>. La zona marino-costera incluye ecosistemas como las aguas marinas, pastizales marinos, arrecife coralino, bosque seco, manglares y playas.



Aunque en Guatemala aún no se cuenta con un inventario oficial de las especies que se encuentran en estos ecosistemas, estimaciones recientes realizadas por diversos organismos de investigación y desarrollo, reportan 1,066 especies de vertebrados, 445 especies de invertebrados y 50 especies de flora acuática. Históricamente, estos ecosistemas han sido proveedores de bienes y servicios ambientales y han moldeado la economía de toda la República, así como los medios de vida de siete departamentos que, en conjunto, albergan un total de 2,983,817 habitantes (26.5% de la población del país). En total, 18 municipios comparten la costa, albergando el 11% (333,977 habitantes) de la población de Guatemala. (IARA/URL, 2009, p. 143).

El Consejo Nacional de Áreas Protegidas, protege la fauna marina y también tiene competencia el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación, dado que administra todo lo relativo al aprovechamiento de recursos hidrobiológicos, regularmente publica en el Diario Oficial la lista roja de especies de flora y fauna para Guatemala, instrumento técnico que permite orientar el nivel de aprovechamiento de que puede ser objeto una determinada especie.

En esta lista se incluyen, además, las especies en peligro de extinción, las endémicas y aquellas que no estando dentro de las anteriores requieren de la obtención de una licencia para su aprovechamiento. Asimismo, son aplicables los preceptos contenidos en el Convenio sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Flora y Fauna Silvestre, debido a que Guatemala es signataria del mismo a través de la promulgación en Decreto 63-79 del Congreso de la República de Guatemala sancionado el de 2 de octubre de 1979.



Los ecosistemas marino-costeros de Guatemala se encuentran ubicados en ambas costas del país y en aguas marinas, en lo que se denomina “zona marino-costera” (ZMC). Se trata de un espacio de límites arbitrarios integrado por tres kilómetros tierra adentro desde el límite de la marea alta hasta la zona de aguas marinas, conocida como la “zona económicamente exclusiva” (ZEE). La superficie total de la zona marino-costera del país es de al menos 118,000 km<sup>2</sup> (excluyendo la ZEE del Mar Caribe, por existir diferendos con Belice y Honduras). Las dinámicas sociales y la economía en esta zona dependen de las actividades que permite el entorno, las cuales giran en su mayoría, alrededor de la extracción de recursos pesqueros, cultivo de recursos hidrobiológicos, y embarque y desembarque de bienes que se transportan por vía marítima y turismo. (IARA/URL, 2009, p. 145)

## **2.5. Organismos internacionales que legislan y administran en el campo del derecho y del comercio marítimo**

El Derecho siempre ha servido de límite a cualquier acción que persiga solamente fines egoístas en menoscabo del bien común que persiga solamente fines egoístas en menoscabo del bien común. El reconocimiento del derecho es un arma poderosa y no puede negársele eficacia al ser reconocido por la comunidad internacional. El nuevo Derecho Internacional nace como resultado de la universalidad. La Segunda Guerra Mundial, que envolvió a casi todos los pueblos de la Tierra y la creación de la Organización de Naciones Unidas, con una aspiración universal, abrieron las puertas del Derecho Internacional para todos los Estados. (Herrarte, 1991, p. 113)



## a) Organización de las Naciones Unidas

Desde antes de la II Guerra Mundial, Woodrow Wilson aseguraba que, para conseguir la paz permanente, no bastarían simples acuerdos internacionales, sino que era necesario que se creara una fuerza que garantizara la permanencia de estos acuerdos, siendo esta superior al poder de cualesquiera de las naciones comprometidas o de ninguna alianza hasta el momento creada, de modo que ninguna nación ni combinación probable de naciones pudiera enfrentarse con ella o resistirla. De esta cuenta es que nace la Liga de la Sociedad de Naciones, la cual fracasó debido al hecho que jamás dispuso de fuerza alguna para implementar sus resoluciones capacidad que Naciones Unidas fortaleció con la creación del Consejo de Seguridad.

“La importancia de la Sociedad de Naciones es que constituye no solo el resultado del pensamiento idealista de Wilson, sino que es la raíz directa de la creación de la organización de Naciones Unidas en 1945”. (Padilla, 2009, p. 60)

Durante el proceso para crear la Organización de Naciones Unidas (ONU), que inició en 1941, los países aliados comenzaron a generar una serie de documentos que reunían un conjunto de principios para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional.

El nombre de “Naciones Unidas”, fue propuesto principalmente por Franklin Delano Roosevelt, presidente de los Estados Unidos de 1933-1945, y se utilizó por primera vez el 1º de enero de 1942, cuando representantes de 26 naciones aprobaron la “Declaración de las Naciones



Unidas”, en virtud de la cual sus respectivos gobiernos se comprometían a seguir luchando juntos contra las Potencias del Eje.

En 1945, al aproximarse el final de la Segunda Guerra Mundial, se reunieron en San Francisco representantes de las naciones aliadas para redactar y firmar la Carta de las Naciones Unidas preparada del 25 de abril al 26 de junio de 1945, creando así la Organización de Naciones Unidas (ONU) fundada el 24 de octubre de 1945 en San Francisco, California, conformada actualmente por 193 países. Tiene como objetivo mantener y consolidar la paz, así como prevenir conflictos y trabajar en la asistencia humanitaria. Es definida como la mayor organización internacional que facilita la cooperación en asuntos como el Derecho Internacional, la paz y la seguridad internacional, el desarrollo económico y social, asuntos humanitarios y los derechos humanos, asimismo gracias a esta se marca el fin de un equilibrio homogéneo y multipolar creado desde 1648 para estabilizar el poder de Europa. (Letona Girón, 2015, p. 45)

Para garantizar la paz toma como base la política exterior de los estados, las normas del Derecho Internacional, los convenios internacionales para la protección de los derechos humanos o los principios y normas derivada de la acción de las organizaciones internacionales como lo es Naciones Unidas. (Padilla, 2009)

Los derechos humanos se convirtieron, efectivamente, en el asunto primordial de las Naciones Unidas, en función del derecho internacional de los derechos humanos y del hecho que los Estados asumen el compromiso de respetarlos, a partir del momento que se hacen miembros



de la organización mundial y de no ser cumplidos se exponen a los reclamos de la comunidad internacional.

Los principales órganos de la ONU son la Asamblea General, el Consejo de Seguridad, el Consejo Económico y Social, el Consejo de Administración Fiduciaria, la Corte Internacional de Justicia y la Secretaría General. Junto a estos órganos, existe un gran número de departamentos, oficinas, órganos subsidiarios, comisiones, órganos conexos, programas, fondos y organismos especializados que realizan una vasta labor en múltiples campos de la cooperación, la discusión, estudio, apoyo, fomento etc., de los diferentes temas y problemas que aquejan al mundo.

Dentro de las organizaciones autónomas vinculadas a las Naciones Unidas mediante acuerdos especiales existe la Organización Marítima Internacional, que a manera de introducción promueve el mejoramiento de los procedimientos navieros internacionales y de las normas de seguridad marítima y la reducción de la contaminación marina causada por barcos.

#### **b) Organización Marítima Internacional**

Fue fundada en 1948 en la Conferencia de las Naciones Unidas celebrada en Ginebra el 19 de febrero, cuenta actualmente con la participación de 164 Estados.

La Organización Marítima es la Organización Internacional con mayor importancia dentro del área Marítima es un organismo especializado de las Naciones Unidas, es el órgano normativo mundial para la protección, la seguridad y el rendimiento medioambiental del



transporte marítimo internacional. Su principal función es la de crear un marco regulatorio para la industria del transporte marítimo que sea justo y eficaz, universalmente adoptado y aplicado. En otras palabras, su función es la de crear una igualdad de condiciones para que los operadores de buques, dueños de naves y comerciantes marítimos que no pueden hacer frente a sus problemas económicos, con solo recortar esquinas y comprometer la seguridad, y el desempeño ambiental. Este enfoque también fomenta la innovación, el dinamismo, la eficacia y la eficiencia. (Sapón Figueroa, 2015, p. 59)

En el período de 10 años transcurrido entre la adopción del Convenio y su entrada en vigor en 1958, conjuntamente a otros problemas relacionados con la seguridad también despertaron la atención internacional, aun cuando requerían un enfoque relativamente diferente. Desde su inicio se fija como objetivo: “Navegación segura y mares limpios”. Su principal objetivo era, especialmente en los primeros años, elaborar un conjunto de convenios, códigos y recomendaciones que pudiesen ponerse en vigor por los gobiernos miembros.

Uno de los problemas más importantes era la amenaza de contaminación de la mar ocasionada por los buques, en particular la de la contaminación por los hidrocarburos transportados en los buques tanque, como el derramamiento de petróleo por aguas del océano. En 1954 se adoptó un convenio internacional sobre esta materia, y en enero de 1959 la OMI asumió la responsabilidad de administrarlo y promoverlo. Así es como, desde los inicios, la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar han constituido los objetivos primordiales de la OMI. En los primeros años de este siglo la protección marítima pasó a ser otro importante punto de enfoque para la Organización. Los



objetivos generales de la OMI se recogen en el lema: Una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios. La OMI es el único organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en el Reino Unido. (Sapón Figueroa, 2015, p. 60)

Todos los convenios más importantes han sido ya aceptados por países cuyas flotas mercantes combinadas representan el 98% del total mundial. El máximo órgano rector de la OMI es la Asamblea, que se reúne cada dos años. Entre sesiones de la Asamblea actúa como rector un Consejo, formado por 40 Estados miembros elegidos por la Asamblea. El trabajo técnico y jurídico lo llevan a cabo 5 Comités:

- 1) Comité de Seguridad Marítima (MSC). Se ocupa de la seguridad en el ámbito marítimo. Sus subcomités resuelven un amplio espectro de asuntos relacionados con la seguridad de la navegación, radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento, normas de formación y guardias, proyecto y equipo del buque, dispositivos salvavidas, protección contra incendios, estabilidad y líneas de carga, seguridad de los buques pesqueros, transporte de mercancías peligrosas, carga seca, contenedores, graneles líquidos y aplicación por el Estado de abanderamiento.
- 2) Comité de Protección del Medio Marino (MEPC). Se ocupa de la preservación del medio ambiente marino, y especialmente de la contaminación por hidrocarburos y otras cargas, pero también de otras materias como la eliminación de pinturas antiincrustantes que puedan dañar a la fauna marina, gestión de aguas de lastre (para evitar que el transporte de



microorganismos locales pueda producir el deterioro de la microfauna marina en otras regiones), etc.

- 3) Comité de Cooperación Técnica (TC). Controla los programas de cooperación establecidos para ayudar a los gobiernos a poner en vigor las medidas técnicas adoptadas por la organización.
- 4) Comité Jurídico (LEG). Es el responsable de examinar los asuntos jurídicos en la OMI.
- 5) Comité de Facilitación (FAL). Se ocupa de facilitar el tráfico marítimo internacional simplificando las formalidades y la documentación que se exige a los buques cuando entran o salen de los puertos y terminales.

Como organismo especializado de las Naciones Unidas, la OMI es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional. Su función principal es establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional.

En otras palabras, su función consiste en crear un marco de igualdad de condiciones a fin de que los armadores de buques dispongan de diversas maneras de solucionar sus problemas financieros que no presupongan simplemente la aplicación de recortes presupuestarios que comprometan la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental.



### c) Organización Mundial del Comercio (OMC)

La Organización Mundial del Comercio es la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Los pilares sobre los que descansa son los Acuerdos de la Organización Mundial del Comercio, que han sido negociados y firmados por la gran mayoría de los países que participan en el comercio mundial y ratificados por sus respectivos parlamentos.

Asimismo, la OMC ofrece un marco jurídico e institucional para la aplicación y la vigilancia de dichos acuerdos, así como para la solución de las diferencias que puedan surgir de su interpretación y aplicación de estos.

Los Acuerdos de la OMC son extensos y complejos, ya que abarcan textos jurídicos de gran variedad de actividades. No obstante, todos los documentos se inspiran en una serie de principios simples y fundamentales, que constituyen la base del sistema multilateral de comercio:

La OMC es una organización dirigida por sus Miembros y basada en el consenso. Aunque puede resultar difícil la toma de decisiones por consenso entre todos los Miembros, la principal ventaja es que las decisiones adoptadas son más aceptables para todos. No obstante, de vez en cuando se oyen propuestas de creación de un órgano ejecutivo más pequeño. Tras la adhesión de Liberia y Afganistán en 2016, la OMC tiene actualmente 164 países miembros y 20 naciones en calidad de observadores.



La Unión Europea (UE) posee la condición de miembro y cuenta como uno solo. El órgano supremo para la adopción de decisiones de la OMC es la Conferencia Ministerial, que normalmente se reúne cada dos años. En el nivel inmediatamente inferior está el Consejo General (compuesto por embajadores y jefes de delegación en Ginebra), que se reúne varias veces al año en la sede en Ginebra. El Consejo General también celebra reuniones en calidad de Órgano de Examen de las Políticas Comerciales y de Órgano de Solución de Diferencias. En el siguiente nivel se encuentran el Consejo de Comercio de Mercancías, el Consejo del Comercio de Servicios y el Consejo de los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (Consejo de los ADPIC), que rinden informe al Consejo General.

Un número importante de comités y grupos de trabajo especializados se encarga de los distintos Acuerdos y de otras esferas, como el medio ambiente, el desarrollo, las solicitudes de adhesión a la Organización y los acuerdos comerciales regionales. Todos los Miembros de la OMC pueden participar en todos los consejos y comités, con excepción del Órgano de Apelación, los grupos especiales de solución de diferencias y los comités establecidos en el marco de los acuerdos plurilaterales.

Los Acuerdos de la OMC abarcan los bienes, los servicios y la propiedad intelectual. Establecen los principios de la liberación, así como las excepciones permitidas. Incluyen los compromisos contraídos por los distintos países de reducir los aranceles aduaneros y otros obstáculos al comercio y de abrir y mantener abiertos los mercados de servicios. Además, los Acuerdos de la OMC establecen procedimientos para la solución de diferencias. Prescriben un trato especial para los países en desarrollo. Exigen que los gobiernos den transparencia a sus



políticas, mediante la notificación a la OMC de las leyes en vigor y las medidas adoptadas, y con el mismo objeto se establece que la Secretaría elabore informes periódicos sobre las políticas comerciales de los países.

En definitiva, gracias a estos acuerdos los miembros de la OMC conducen un sistema de comercio no discriminatorio que precisa sus derechos y obligaciones. Todos los países reciben garantías de que en los mercados de los demás países se otorgará a sus exportaciones un trato equitativo y uniforme y todos ellos se comprometen a hacer otro tanto con las importaciones dirigidas a sus propios mercados. El sistema ofrece además a los países en desarrollo cierta flexibilidad en lo que respecta al cumplimiento de sus compromisos. A menudo se alude a dichos acuerdos como las normas comerciales de la OMC y se describe a la OMC diciendo que está “basada en normas”, mientras que lo cierto es que la OMC es un sistema basado en normas, siendo dichas normas acuerdos negociados por los gobiernos.

Estos acuerdos y anexos tratan específicamente de los siguientes sectores o cuestiones:

Con respecto de las mercancías:

- a) Agricultura
- b) Reglamentos sanitarios para los productos agropecuarios
- c) Textiles y vestido
- d) Normas sobre productos (OTC)
- e) Medidas en materia de inversiones



- f) Medidas antidumping
- g) Métodos de valoración en aduana
- h) Inspección previa a la expedición
- i) Normas de origen
- j) Licencias de importación
- k) Subvenciones y medidas compensatorias
- l) Salvaguardias

Con respecto de los servicios:

- a) Movimiento de personas físicas
- b) Transporte aéreo
- c) Servicios financieros
- d) Transporte marítimo
- e) Telecomunicaciones

**d) Comisión Interamericana de Puertos (CIP)**

El tema de puertos es parte de los intereses de la Organización de los Estados Americanos (OEA) desde los años 50, cuando los países miembros visualizaron constituir un organismo especializado en materia de puertos que analizara temas relacionados con el desarrollo de ese sector, así como sus problemas y posibles soluciones, y que a su vez, reforzara la cooperación entre los puertos del hemisferio.



La Comisión Interamericana de Puertos (CIP) (en adelante “la Comisión”) es una comisión del Consejo Interamericano para el Desarrollo Integral (CIDI) establecida en cumplimiento de la resolución AG/RES. 1573 (XXVIII-O/98) de la Asamblea General, de acuerdo con los Artículos 93 y 77 de la Carta de la Organización de los Estados Americanos (en adelante “la Organización”) y los Artículos 5 y 15 del Estatuto del CIDI. La Comisión tiene por finalidad servir de foro interamericano permanente de los Estados miembros de la Organización, para el fortalecimiento de la cooperación hemisférica para el desarrollo del sector portuario, con la participación y colaboración activas del sector privado. La Comisión implementa sus actividades teniendo en cuenta las prioridades del Plan Estratégico de Cooperación Solidaria para el Desarrollo. (Organización de Estados Americanos, 2020, s. p.)

Sirve como foro interamericano permanente de los Estados Miembros para el fortalecimiento de la cooperación hemisférica y el desarrollo del sector portuario con la participación y colaboración activa del sector privado.

La Comisión cumple sus funciones y ejerce sus atribuciones mediante la celebración de sus reuniones y por intermedio del Comité Ejecutivo y de los Comités Técnicos Consultivos, con el apoyo de la Secretaría General de la Organización.

Entre sus funciones y atribuciones se destacan:

1. Actuar como órgano asesor principal de la OEA y de sus Estados Miembros en todos los temas concernientes al desarrollo del sector portuario.



2. Proponer y promover políticas de cooperación hemisférica para el desarrollo del sector portuario, conforme a las directrices emanadas de la Asamblea General, el CIDI y las Cumbres de las Américas.
3. Examinar y formular propuestas para responder a las necesidades comunes del sector portuario.
4. Facilitar y promover el desarrollo y mejoramiento de las actividades del sector portuario en el hemisferio.
5. Proponer estrategias para la captación y movilización de recursos adicionales destinados a financiar programas, proyectos y actividades de cooperación solidaria en el sector portuario.
6. Promover el desarrollo de proyectos conjuntos entre las entidades del sector portuario de los Estados Miembros.
7. Impulsar la adopción de acuerdos de cooperación relativos al sector portuario entre los gobiernos de los Estados Miembros.
8. Generar, analizar, proponer y adoptar programas, proyectos y actividades en materia del sector portuario.



### **e) Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional**

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) fue establecida por la Asamblea General en 1966 (resolución 2205 (XXI), de 17 de diciembre de 1966). La Asamblea General, al establecer la Comisión, reconoció que las disparidades entre las leyes nacionales que regían el comercio internacional creaban obstáculos para ese comercio, y consideró que, mediante la Comisión, las Naciones Unidas podría desempeñar un papel más activo en la reducción o eliminación de esos obstáculos.

La Asamblea General dio a la Comisión el mandato general de fomentar la armonización y unificación progresivas del derecho mercantil internacional. Desde entonces, la Comisión se ha convertido en el órgano jurídico central del sistema de las Naciones Unidas en el ámbito del derecho mercantil internacional. La Comisión está integrada por 60 Estados miembros elegidos por la Asamblea General. Su composición es representativa de las diversas regiones geográficas y los principales sistemas económicos y jurídicos. Los miembros de la Comisión son elegidos por períodos de seis años y el mandato de la mitad de ellos expira cada tres años.

Es fundamental indicar que el Estado de Guatemala no forma parte de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil.

### **f) Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)**

Es un organismo especializado que forma parte de la institucionalidad del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), siendo de carácter permanente, directorio propio y sede en



la ciudad de Managua, Nicaragua. Responde a los lineamientos y políticas del Consejo de Ministros Responsables del Transporte en Centroamérica (COMITRAN). La Secretaría Técnica de COMITRAN es la Secretaría Permanente del Tratado General de la Integración Centroamericana (SIECA).

Dentro de sus funciones principales se encuentran:

1. Atiende los asuntos relativos al desarrollo marítimo y portuario de Centroamérica.
2. Asesora al COMITRAN y a los Gobiernos miembros, en la adopción de políticas y decisiones para el desarrollo armónico del sector.
3. Busca así, satisfacer las necesidades del comercio exterior de los países en términos de calidad, economía y eficiencia de los servicios de transporte marítimo y portuario.
4. Representa los intereses de la región ante intereses y organismos extrarregionales.

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) es una institución de carácter regional y que forma parte de Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), de carácter permanente, cuya función es la de promover el desarrollo del subsector marítimo y portuario de Centroamérica y a través de ella es que Guatemala se apoya y alinea.

COCATRAM recibe ayuda de la OMI (Organización Marítima Internacional) y de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) para llevar a



cabo el Proyecto de Asistencia a Centroamérica para el desarrollo de una moderna y armonizada legislación marítima, nombrado como LEGISMAR. (Sapón Figueroa, 2015, p. 34)

A pesar que la Organización Marítima Internacional es una Organización especializada de Naciones Unidas preocupada y que trabaja por el cuidado del Mar y la no contaminación de este, es muy importante destacar que con el apoyo de la OMI, la COCATRAM asegura cada día su labor y sus acciones para el alcance de un desarrollo socioeconómico sostenible, dado que el respaldo de OMI ha contribuido a consolidar capacidades humanas y al fortalecimiento institucional de los países miembros de la Red Operativa de Cooperación Regional de Administraciones Marítimas de Centroamérica y República Dominicana, lo cual ha permitido ayudar a los países a mejorar la seguridad, protección y eficacia de los servicios de transporte marítimo, y a proteger sus aguas y costas de la degradación del medio ambiente ocasionada por los buques y otras actividades marítimas conexas. (Sapón Figueroa, 2015, p. 35)

## **2.6. Resumen**

En relación con este capítulo, el enfoque estuvo en el estudio del desarrollo histórico del derecho marítimo en Guatemala, la importancia de su legislación que repercute dentro de la situación económica y la situación sociopolítica en el Estado de Guatemala analizada en contraste con el clima mundial del comercio marítimo robustecido dentro de los principales organismos internacionales que legislan en el campo del derecho y comercio marítimo. El caso

del Estado de Guatemala es muy interesante de analizar, toda vez que es uno de los pocos Estados a nivel mundial que puede comercializar a través de dos océanos pudiendo atraer muchas más formas de inversión, sin embargo, como veremos en el siguiente capítulo existen algunos otros Estados con legislación marítima avanzada y otros no.







## CAPÍTULO III

### 3. Derecho comparado en materia de legislación del derecho marítimo

A partir del estudio de los capítulos anteriores, donde se indicó la evolución histórica del derecho marítimo y la evolución del derecho marítimo en Guatemala, el presente capítulo constituye un análisis de las principales herramientas jurídicas y consuetudinarias que se aplican en la actualidad en el campo del derecho marítimo, y así mismo se desarrolla lo relacionado al derecho marítimo internacional, mediante el análisis de la legislación marítima de los Estados Unidos Mexicanos, el Reino de España, la Unión Europea y el istmo centroamericano.

#### 3.1. El derecho marítimo internacional

El tráfico entre los distintos países y continentes por vía marítima, la conexión más importante en las comunicaciones del mundo tiene hoy en día el significado de una gran industria mundial, de un sistema único que obedece a costumbres, reglas y leyes, ya en gran parte unificadas. Estas costumbres y leyes forman la mayor parte del derecho marítimo internacional o mundial y al mismo tiempo una parte considerable del derecho marítimo nacional de los respectivos países.

Si tal sistema carece todavía, en muchas de sus partes, de una legislación unificada, que la impone, no solo de hecho, sino igualmente como una legislación única que es reconocida también formalmente por todo el mundo marítimo, eso es debido al hecho sensible, que el



mundo estuvo hasta la fecha demasiado dividido para poder llegar a la codificación formal de reglas y leyes que de hecho ya reconoce. Pero, a pesar de esa falta de una codificación formal, el mundo marítimo llegó a universalizar una parte considerable del derecho marítimo común a todos, simplemente por tradición y por necesidad.

Al considerar el desarrollo histórico del complejo de tales normas, hay que mencionar los méritos de los códigos franceses en los siglos pasados y especialmente del Código de Comercio napoleónico del año 1806, copiado por muchas otras naciones en sus partes esenciales, y de las normas tradicionales del norte de Europa, casi iguales a las normas francesas que estaban vigentes en Inglaterra, en el Mar del Norte, en Escandinavia y en el Báltico, ambos sistemas, que han contribuido bastante a la unificación del derecho marítimo y al desarrollo del derecho marítimo internacional contemporáneo.

Como precursora importante del derecho marítimo internacional, se debe mencionar de igual manera la conferencia de Montevideo de 1888 y otro mérito importante se debe reconocer a los trabajos de las organizaciones científicas jurídicas internacionales y a los distintos tratadistas, por su influencia sobre la codificación del derecho marítimo nacional de los respectivos países y la aplicación de las normas del derecho marítimo internacional.

Según el profesional José Antonio Pejóves indica que *“el 90% del comercio mundial se moviliza por medio de buques. Este alto porcentaje de utilización del modo marítimo en el tráfico internacional está vinculado con la capacidad que tienen los buques de movilizar grandes cantidades de carga y con las economías de escala que abaratan el traslado de*



*mercancías objeto de intercambios comerciales. Las llamadas ventas marítimas son una evidencia de esa realidad”.*

Para el abogado resulta evidente que este intenso movimiento comercial y marítimo se refleja en una nutrida y sofisticada cantidad de relaciones jurídicas que involucran a distintos actores del sector público y privado, todos vinculados con el mar y lo marítimo. *Estas relaciones jurídicas concurrentes, se manifiestan en distintos actos tanto jurídicos y administrativos, basta mencionar las suscripciones de diversos contratos, como son los de transporte marítimo, fletamento de buques, seguros carga y cascos, agenciamiento marítimo, consolidación de carga y manipulación portuaria, por citar solo algunos de amplia gama”.* (Mundo Marítimo, 2020, s. p.)

Los estudios referentes a la materia de derecho marítimo son importantes pues permiten conocer la esencia y los alcances de las relaciones jurídicas que se dan en el mar, y su importancia también se expresa por su cercana vinculación con el comercio internacional y nacional, de allí la estrecha relación existente entre el derecho marítimo comercial y el derecho mercantil.

- **Términos de Comercio Internacional (INCOTERMS 2020)**

Las reglas Incoterms son instrumentos clave en la gestión de las operaciones de compraventa de mercancías, que constituyen mayoritariamente el objeto del comercio nacional e internacional. Este tipo de operaciones resultado de especial interés y relevancia



que las parte vendedora y compradora de un contrato de compraventa concreten sus respectivas obligaciones respecto del mismo y su desarrollo.

A principios del Siglo XX, la Cámara de Comercio Internacional (CCI), organización que promueve el desarrollo de las relaciones económicas internacionales, creó las reglas INCOTERMS) (acrónimo de Internacional Commercial Terms) con el objetivo de ofrecer una normativa que contribuyese a la normalización, a la seguridad jurídica y al entendimiento en las compraventas internacionales de mercancías. Hasta ese momento, la heterogeneidad en las normas y costumbres comerciales que regulaban las compraventas en cada país provocaba inseguridad jurídica, litigios y problemas de todo tipo que suponían un problema para el desarrollo del comercio internacional. (Cabrera Cánovas, 2020, pp. 55 y 60)

La CCI, en un intento de uniformar las prácticas contractuales, encargó varios estudios que cristalizaron en una primera versión de las reglas Incoterms publicada en el año de 1936. Desde entonces se han editado sucesivas versiones en 1945, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 y la que entró en vigor el 1 de enero del presente año.

Dentro los aspectos principales en relación con la innovación de los términos de comercio internacional (INCOTERMS 2020) se encuentran los siguientes:

1. EXW Ex Works (En Fábrica): La empresa vendedora entrega la mercancía al ponerla a disposición del comprador en sus propias instalaciones o en otro lugar designado (por



ejemplo, en los almacenes de su operador logístico), sin cargarla sobre el vehículo ni despachar (si procede) de exportación. Esta parte debe avisar al comprador de tal puesta a disposición y con ese aviso se considera entregada la mercancía. Mediante la entrega se transmiten los riesgos sobre la mercancía a la empresa compradora, por lo que en condiciones EXW resulta importante especificar con claridad el lugar en el que esta debe producirse y el plazo, y dentro del mismo, dar aviso al comprador. Esta regla es la que implica menos obligaciones para la empresa vendedora, puesta su responsabilidad se limita a disponer la mercancía en sus propias instalaciones correctamente embalada, acondicionada y marcada para el transporte. (Cabrera Cánovas, 2020, p. 91)

2. FCA Free Carrier (Franco Porteador): En condiciones FCA, la empresa vendedora debe entregar la mercancía despacha de exportación (es decir, asumirá este despacho cuando debe producirse) a la empresa transportista (transportista por carretera, agencia transitaria, operador logístico internacional, etc.) que va a realizar el transporte principal y que ha sido contratada por la computadora. (Cabrera Cánovas, 2020, p. 101)

Al utilizar esta regla es fundamental determinar con exactitud el lugar de entrega, que puede convenirse de dos maneras:

- FCA instalaciones del vendedor: La entrega se produce cuando la empresa vendedora carga la mercancía a bordo del vehículo del transportista contratado por el comprador (normalmente transportista de carretera), momento en el cual se transmite los riesgos a esta última.



- FCA otro lugar: La entrega se produce cuando la empresa vendedora pone la mercancía a disposición de la transportista, sobre vehículo y preparada para su descarga, en el lugar indicado. Es decir que el vendedor debe asumir, contratándolo o por medios propios, un primer transporte a dicho lugar. (Cabrera Cánovas, 2020, p. 101)
3. FAS Free Alongside Ship (Franco al costado del buque): En condiciones FAS, la empresa vendedora debe entregar la mercancía, despachada de exportación, al costado del buque (en el muelle bajo la grúa de carga) contratado por la compradora en el puerto de embarque designado, normalmente, en el país de exportación. Esta regla también admite la posibilidad de “proporcionar la mercancía así entregada”, como en el caso habitual de las ventas en cadena de los graneles que se producen durante el transporte marítimo. (Cabrera Cánovas, 2020, p. 176)
4. FOB Free on Board (Franco a Bordo): La regla FOB es una de las más utilizadas en todo tipo de embarques (graneles, contenedores, etc). Implica que la empresa vendedora debe entregar la mercancía, despachada de exportación, a bordo del buque contratado por lo compradora en el puerto de embarque designado (normalmente, en el país del vendedor). En ese momento se produce la entrega y la transmisión de riesgos al comprador. La entrega también tiene lugar si el vendedor proporciona la mercancía así entregada, como en el caso habitual de las ventas en cadena de los graneles que se producen durante el transporte marítimo. (Cabrera Cánovas, 2020, p. 183)



5. CFR Cost and freight (Coste y flete): El uso de la regla CFR es muy habitual en diferentes tipos de operaciones (graneles, contenedores, etc.). En condiciones CFR, la empresa vendedora entrega la mercancía, despachada de exportación, a bordo del buque y contrata y asume su transporte hasta el puerto de destino designado. En los casos de ventas en cadena de los graneles o productos básicos obtenidos durante el trayecto marítimo, la vendedora puede “proporcionar la mercancía así entregada”. Si bien la empresa vendedora es el coste el transporte principal (marítimo), el comprador es quién soporta los riesgos. (Cabrera Cánovas, 2020, p. 192)
6. CPT Carriage paid to (Transporte pegado hasta): La regla CPT, al igual que CIP, estipula la entrega de la mercancía en origen, con la singularidad de que la empresa vendedora, pese a contratar y asumir el costo del transporte hasta el lugar de destino convenido, entrega y transmite los riesgos a la empresa compradora en origen,<sup>4</sup> al poner la mercancía a disposición de la porteadora por ella misma contratada. Esta dicotomía se relaciona con el uso del conocimiento de embarque, con función de título de crédito, razón por la cual se usa convenientemente con el transporte multimodal en contenedor con fase marítima, aunque también puede aplicarse a otros medios de transporte. A partir de lo anterior, tanto el lugar de entrega como el destino deben estar claramente determinados en el contrato de compraventa, pues ante la falta de lugar específico de entrega, se entienda que esta y la transmisión de los riesgos se producen (en los casos de intervención de varios transportistas) cuando la empresa vendedora entrega la mercancía a la primera de ellas. En consecuencia, toda pérdida o daño durante el transporte debe ser asumido por la

---

<sup>4</sup> Este modo de identificar el punto de entrega tiene su base en el artículo 31 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercancía o Convenio de Viena de 1980.



empresa compradora, por lo que, si no existe otros pactos en el contrato de compraventa, esta debe abonarla a la vendedora y reclamara, si procede, a la porteadora o al seguro contratado. Claramente para evitar dicha circunstancia se debe especificar en el contrato de compraventa el lugar convenido para ella, que puede ser la terminal del puerto embarque o incluso el puerto de destino. (Cabrera Cánovas, 2020, p. 118)

7. CIF Cost, insurance and freight (Coste. seguro y flete): La regla CIF difiere únicamente de CFR en que la empresa vendedora se obliga a contratar un seguro que cubra los riesgos de la mercancía respecto a su transporte que soporta la compradora. Estos riesgos corresponden a esta última desde la entrega y transmisión de riesgos, es decir, una vez que la mercancía se ha embarcado a bordo del buque en el puerto (en el caso de transbordo, en el primero de ellos). Los riesgos del transporte previos a este punto son soportados por la empresa vendedora, que puede cubrirlos mediante un seguro si lo considera oportuno. (Cabrera Cánovas, 2020, p. 201)
  
8. CIP Carriage and insurance paid to (Transporte pagado hasta): La regla CIP difiere únicamente del CPT en que la empresa vendedora un seguro que cubra los riesgos de la mercancía en su transporte que soportará el comprador desde la entrega. A esta regla les aplicable también lo indicado dentro de la regla CPT. (Cabrera Cánovas, 2020, p. 131)
  
9. DAP Delivered at place (Entrega en lugar de destino convenido): La regla DAP fue (junto a la eliminada DAT) una de las novedades introducidas en la versión de 2010 de las reglas Incoterms en sustitución de la desaparecida DDU (delivery duty unpaid o entrega



derechos no pagados). En estas condiciones, la entrega y la transmisión de riesgos por parte de la empresa vendedora se produce cuando la mercancía se pone a disposición del comprador sobre el medio de transporte sin descargar en el lugar de destino designado, de modo que la primera asume todos los costos y riesgos del transporte dicho punto. Así pues, resulta necesario determinar de forma muy exacta el lugar designado (place), pues solo en función de este se puede determinar el alcance de esta regla Incoterms, que puede ofrecer una gran polivalencia. Ejemplo de ello es una operación de transporte en contenedor marítimo, en caso de pactarse DAP, puerto de destino, el vendedor paga el transporte y soporta costos hasta que el contenedor llega al puerto de destino (sin ni siquiera descargarse del buque de llegada). (Cabrera Cánovas, 2020, p. 139)

10. DPU Delivered at place unloaded (Entregada en lugar descargada): Es la única regla Incoterms nueva incluida en la versión de 2020 y se introduce como una reformulación (casi un cambio de nombre) del DAT, que apareció en la versión 2010. Esta reformulación ha consistido básicamente en darle una mayor polivalencia, pasando de denominarse terminal (aunque la versión decía que debía entenderse como un término amplio, que no solo englobaba a terminales en frontera, sino que podía ser un punto interior) a lugar (place), lo que la sitúa además como una regla posterior a DAP, dado que con DPU la parte vendedora asume un costo y un riesgo más, consistente en la descarga de la mercancía en el lugar de destino designado. Estableciendo una explicación más concreta, esta regla indica que el vendedor entrega la mercancía cuando se pone a disposición del comprador descargada desde los medios de transporte de llegada al lugar de destino. (Cabrera Cánovas, 2020, p. 149)



11. DDP Delivered duty paid (Entregado con derechos pagados): La regla DDP difiere únicamente de DAP, en que la empresa vendedora debe gestionar y asumir el despacho de importación y los impuestos que de él se deriven. A esta regla le es aplicable el análisis realizado de DAP por lo que su descripción se centra en esta particularidad, DDP impone las máximas obligaciones al vendedor. Con DDP, el vendedor entrega la mercancía cuando despachada de importación se pone a disposición del comprador sobre los medios de transporte sin descargar en el lugar de destino designado. La primera ha de soportar todos los costos y riesgos del transporte hasta posicionar la mercancía en dicho lugar y sobre el vehículo de transporte a la llegada (transfiriéndose en ese momento los riesgos) por lo que el comprador solo descarga el vehículo de llegada. (Cabrera Cánovas, 2020, p. 156)

- **Diferencias existentes entre los Incoterms 2010 y 2020**

1. Se mantienen 11 tipos de Incoterms 2020, dentro de los que se encuentran:

Incoterms de Transporte Multimodal	Incoterms únicamente de transporte marítimo y vías navegables inferiores
EXW - FCA - CPT - CIP - DPU - DAP - DDP).	(FOB - FAS - CIF - CFR).



## 2. ¿Qué cambios existen?

- a. DAT cambia a DAT - Delivered at Terminal - Entregada en terminal (+lugar de entrega acordado) pasa a denominarse Delivered at Place Unloaded (DPU) – Mercancía entregada y descargada en lugar acordado. La CCI (Cámara de Comercio Internacional) establece que el nombre de la regla DAT se ha cambiado a la nueva regla de Incoterms DPU (Mercancía entregada y descargada en lugar de entrega acordado) para enfatizar que el lugar de destino podría ser cualquier lugar y no solamente una “terminal”. Tiene en cuenta que el comprador y el vendedor puedan realizar el transporte por cuenta propia con sus propios medios de transporte en lugar de contratar a un porteador tercero.
- b. FCA Permite ahora que los Bills of Lading (conocimientos de embarque) se puedan emitir después de la carga de la mercancía. Cuando se vende mercancía en condiciones FCA para transportarla por vía marítima, las empresas vendedoras o compradoras pueden solicitar un conocimiento de embarque con la mención “a bordo”. Tiene en cuenta que el comprador y el vendedor puedan realizar el transporte por cuenta propia con sus propios medios de transporte en lugar de contratar a un porteador tercero



- c. CIF y CIP Estos términos establecen nuevos acuerdos a nivel de diferentes coberturas de seguro de la mercancía, aunque el nivel del seguro continúa siendo negociable entre el comprador y el vendedor.
- En el Caso del CIF principalmente para el comercio de materias primas, se mantienen las en su posición por defecto, quedando a negociación entre comprador y vendedor acordar una cobertura superior. Y en el caso del CIP el vendedor debe fijar una cobertura de seguro en cumplimiento de las **Cláusulas de Carga del Instituto (A)**, aunque también queda a disposición de comprador y vendedor acordar un nivel inferior de cobertura.
- d. DAP Tiene en cuenta que el comprador y el vendedor puedan realizar el transporte por cuenta propia con sus propios medios de transporte en lugar de contratar a un porteador tercero.

### **3.2. Análisis de la legislación marítima de los Estados Unidos Mexicanos**

Los Estados Unidos Mexicanos, poseen un amplio cuerpo legal en materia de derecho marítimo de las cuales dentro del presente trabajo de investigación realizaré un esbozo sucinto de las principales:

- **Ley de Navegación y Comercio Marítimos**

Dicha ley fue emitida el día 1 de junio de 2006 bajo el gobierno del presidente mexicano Vicente Fox Quesada. Incluye 328 Artículos con reformas realizadas en los años 2011, 2013,



2014 y 2016. Dicha normativa incluye lo referente a la marina mercante, a la navegación, propiedad de las embarcaciones, contratos de utilización de embarcaciones, riesgos y accidentes de la navegación, seguro marítimo, compraventas marítimas y las disposiciones procesales marítimas.

En relación con lo anterior, se puede inferir que esta legislación posee bastante similitud con la legislación guatemalteca referente al libro del Comercio Marítimo, sin embargo, es de enfatizar que la norma mexicana se encuentra emitida de forma más reciente que la legislación guatemalteca. Cabe mencionar que también posee su propio reglamento.

- **Ley de Puertos**

Dicha ley fue emitida el día 19 de julio de 1993 bajo el gobierno del presidente mexicano Carlos Salinas de Gortari, incluye 69 Artículos. Dicha normativa, según lo indica en el Artículo 1 establece: La presente ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios. Los puertos, terminales e instalaciones portuarias de carácter militar, destinados por el Ejecutivo Federal a la Secretaría de Marina para uso de la Armada de México, se regirán por las disposiciones aplicables en la materia”. Cabe mencionar que también posee su propio reglamento.



- **Ley Orgánica de la Armada de México**

Dicha ley fue emitida el día 30 de diciembre de 2002 bajo el gobierno del presidente mexicano Vicente Fox Quesada, incluye 93 Artículos con su última reforma realizada en el año 2009. Dicha normativa establece en materia de derecho marítimo según lo indica en el Artículo 2, incisos III y IV establecen:

Artículo 2.- Son atribuciones de la Armada de México, las siguientes: (...) III. Realizar acciones para salvaguardar la soberanía y defender la integridad del territorio nacional en el mar territorial, zona marítimo-terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores, lacustres y ríos en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes, así como vigilar los derechos de soberanía en la zona económica exclusiva; IV. Proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre, en el área de jurisdicción federal y donde el Mando Supremo lo ordene y, en coordinación con otras autoridades competentes mediante convenios, establecer por instrucción del Mando Supremo las áreas de control al mismo, incluidos los respectivos espacios aéreos; V. Salvaguardar la vida humana en la mar y en las aguas interiores, mediante operaciones de búsqueda, rescate y salvamento en las aguas marinas nacionales e internacionales y en todas aquellas en las que el Mando Supremo lo ordene La presente ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios. Los puertos, terminales e instalaciones portuarias de carácter militar, destinados por el



Ejecutivo Federal a la Secretaría de Marina para uso de la Armada de México, se regirán por las disposiciones aplicables en la materia. VIII. Proteger los recursos marítimos, fluviales y lacustres nacionales. IX. Garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas por sí o coadyuvando con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, robo de embarcaciones pesqueras, artes de pesca o productos de ésta, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación aplicable; XI. Intervenir, sin perjuicio de las atribuciones de las dependencias del Ejecutivo, en la prevención y control de la contaminación marítima, así como vigilar y proteger el medio marino dentro del área de su responsabilidad, actuando por sí, o en colaboración con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras.

- **Ley Orgánica de la Administración Federal**

Dicha ley fue emitida el día 29 de diciembre de 1976 bajo el gobierno del presidente mexicano José López Portillo, incluye 56 artículos; su última reforma fue realizada en el año 2009. Dicha normativa, en materia de derecho marítimo según lo indica en el Artículo 30, establece:

A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos: IV.- Ejercer: a. La soberanía en el mar territorial, su espacio aéreo y costas del territorio; b. Vigilancia de las zonas marinas mexicanas, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias, y c. Las medidas y competencias que le otorguen los ordenamientos legales y los instrumentos internacionales de los que México sea parte, en la Zona Contigua y en la



Zona Económica Exclusiva. V.- Ejercer la autoridad para garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas, proteger el tráfico marítimo y salvaguardar la vida humana en la mar, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias. VI.- Dirigir la educación pública naval; VII.- Ejercer funciones de policía marítima para mantener el estado de derecho en las zonas marinas mexicanas; VII bis. - Llevar a cabo la búsqueda, rescate, salvamento y auxilio en las zonas marinas mexicanas de conformidad con las normas nacionales e internacionales, en su caso, en coordinación con las demás autoridades competentes.

- **Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública**

Esta ley fue emitida el día 9 de mayo de 2016 bajo el gobierno del presidente mexicano Enrique Peña Nieto, incluye 204 Artículos. Dicha normativa, en materia del derecho marítimo mexicano, se puede ubicar dentro del Artículo 1, el cual establece:

La presente Ley es de orden público y tiene por objeto proveer lo necesario en el ámbito federal, para garantizar el derecho de acceso a la Información Pública en posesión de cualquier autoridad, entidad, órgano y organismo de los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, órganos autónomos, partidos políticos, fideicomisos y fondos públicos, así como de cualquier persona física, moral o sindicato que reciba y ejerza recursos públicos federales o realice actos de autoridad, en los términos previstos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.



Y, de igual manera se anexa al Artículo 73 numeral II literal d:

La información geológica, geofísica, petrofísica, petroquímica y demás, que se obtenga de las actividades de Reconocimiento y Exploración Superficial, así como de la Exploración y Extracción de Hidrocarburos en todo el territorio nacional, terrestre y marino, siempre y cuando no tenga el carácter de confidencial en términos del artículo 33 de la Ley de Hidrocarburos.

- **Ley Federal de Derechos**

Dicha ley fue emitida el día 31 de diciembre de 1981 bajo el gobierno del presidente mexicano José López Portillo, incluye 292 Artículos, y tuvo su última reforma en el año 2019. Dicha normativa, en materia del derecho marítimo mexicano, se puede ubicar dentro del Artículo 1 que indica:

Los derechos que establece esta Ley, se pagarán por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público, excepto cuando se presten por organismos descentralizados u órganos desconcentrados y en este último caso, cuando se trate de contraprestaciones que no se encuentren previstas en esta Ley. También son derechos las contribuciones a cargo de los organismos públicos descentralizados por prestar servicios exclusivos del Estado.



Y el mismo en materia de derecho marítimo se concentra en el capítulo XX, Artículo 195-Z de dicha normativa donde establece derechos a pagar según la solicitud, análisis y, en su caso, resolución de trámites a cargo de la Secretaría de Marina en el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional.

- **Ley de Aguas Nacionales**

Dicha ley fue emitida el día 1 de diciembre de 1992 bajo el gobierno del presidente mexicano Carlos Salinas de Gortari, incluye 124 Artículos, y tuvo su última reforma en el año 2016. Dicha normativa en materia del derecho marítimo mexicano se puede ubicar dentro de los Artículos 1 y 2 que indican:

Artículo 1: La presente Ley es reglamentaria del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de aguas nacionales; es de observancia general en todo el territorio nacional, sus disposiciones son de orden público e interés social y tiene por objeto regular la explotación, uso o aprovechamiento de dichas aguas, su distribución y control, así como la preservación de su cantidad y calidad para lograr su desarrollo integral sustentable

Artículo 2: Las disposiciones de esta Ley son aplicables a todas las aguas nacionales, sean superficiales o del subsuelo. Estas disposiciones también son aplicables a los bienes nacionales que la presente Ley señala. Las disposiciones de esta Ley son aplicables a las



aguas de zonas marinas mexicanas en tanto a la conservación y control de su calidad, sin menoscabo de la jurisdicción o concesión que las pudiere regir.

Esta legislación es clave para realizar la diferenciación del derecho marítimo en los Estados Unidos Mexicanos con el derecho del mar.

- **Ley Federal del Mar**

Esta ley fue emitida el día 8 de enero de 1986 bajo el gobierno del presidente mexicano Miguel de la Madrid H. e incluye 65 Artículos. Dicha normativa, en materia del derecho marítimo mexicano, se puede ubicar dentro del Artículo 2 que indica:

La presente Ley es de jurisdicción federal, rige en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y, en lo aplicable, más allá de éste en las zonas marinas donde la Nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y otros derechos. Sus disposiciones son de orden público, en el marco del sistema nacional de planeación democrática.

Como se puede observar dicha normativa posee su base en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Concretamente en esta legislación puede observarse también la división de las diferentes zonas marítimas mexicanas y así mismo emplea los vocablos propios del derecho del mar.



- **Ley de Hidrocarburos**

Dicha ley fue emitida el día 11 de agosto de 2014 bajo el gobierno del presidente mexicano Enrique Peña Nieto, dicha norma incluye 131 Artículos, y tuvo su última reforma en el año 2016. Esta normativa, en materia del derecho marítimo mexicano, se puede ubicar dentro del Artículo 1 que indica:

La presente Ley es reglamentaria de los Artículos 25, párrafo cuarto; 27, párrafo séptimo y 28, párrafo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Hidrocarburos. Corresponde a la Nación la propiedad directa, inalienable e imprescriptible de todos los Hidrocarburos que se encuentren en el subsuelo del territorio nacional, incluyendo la plataforma continental y la zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, en mantos o yacimientos, cualquiera que sea su estado físico. Para los efectos de esta Ley, se considerarán yacimientos transfronterizos aquéllos que se encuentren dentro de la jurisdicción nacional y tengan continuidad física fuera de ella. También se considerarán como transfronterizos aquellos yacimientos o mantos fuera de la jurisdicción nacional, compartidos con otros países de acuerdo con los tratados en que México sea parte, o bajo lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

Aquí se da una situación peculiar, ya que, si bien es cierto que normativa pertenece al derecho del mar, al momento de la transformación de los productos provenientes del mar, se



traduce en comercialización a nivel internacional y mediante el uso de diferentes tipos de transportes para su envío se traduce en derecho marítimo.

- **Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas**

La ley en cuestión fue emitida el día 17 de enero de 2014 bajo el gobierno del presidente mexicano Enrique Peña Nieto, incluye 63 Artículos. Dicha normativa, en materia del derecho marítimo mexicano, se puede ubicar dentro del Artículo 1 que indica:

La presente ley es de jurisdicción federal, sus disposiciones son de orden público y tienen por objeto el control y la prevención de la contaminación o alteración del mar por vertimientos en las zonas marinas mexicanas. Esta ley es de amplia discusión no únicamente por el hecho de “vertir” algún desecho dentro de las aguas marítimas mexicanas sino también por tener una inclinación bastante fuerte hacia los impactos negativos que dichos desechos puedan suscitar dentro de la flora y fauna marítima dentro de los Estados Unidos Mexicanos.

### **3.3. Análisis de la legislación marítima del Reino de España**

La legislación española comprende las normas escritas con rango de ley (emanadas del Parlamento o por delegación de este) y los reglamentos (dictados por los órganos de gobierno). Se denominan “leyes formales”, o simplemente “leyes”, las aprobadas directamente por el Parlamento, mientras que reciben el nombre de reales decretos legislativos las disposiciones con



rango de ley aprobadas por el gobierno en virtud de delegación del Parlamento. Por su parte, los reales decretos-leyes también poseen rango de ley y son promulgados por el gobierno en casos de urgente necesidad requiriendo su posterior convalidación por el Parlamento. Se conocen genéricamente como reglamentos las disposiciones dictadas directamente por el gobierno en el ejercicio de su potestad reglamentaria.

Los reglamentos no pueden regular materias reservadas a las leyes ni contener normas que las infrinjan. En todo caso, la tipificación de delitos, faltas o infracciones administrativas, así como el establecimiento de penas, sanciones, tributos u otras cargas o prestaciones personales o patrimoniales de carácter público, son materias reservadas a la Ley y vedadas a los reglamentos (Artículo 128 de la Ley 9/2015, de fecha 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; BOE, núm. 236, de 2 de octubre de 2015).

Los reglamentos se ordenan en distintas categorías según su respectiva jerarquía (reales decretos aprobados por el presidente del gobierno o por el Consejo de Ministros, órdenes ministeriales, resoluciones, etc.) (Artículo 24 de la Ley 50/1997, de fecha 27 de noviembre, del Gobierno; BOE, núm. 285, de fecha 28 de noviembre de 1978), en su forma modificada por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (BOE, núm. 236, de 2 de octubre de 2015).

Todos estos “reglamentos” promulgados por el gobierno y sus órganos no deben en modo alguno confundirse con los homónimos “reglamentos” de la UE, que son directamente



aplicables en España y además poseen un rango superior a toda legislación de origen interno. (Gabaldón García, 2016, p. 21)

La legislación marítima española comprende una serie de leyes y un nutrido grupo de reglamentos. La primera fuente de la legislación marítima española es la LENMAR, extenso texto legislativo que consta de 524 Artículos, diez disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y once disposiciones finales.

Incluye normas de derecho público y de derecho privado de la navegación y se estructura en los siguientes títulos:

- Título Preliminar: Disposiciones generales (Artículos del 1 a 3).
- Título I: De la ordenación administrativa de la navegación (Artículos del 4 a 55).
- Título II: De los vehículos de la navegación (Artículos del 56 a 144).
- Título III: De los sujetos de la navegación (Artículos del 145 a 187).
- Título IV: De los contratos de utilización del buque (Artículos del 188 a 313).
- Título V: De los contratos auxiliares de la navegación (Artículos del 314 a 338).
- Título VI: De los accidentes de la navegación (Artículos del 339 a 391).
- Título VII: De la limitación de la responsabilidad (Artículos del 392 a 405).
- Título VIII: Del contrato de seguro marítimo (Artículos del 406 a 467).
- Título IX: Especialidades procesales (Artículos del 468 a 500).
- Título X: Certificación pública de determinados expedientes de Derecho marítimo (Artículos del 501 a 524).



En segundo lugar, y en lo no previsto en la LENMAR, hay que estar a las leyes y reglamentos complementarios (art. 2.1 LENMAR), es decir, a la legislación constituida por todas aquellas normas jurídicas escritas que regulen precisamente relaciones o situaciones propias de la navegación marítima. En el nivel de los reglamentos es bastante profusa y adolece de un ostensible grado de dispersión.

Sin duda la Ley “complementaria” más importante es la LEP Emm. Si bien sus normas son de naturaleza pública administrativa, algunas de ellas inciden en la responsabilidad de los armadores y de otros empresarios de la navegación. Además de constituir la “legislación portuaria” del Estado, incluye materias como la clasificación de los espacios marítimos españoles, el régimen económico de las navegaciones, la administración marítima, el régimen de policía de la navegación y las infracciones y sanciones. (Gabaldón García, 2016, p. 25)

Las disposiciones complementarias de rango reglamentario son, como se ha dicho, muy numerosas, y pueden clasificarse en los siguientes grupos:

- a) Los reglamentos (reales decretos, órdenes, etc.) preexistentes a la LEP Emm pero que se han dejado en vigor, especialmente el RD 1027/1989, de 18 de julio, sobre abanderamiento, matrícula y registro de buques (BOE, núm. 194, de fecha 15 de agosto; c. e. en BOE, núm. 28, de fecha 1 de febrero de 1990).



- b) Los reglamentos dictados en desarrollo y ejecución de la LEP Emm, tales como el RD 638/2007, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos (BOE, núm. 132, de fecha 2 de junio del 2007; c. e. en BOE, núm. 56, de fecha 5 de marzo del 2008); el RD 1837/2000, de fecha 18 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles (BOE, núm. 132, de fecha 2 de junio del 2007; c. e. BOE, núm. 56, de fecha 5 de marzo del 2008), o el RD 1516/2007, de fecha 15 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público (BOE, núm. 283, de fecha 26 de noviembre).
- c) Los reglamentos de transposición de las directivas comunitarias, especialmente de las relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación desde buques, que irán siendo mencionados en los capítulos correspondientes.

La Disposición Final 9ª de la LENMAR habilitó al gobierno para que, en el plazo de tres años, proceda a refundir en un único texto, y bajo el título “Código de la Navegación Marítima”, las leyes reguladoras de las instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando la propia LENMAR con la LEP Emm “y con todos aquellos convenios o tratados internacionales sobre materias de Derecho del mar que pudieran entrar en vigor en España antes de culminarse la refundición”. Es claro que la futura promulgación de dicho “Código” supondría un ostensible reforzamiento de la autonomía legislativa del Derecho de la navegación marítima, con los consiguientes beneficios de seguridad jurídica.



La LENMAR enuncia “los usos y costumbres relativos a la navegación marítima” (Artículo 2.1 LENMAR) como fuente supletoria de la legislación marítima. Tales usos pueden ser nacionales o internacionales, siendo relevante la distinción doctrinal entre usos normativos, interpretativos y llamados por la Ley. Únicamente los denominados usos normativos constituyen verdadero Derecho objetivo, aplicable en defecto de norma escrita. A ellos es a los que se refiere la LENMAR y también el Artículo 1.3 del Código Civil: “Los usos jurídicos que no sean meramente interpretativos de una declaración de voluntad tendrán la consideración de costumbre”.

Frente a ellos, los usos interpretativos poseen un simple valor contractual, en el sentido de que sirven para interpretar la voluntad de los contratantes cuando los términos del contrato presentan cierta oscuridad. Los usos llamados por la Ley son aquellos a los que la propia Ley remite cuando regula determinadas instituciones, viniendo así a integrar la norma jurídica escrita en paridad de rango. Entre otros, la LENMAR invoca el uso para completar sus normas respectivas en los arts. 22.2 (exhibición del pabellón por los buques extranjeros), 145.2 (modalidades de explotación del buque por el naviero), 219 (licitud de la carga sobre cubierta) y 239.1 (duración del tiempo de plancha). En España no rige para los usos el principio *iura novit curia*, por lo que éstos han de ser probados por quien los alega, salvo que las partes estén conformes con su contenido y existencia (vid. art. 281.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil. (Gabaldón García, 2016, p. 23)



### 3.4. Análisis de la legislación marítima de la Unión Europea

La base jurídica radica en el título VI del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), en particular el artículo 91, apartado 1, letra c), y el artículo 100, apartado 2. La seguridad es un elemento fundamental de la política de transporte marítimo por lo que respecta a la protección de la tripulación, los pasajeros, el medioambiente marino y los litorales. Dada la dimensión mundial del transporte marítimo, la Organización Marítima Internacional (OMI) elabora normas internacionales uniformes. Entre los principales acuerdos internacionales se incluyen el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW). Si bien la rápida adaptación del Derecho de la Unión a estos acuerdos internacionales constituye un objetivo clave de la política de la Unión en materia de transporte marítimo, se adoptan asimismo medidas complementarias a escala de la Unión. (Coito & Blaiser, 2020, p. 1)

- Dentro de lo referente a la formación y cualificación:

Por medio de la Directiva 94/58/CE, de 22 de noviembre de 1994, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, se integró plenamente en el Derecho de la Unión el Convenio STCW de 1978. El Convenio se modificó de forma sustancial en 1995 y, de nuevo, en 2010, lo que entrañó las correspondientes revisiones de la Directiva de la Unión, cuya versión más reciente es la Directiva 2012/35/UE, de 21 de noviembre de 2012, que



enumera los requisitos de formación y de competencia necesarios para la titulación de la gente de mar, además de regular la formación especializada. Dicha Directiva versa asimismo sobre las obligaciones de los Estados miembros en relación con la formación en las profesiones marítimas, la comunicación entre los miembros de la tripulación y la verificación de los títulos de la gente de mar (control por el Estado del puerto), y, por otra parte, fortalece las medidas de lucha contra el fraude de títulos, refuerza las normas relativas a la aptitud física y actualiza la formación en materia de seguridad.

La Directiva (UE) 2017/2397, de 12 de diciembre de 2017, relativa al reconocimiento de las cualificaciones profesionales en la navegación interior y por la que se derogan las Directivas 91/672/CEE y 96/50/CE del Consejo, dispone una aplicación progresiva con medidas transitorias para que los requisitos en materia de cualificaciones profesionales no se limiten a los patrones de embarcación, sino que abarquen a todos los miembros de tripulación del sector de la navegación interior de la Unión. Esta Directiva actualizada establece la obligación de que los tripulantes de cubierta y las personas responsables de los procedimientos de emergencia estén en posesión de certificados de cualificación. Es conveniente que los patrones de embarcación que navegan en circunstancias peligrosas estén específicamente autorizados para ello y demuestren competencias adicionales para obtener tal autorización. (Coito & Blaiser, 2020, p. 2)

- En lo referente a equipos marinos:

La Directiva 96/98/CE, de 20 de diciembre de 1996, sobre equipos marinos, tenía por objeto garantizar la aplicación uniforme del Convenio SOLAS por lo que respecta a los equipos



marinos de los buques comerciales, confiriendo carácter obligatorio a las resoluciones de la OMI derivadas de dicho Convenio. Mediante la Directiva 2012/32/UE se modificó la Directiva 96/98/CE sustituyendo el anexo A al objeto de tener en cuenta las últimas modificaciones a los convenios internacionales y normas de ensayo aplicables. La Directiva 2014/90/UE, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, supuso un refuerzo tanto en la aplicación de la normativa correspondiente como en la supervisión de su cumplimiento. (Coito & Blaiser, 2020, p. 2)

- En lo referente a la seguridad en los buques y en las instalaciones portuarias:

En 2002 se adoptó en una conferencia de la OMI el Código PBIP (Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias), así como la modificación de otros acuerdos internacionales. Dicho Código tiene por objeto velar por una mejor protección de los buques y de las instalaciones portuarias. El Reglamento (CE) n.º 725/2004, de 31 de marzo de 2004, fue concebido para garantizar una interpretación y aplicación uniformes de las decisiones de la OMI. La Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea se puso en marcha el 24 de junio de 2014 mediante la adopción por parte del Consejo de una Decisión por la que se aprueba en cuanto medida política y estratégica para abordar de un modo efectivo los retos de seguridad marítima con el recurso a todos los instrumentos pertinentes a escala internacional, nacional y de la Unión. (Coito & Blaiser, 2020, p. 2)



- En lo referente de la seguridad de los buques de transporte de pasajeros e inspección de buques:

La Directiva 94/57/CE, de 22 de noviembre de 1994, establecía las reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (sociedades de clasificación). La seguridad de los buques que ofrecen servicios regulares entre dos puertos de la Unión se regula mediante la Directiva 2009/45/CE, de 6 de mayo de 2009, que consolidaba y refundía las reglas y las normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje establecidas por la Directiva 98/18/CE. La Directiva 98/41/CE, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasajes, permitía controlar el número de pasajeros y, por consiguiente, mejorar la eficacia de las operaciones de salvamento en caso de accidente. Las disposiciones relativas a las cualificaciones mínimas de la gente de maro se actualizaron en 2019 sobre la base de una propuesta de la Comisión. Tras su aprobación por el Parlamento y el Consejo, el 12 de julio de 2019 se publicó en el Diario Oficial la Directiva (UE) 2019/1159. En 2016 la Comisión presentó tres propuestas legislativas que, tras ser votadas en el Pleno el 11 de abril de 2017, fueron sometidas a votación en el Pleno de 4 de octubre de 2017 y se publicaron el 30 de noviembre de 2017. Mediante la primera de estas Directivas, la Directiva (UE) 2017/2108, de 15 de noviembre de 2017, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, se pretendían aclarar y simplificar las normas y disposiciones de seguridad aplicables a los buques de pasaje de forma. La idea en la que se basaba esta Directiva era facilitar la actualización, la supervisión y la ejecución de estas disposiciones. Entre otras



modificaciones a la Directiva anterior se proponían la eliminación de referencias incoherentes o incorrectas, el establecimiento de nuevas definiciones de distintos tipos de buques, la precisión de la definición de “material equivalente”, la exclusión del ámbito de aplicación de la Directiva de los buques de menos de veinticuatro metros de eslora y la simplificación de la determinación de las zonas marítimas. La Comisión ha creado también una base de datos al objeto de aumentar la transparencia y facilitar la notificación de exenciones y equivalencias, así como otras medidas de seguridad. La segunda, la Directiva (UE) 2017/2109, de 15 de noviembre de 2017, que modifica la Directiva 98/41/CE del Consejo, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos, y la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros, actualizaba y precisaba las obligaciones de recuento y registro de pasajeros y tripulación a bordo de buques de pasaje.

Las modificaciones incluían la actualización de la definición de “zona portuaria” para introducir información sobre la nacionalidad de las personas a bordo y la obligación a las empresas de conservar las listas de pasajeros y tripulación en una ventanilla nacional única. La tercera propuesta desembocó en la adopción de la Directiva (UE) 2017/2110, de 15 de noviembre de 2017, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, por la que se modificó la Directiva 2009/16/CE y se derogó la Directiva 1999/35/CE del Consejo. Esta Directiva actualizaba y aclaraba las exigencias



vigentes en cuanto a los reconocimientos para los transbordadores de carga rodada y las naves de gran velocidad y preveía un sistema basado en los buques de inspecciones previas al inicio de un servicio regular, que pueden combinarse con periodicidad anual con el reconocimiento del Estado de abanderamiento. (Coito & Blaiser, 2020, p. 3)

- **Catástrofes marítimas en la Unión Europea**

- a) Naufragio del buque petrolero *Erika*

12 de diciembre de 1999. La fuerte tormenta que acaeció esa madrugada hizo que el buque se partiera literalmente en dos y, por consiguiente, que más de 20,000 toneladas de fuel tuvieran de negro 400 kilómetros de la costa de la Bretaña francesa. Esta catástrofe ecológica supuso un revulsivo para la legislación europea en seguridad marítima, pero está por demostrar que su aplicación práctica impida nuevos desastres. (Olcina Alvarado, 2020)

Con 25 años a sus espaldas y mucho mundo recorrido, el *Erika* lucía la bandera de Malta en su trayecto desde Livorno (Italia) a Dunkerque (Francia). Bajo el mando de Karun Mathur, el hombre orquesta –llamado así por la prensa francesa, pues con una escasa tripulación desempeñaba múltiples tareas a bordo–, lanzó el primer aviso el 11 de diciembre de 1999 a mediodía para informar de cierta escora a estribor y algunas grietas en los tanques. Tras varios mensajes confusos, llegó la noche y el fuerte oleaje y la carga mal distribuida para compensar la inclinación pasaron factura al viejo buque que, tras dar el SOS definitivo a las 6 de la mañana, se hundió un par de horas más tarde frente al Golfo de Gascuña.



Aún hoy, la actuación del capitán es materia de polémica. Sin embargo, la sentencia publicada 7 años después por el Tribunal Correccional de París, dictó que, independientemente de las acciones de la tripulación, el accidente se debió a un fallo estructural del casco. Un problema que debería haber detectado la entidad que realizó la última inspección al buque: la sociedad de certificación RINA<sup>5</sup>.

Así pues, el veredicto sentó un importante precedente al obligar a dicha entidad, junto a la petrolera Total, el armador y el gestor del petrolero, a pagar 192 millones de euros en indemnizaciones. De esta cantidad, 154 millones corresponderían al Estado francés y el resto a las 101 partes civiles personadas en el caso. Sin embargo, el logro no sólo fue ése, sino que el desastre puso de relieve la necesidad de contar con un marco normativo más eficaz para controlar el transporte marítimo, además de reconocer por primera vez en este ámbito el delito por perjuicio ecológico, un avance jurídico muy bien acogido por las asociaciones ecologistas. (Olcina Alvarado, 2020, s. p.)

- **Del mar al Parlamento Europeo**

A raíz del incidente, se establecieron una serie de medidas conocidas como Erika I. Este paquete elaborado por la Dirección General de Transportes y Energía de la Comisión Europea comprendía tres propuestas normativas relacionadas con criterios de seguridad. En primer lugar, se proponía mejorar los procedimientos de inspección, especialmente, en

---

<sup>5</sup> Ciertas Sociedades de Clasificación pueden estar autorizadas para inspeccionar buques y otras estructuras marinas y emitir certificados en nombre del estado bajo cuya bandera estén registrados los buques. Las delegaciones más frecuentes están relacionadas con la medición del arqueo y las líneas de carga, los Convenios SOLAS y MARPOL y las normas de la OMI para el transporte de mercancías peligrosas. La RINA (Il Registro Italiano Navale) fue una de las entidades que emergieron a raíz de la creación de estas sociedades.



buques petroleros. En el caso del Erika, gran parte de la responsabilidad, junto con la petrolera Total, se achaca a la sociedad italiana RINA, que realizó la última certificación al buque sin notificar deficiencia alguna, dato que se considera sospechoso teniendo en cuenta el desgaste normal que sufre un barco con 25 años de vida. En segundo lugar, se endurecían las condiciones a las Sociedades de Clasificación –grupos de profesionales encargados de dichas revisiones–, dando la competencia a los Estados miembros de la UE para evaluar el cumplimiento de las normas.

Se aceleraba la entrada en vigor de la obligatoriedad del doble casco para buques tanque. Medida que ya establecía la OMI (Organización Marítima Internacional) en 1973, a través del Convenio europeo MARPOL, un acuerdo internacional para prevenir la contaminación de los buques que contaran con 25 o más años de vida. Dado el incumplimiento del convenio, resulta paradójico que esta tercera medida resultara polémica por otra cuestión, y es que la norma se aplicaría a los buques de pabellón de la UE y a los que hicieran escala en puertos de la Comunidad, y por tanto no evitaría el tránsito de buques no comunitarios en aguas de la UE.

De todas formas, fueron aprobadas sin modificación alguna en esta tercera propuesta. A finales de ese mismo año, se propuso el segundo paquete de medidas –Erika II– algo más práctico, ya que complementaba las legislaciones anteriores poniendo especial hincapié en la Directiva sobre control de tráfico marítimo. Dicha intervención se llevó a cabo a través de la implantación de la red llamada SafeSeaNet, en la que los Estados miembros comparten información sobre sus flotas y las condiciones de cada buque. Medio que se ha modernizado



con la incorporación este año de un sistema de Identificación y Seguimiento a Larga Distancia –LRIT– que transmite información sobre el buque cada seis horas. Ambos operativos formalizan la obligatoriedad de todo navío a facilitar información sobre su situación.

Las otras dos propuestas de reglamento fueron: la instauración de un fondo de compensación de daños por contaminación de hidrocarburos –COPE–, fortaleciendo así la solvencia de los otros dos convenios ya existentes: el CLC (Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por Contaminación, 1991) y el IOPC (Fondo Internacional de Compensación por Contaminación de Hidrocarburos). Este nuevo fondo se nutriría de las aportaciones de las empresas europeas que recibieran anualmente más de 150.000 toneladas de crudo. Y, en segundo lugar, se creó la Agencia Europea de la Seguridad Marítima –EMSA–, para apoyar técnicamente a la Comisión Europea y a los Estados miembros en la aplicación de las normas de seguridad y su evaluación.

A pesar de los esfuerzos normativos, siguieron produciéndose más accidentes marítimos con sus consiguientes mareas negras. Según la Revisión de Accidentes Marítimos, publicada en 2008 por la EMSA, el número total se incrementó de 63 accidentes, en 2007, a 76, en 2008. Esperando las cifras del informe del año 2009, cabe hacer referencia a uno de los desastres por contaminación más significativos en nuestro país por la gravedad de las consecuencias. Es el caso de otro buque de casco único, el Prestige, el 13 de noviembre de 2002. A raíz del suceso, se aceleró la puesta en marcha de la prohibición de los buques monocasco y, ateniéndose a la Resolución del Parlamento Europeo de 2004 elaborada por la Comisión



temporal sobre el refuerzo de la seguridad marítima (MARE), se promulgó un tercer paquete de medidas.

El Erika III, fue aprobado en marzo de 2004 y contempla siete propuestas legislativas que se basan en: mejorar el control de las normas internacionales por parte de los buques en pabellones europeos, revisar la legislación sobre el control del puerto por parte del Estado para mejorar la eficacia en las inspecciones, fortalecer la acogida de buques con dificultades y apoyar el desarrollo de la red SefeSeaNet, mejorar las normas relativas a las Sociedades de Clasificación, desarrollar un marco europeo único en materia de investigación de accidentes, garantizar una justa indemnización a los posibles afectados e introduce una Directiva sobre la responsabilidad civil de los armadores con un régimen de seguro obligatorio. Hoy en día, el 90% del comercio exterior europeo de mercancías se transporta por mar, y la mayor afluencia de navíos se produce en la zona báltica y la mediterránea, según alega la eurodiputada española del partido socialista y responsable de Transporte y Medio Ambiente, Inés Ayala. (Olcina Alvarado, 2020, s. p.)

b) Naufragio del buque petrolero *Prestige*

Cada año se transportan por vía marítima cerca de 3,000 millones de toneladas de petróleo. Los encargados de estos viajes son unos 6,000 buques, y a pesar de las crecientes medidas y normativas para evitar desastres relacionados con el transporte de petróleo, se estima que en un año se pueden seguir produciendo, a nivel mundial, unos 25 grandes desastres



ecológicos, y se estima a que sus derrames pueden producir cerca de 17,000 toneladas de vertido. (Rodríguez, 2007, s. p.)

Aproximadamente 312,000 toneladas de crudo han sido vertidas en la costa gallega, todo ello sin olvidar el impacto que otras sustancias como insecticidas o productos químicos provenientes de los cargueros Erkowit (1973) y Casón (1987) han tenido en el medio marino de nuestras rías. El número y la magnitud de las catástrofes marítimas es alarmante: en el ranking europeo de derrames petrolíferos en los últimos treinta años, Galicia ha sido localización de siete de ellos. (Juste Ruiz, 2003, s. p.)

El trece de noviembre del 2002 otro caso se unió a la lista negra. Los servicios de salvamento marítimo acuden a una llamada de socorro a las 15:15 horas. Esa llamada provenía del Prestige, un barco con bandera de las Bahamas, construido en 1976, y transportaba 76,972 toneladas de fueloil pesado (fueloil M-100). Los servicios costeros no pudieron evitar el hundimiento del barco, lo que provocó una intensa marea negra que afectó a las costas de España, Francia Portugal, y constituyó uno de los accidentes marítimos más caros de la historia, con graves efecto sobre el medio natural. La zona más afectada se concentró en la costa de Galicia, que sufrió la peor catástrofe ambiental de la historia. En 2012 el caso del Prestige fue a juicio y el fiscal calculó que los daños originados por el hundimiento del barco alcanzaron los 4328 millones de euros. En noviembre del 2013, once años después del siniestro, la administración de justicia española dictó sentencia sobre el caso y no encontró responsabilidad civil en ninguno de los acusados. Sólo encontró culpable de un delito de desobediencia grave al capitán del barco, por negarse a que el barco fuese



remolcado el 13 de noviembre de 2002, pero esta condena se limita a nueve meses de cárcel y no conlleva responsabilidad civil, por lo que no implica el pago de daños. De los 4328 millones de euros de daños, en base a la sentencia sólo se abonarán 151 millones. (Fernández González & et.al, 2018, s. p.).

La marea negra generada por el hundimiento del *Prestige* constituye una catástrofe natural de importantes dimensiones económicas y ecológicas. La contaminación generada por una marea negra es un caso típico de efectos externos negativos.

### **3.5. Análisis de la legislación marítima centroamericana**

#### a) Belice

Belice posee un sistema legal e institucional especial, el cual sigue las normas del “*Common Law*” inglés, donde es de especial interés, tener presente la “*Imperial Laws Act*” (Legislación Imperial del Reino Unido) que constituye la normativa de aplicación general a todos los países Miembros de la Mancomunidad de Naciones.

Estas normas que han sido actualizadas al año 2003, determinan todas las leyes y normas vigentes en el Reino Unido de Inglaterra e Irlanda del Norte, incluido Belice, estableciendo en ellas las derogaciones, o modificaciones, que pudieren aplicarse a la legislación Imperial actual. En cuanto a las Autoridades intervinientes y que tienen jurisdicción sobre las materias propias del Proyecto, se encuentra la Dirección de la Marina Mercante Internacional de Belice,



organismo que depende del Ministerio de Finanzas de dicho país y funciona dentro de la estructura central de su administración, siendo el área más destacable, el Registro Marítimo denominado “IMMARBE” que es la “*International Merchant Marine Registry of Belize*”.

Junto a lo anterior se encuentra la Autoridad Nacional Portuaria, “ente generado por la ‘Belize Port Authority Act’ (Ley de la Autoridad Portuaria de Belice) contenida en el Capítulo 233 del compendio de leyes nacionales y actualizadas a diciembre del año 2000”. (INECON, 2013, p. 5) Esta entidad es administrada por un Directorio formado por diversos ministros y presidida por el Ministro de Finanzas, cuyas atribuciones son las siguientes:

- Operar los puertos de orden público.
- Regular y controlar la navegación.
- Mantener y regular los servicios portuarios.
- Proveer los servicios de Pilotaje y de señalización marítima.
- Ejercer las obligaciones y funciones relativas a los buques y la navegación.
- Definir los deslindes de los recintos portuarios.
- Otorgar los permisos para la construcción y ampliación de los puertos.
- Establecer las regulaciones generales para los puertos y en especial para los puertos privados.

En esta evaluación, ha sido importante considerar la “*Maritime Area Act*” (Ley De Las Áreas Marítimas), contenida en el Capítulo II del Compendio correspondiente y que establece la normativa sobre las delimitaciones de las áreas marítimas, tales como el mar territorial, las líneas



base, las aguas interiores, y la zona económica exclusiva, contemplando todos los derechos que el país posee en dichas áreas.

Asimismo, establece, los conceptos de paso inocente de los buques y las actividades prohibidas de ser ejecutadas en las áreas predeterminadas y finalmente, ella regula todas las materias que dicen relación con las cartas de navegación. Esta normativa establece las áreas jurisdiccionales de los Tribunales y las normas correspondientes al arraigo o retención de buques. Otra de las leyes de interés para el desarrollo del Proyecto, dice relación con la “*Harbours and Merchant Shipping Act*” (Ley de Puertos y Marina Mercante) establecida en el Capítulo 234 del compendio y actualizada al año 2003. Esta normativa otorga al Ministro de Finanzas las facultades para la supervisión, administración y control de todos los puertos e instalaciones costeras del país, incluidos, asimismo, los faros, boyas, balizas y otras señalizaciones marítimas, establecidas dentro del mar territorial.

Al respecto, este Ministerio puede:

- Emitir regulaciones para el control, preservación e inspección de la señalización marítima de todos los puertos.
- Designar y controlar a los capitanes de puertos.
- Imponer sanciones.

Dentro de los otros organismos, que se deben tener en consideración, en el esquema económico de Belice, se destaca el Servicio de Comercio, Inversión y Desarrollo, “*BELTRAIDE*,



*The Trade and Investment Development Service”.*

Este organismo autónomo tiene entre sus facultades, las de promover el desarrollo de un marco regulador, para la búsqueda de la eficiencia y buen funcionamiento tanto del comercio como de la inversión en el país, pudiendo establecer las propuestas de políticas destinadas al cumplimiento de estos objetivos. (INECON, 2013, p. 8)

b) El Salvador

En cuanto a las normas marítimas salvadoreñas, en el año 2002 se promulgó la Ley General Marítimo-Portuaria, la cual fortaleció en gran medida el proyecto contemplado en el Plan de Nación sobre “Puertos y Navegación Segura”. Esta ley surge como una ley principal en la cual se establecen las disposiciones y políticas generales del servicio de la navegación marina y de los servicios de puertos nacionales para su explotación efectiva.

La legislación marítima salvadoreña se remonta al año 1933, y fue modificada en 1994, surgiendo así la Dirección General de Transporte Marítimo, con competencias en los aspectos de seguridad marítima, prevención de la contaminación y ordenación del transporte marítimo. En el marco de modernización del Estado, en especial en el subsector marítimo portuario, se continuaron las revisiones de la normativa jurídica, administrativa e institucional que regulaba dicho sector, finalizando con la aprobación de la Ley General Marítimo-Portuaria, antes mencionada. (FUSADES, 2008, p. 9)



Consta en su preámbulo que dicho marco normativo se adopta con el propósito, entre otros, de contar con un ordenamiento jurídico moderno e integrado que responda a las exigencias del derecho marítimo internacional, con apropiadas disposiciones en concepto de seguridad de la navegación marítima y de la seguridad operacional portuaria así como de una normativa portuaria efectiva en materia de desarrollo, administración, mantenimiento, conservación y explotación de la infraestructura portuaria, comprendiendo el régimen de infracciones y sanciones. A la luz de dicha normativa se crea la Autoridad Marítima Portuaria (AMP), como una institución autónoma, de servicio público, sin fines de lucro, responsable de ejercer la regulación técnica y económica de las actividades marítimas y portuarias.

En el Art. 1 de dicha ley se establece que su objeto es regular las actividades relacionadas a la promoción, desarrollo y defensa de los intereses marítimos, al control y vigilancia de los asuntos relativos al mar y al ejercicio de la soberanía y jurisdicción en el territorio marítimo y aguas continentales de El Salvador, así como de regular el uso de los espacios marítimos nacionales, incluyendo los acuáticos continentales; igualmente establece las regulaciones relacionadas con la construcción, rehabilitación, administración, operación y mantenimiento de los puertos nacionales en general. Según se desprende de dicho artículo, y lo confirma el artículo 2 de esa misma ley, las facultades de la Autoridad Marítima Portuaria (AMP) son esencialmente las de regular, fiscalizar, supervisar y controlar la actividad marítima y la actividad portuaria.

Dichas facultades obligan al Estado a asumir grandes desafíos a fin de garantizar que la AMP cuente con la capacidad idónea para verificar las condiciones óptimas de navegación,



así como la observancia en el cumplimiento de las normas mínimas de la tripulación y demás factores de seguridad marítima. Esto requiere de una verdadera intervención estatal en la inspección, verificación y control de los buques. Se requiere del fortalecimiento institucional con el fin de asegurar la correcta observancia de las condiciones mínimas de todos los involucrados con los buques, con las instalaciones portuarias y el sector naviero, incluyendo el personal del buque, pasajeros, gestores navales, entre otros. Otro reto que enfrenta El Salvador en su apuesta de convertirse en una plataforma logística que cuente con un puerto de primer mundo, es el de culminar el proceso de unificación de las normas relativas a seguridad laboral, condiciones generales en la existencia digna de la tripulación y dotación, normas y/o estándares de seguridad en la navegación, criterios de responsabilidad internacional, averías, abordajes, salvamento y, un punto esencialmente importante: la hipoteca marítima. (FUSADES, 2008, pp. 9-10)

### c) Honduras

El organismo rector del sistema de transportes es la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), entidad cuya misión es planificar, gestionar, normar y ejecutar proyectos y programas de Infraestructura, Transporte y Vivienda, que contribuyan a un desarrollo integral socioeconómico de la población, optimizando los recursos asignados con eficiencia, eficacia y transparencia. Dentro de sus proyecciones, su misión está orientada, a ser la institución líder que impulse y garantice la inversión pública y privada, para el desarrollo y modernización de la infraestructura, transporte y vivienda del país, acciones que deberá ejecutar en forma coordinada y comprometida, a fin de dar respuesta a las



necesidades de la sociedad. A esta Secretaría de Estado, está adscrita la Dirección General de Transporte Marítimo, que es el ente encargado de formular los principios y valores del sector y se constituye en la Autoridad Marítima de Honduras. La Autoridad Marítima, está orientada a ser una administración de servicios marítimos competitivos a nivel mundial, implantando un modelo profesional y moderno de administración, tal que permita desarrollar las diferentes actividades, promoviendo e impulsando de manera coherente e integral, las diversas funciones del sector marítimo, consolidándose como un pilar del desarrollo económico del país. Cabe dejar constancia, que este país cuenta con un Registro Abierto de Naves con condiciones competitivas, basadas en los lineamientos de la Organización Marítima Internacional. (INECON, 2013, p. 18)

En relación con el Código de Comercio, se debe dejar en claro que este no trata los temas que dicen relación directa con el Proyecto TMCD, y señala expresamente que las regulaciones sobre el contrato de transporte que el Código regula solo son aplicables al transporte terrestre, al aéreo y al fluvial y lacustre, pero no al contrato de transporte marítimo, por lo cual existen las normas Marina Mercante Nacional y en el Reglamento de Transporte Marítimo. Es el Decreto No. 167-94, dictado con fecha 4 de noviembre del año 1994, el que constituye el texto que establece la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional de Honduras.

Esta normativa tiene siete Títulos, los que regulan las siguientes materias:

- En el Título I, las Disposiciones Generales, los Objetivos y Alcances de la Ley y de las Actividades Marítimas, asimismo define los Tipos de Navegación.



- En el Título II, trata de los buques y artefactos navales, del concepto y clases de estos, de las partes integrantes de ellos, de las pertenencias y accesorios de los buques, de los elementos de identificación de los buques, de la seguridad e inspección de los Buques, de la Identificación de la gente de mar y de los certificados de competencia, de la arribada forzosa y de la navegación de cabotaje.
- El Título III, corresponde al Registro de Buques, el cual como se ha señalado es un registro abierto.
- El Título IV, regula el Registro de la Propiedad, Hipoteca y demás gravámenes navales.
- En el Título V, se establece la dirección y administración de la Marina Mercante y del servicio público de salvamento, la garantía de la actividad marítima y de la navegación, las normas sobre el hundimiento de buques, las operaciones de desagüe y la prevención de las actividades ilícitas. En este Título también se regula la protección de la libre navegación y las acciones a seguir en caso de naufragio.
- En el Título VI, se tratan las infracciones, sanciones y otras medidas, aplicables al incumplimiento de las normas legales.
- El Título VII, establece las disposiciones finales y transitorias.



Esta normativa está complementada por los siguientes Reglamentos:

- Reglamento de la Ley de Marina Mercante, aprobado por Acuerdo 0764 de diciembre del año 1997.
- Reglamentos de cuotas de recuperación por servicios prestados por el Estado en materia de Marina Mercante. (Acuerdo N° 000288-A, de 20 de mayo del año 1995).
- Reglamento de inspección, reconocimiento y expedición de Certificados de Seguridad Marítima a buques de registro hondureño. (Acuerdo N° 000836-B, de 08 de noviembre del año 1995).
- Reglamento de Transporte Marítimo. (Acuerdo N° 000764, de 13 de diciembre del año 1997).
- Regulaciones básicas para embarcaciones menores de cinco (5) toneladas. (Acuerdo N° 001, de 02 de diciembre del año 1998).
- Instalación y Activación de Sistema de Monitoreo Satelital para Embarcaciones (Acuerdo N° 002-2007, de fecha 24 de mayo del año 2007).



#### d) Nicaragua

En este país, el organismo rector del sector transporte, es el Ministerio de Transporte e Infraestructura, creado por la Ley 290 del año 1998 y cuya misión es servir a la sociedad y a todos los sectores económicos, mediante la formulación de políticas en materia de transporte y construcción, a fin de normar, planificar, ejecutar, evaluar y controlar la actividad que conlleve a conservar la infraestructura vial y brindar un servicio de transporte en sus diferentes modalidades, que satisfaga las exigencias de la población, de forma tal, que se garantice la prestación de un servicio ágil, eficaz y con la calidad que los usuarios esperan, y de esta manera, contribuir al desarrollo y progreso del país. Este organismo tiene como misión, ser un ente debidamente consolidado con un alto nivel de desarrollo y competencia, que permita garantizar de manera eficaz el desempeño de su rol facilitador, normativo y regulador de los servicios del transporte público y del desarrollo y conservación de la infraestructura vial del país. (INECON, 2013, p. 27)

Para el cumplimiento de los objetivos antes señalados, se establece la necesidad de incorporar tecnologías modernas, en la administración y operación de los sistemas, a fin de permitir al país lograr el desarrollo económico, social y tecnológico de forma sostenible, lo cual derive en una sociedad moderna, equitativa y con solidez económica.

Este Ministerio, dentro de sus principales objetivos, tiene la función de ejercer la promoción, fomento y desarrollo de la vida activa del Estado por medio de la utilización de las vías marítimas, lacustres y fluviales, en todo el territorio nacional, regulando y fiscalizando la



navegación comercial y de otro género sobre dichas vías, por lo que resulta necesario la creación de una unidad para la conservación de los referidos objetivos.

Con estas facultades, en el año 1980 se creó la Dirección General de Transporte Acuático Nacional (DGTA) como órgano rector, ejecutor y fiscalizador de la Política Acuática y Naviera Nacional; facultada de este modo para impartir las directrices nacionales, en todas las áreas y actividades vinculadas a lo acuático y naviero.

Por su parte el Código de Comercio, promulgado por medio de la Ley 914 del año 1949, en general no incluye normas sobre la materia, solo se refiere a los contratos de transporte terrestre y fluvial, pero no abarca los demás temas que están tratados en la Ley de Protección de la Marina Mercante Nacional. Sin perjuicio de lo anterior, es por medio de la Ley de Protección de la Marina Mercante, consagrada en el Decreto No. 1104 de fecha 20 de septiembre del año 1982 la que se refiere a la regulación de todo movimiento de mercancía exportada o importada por Nicaragua, que, entre su punto de origen o destino final, sea efectuado utilizando en su totalidad o en parte el Transporte Acuático.

En relación con el Cabotaje, la normativa distingue:

- Cabotaje Nacional, se define como el transporte marítimo, fluvial y lacustre de mercancías y/o pasajeros, entre los diversos puertos de los litorales, de los ríos y lagos de la República.



- Cabotaje Regional, se define como el transporte de mercancías y/o pasajeros, que se hace por mar entre los puertos de los países centroamericanos.

La Ley estipula que, para poder operar en transporte acuático, todo armador nacional debe ser autorizado por La Dirección General de Transporte Acuático Nacional del Ministerio de Transporte. La Ley de Reserva de Carga actualizada por medio de la Ley 616 del año 2006, establece la definición de cabotaje centroamericano, tal como está definido en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA), señalando que corresponde a aquél que se efectúa a través de puertos centroamericanos, en cuyo caso queda reservado a empresas navieras centroamericanas en su totalidad. Así también establece que el transporte de las cargas adquiridas o vendidas por el Estado, los entes autónomos y empresas que gocen de cualquiera exoneración fiscal, en especial por la Ley de Fomento Industrial y del Convenio Centroamericano de Incentivos Fiscales, queda reservado en su totalidad, para el transporte de empresas navieras nacionales. En el caso de contravención de la reserva de carga, establece como sanción una multa igual al 100% del valor del flete de la mercadería transportada. (INECON, 2013, p. 28)

Por otra parte, estipula, que toda persona natural o jurídica, que desee establecer un servicio naviero, debe elevar una solicitud por escrito al Ministerio de Economía, quien determinará su procedencia, conforme las exigencias del tráfico y el interés nacional lo ameriten.

En cuanto al principio de la reciprocidad, señala que las flotas mercantes centroamericanas cuyos capitales en sus respectivos países cumplen con los mismos requisitos que se exijan a los



nacionales nicaragüenses, podrán gozar de los mismos derechos que estas reservas de carga establecen, siempre y cuando en sus respectivos países otorguen trato recíproco a las naves nicaragüenses.

Así también señala que los barcos pertenecientes a empresas de transporte público marítimo, constituidas por accionistas de dos o más países centroamericanos, serán consideradas nicaragüenses para los efectos de la presente ley, siempre que en ellas el país tenga una participación a lo menos igualitaria.

Otro de los aspectos que es importante destacar, dice relación con el hecho de que la prestación del servicio de transporte marítimo estará sujeta a una concesión que autorizará el Ministerio de Economía. Por su parte, es importante tener presente que la Ley de Transporte Acuático N° 399, resultó aprobada el 4 de Julio del año 2001. (INECON, 2013, p. 30)

#### e) Costa Rica

En Costa Rica el órgano superior que ejerce su jurisdicción sobre el transporte y los puertos es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, reestructurado por medio de la Ley N° 4786 del 5 de julio del año 1971.

Su ámbito de operaciones considera materias tales como, construir, mantener y mejorar la red de carreteras nacionales, carreteras regionales y caminos de todo el país, planes cooperativos, regular y controlar el tránsito, construir, mantener y mejorar los aeropuertos nacionales,



controlando el transporte aéreo, controlar y regular el transporte ferroviario, regular y mejorar el transporte marítimo. Dentro de sus facultades jurisdiccionales se destacan las siguientes:

- Determinar el orden de prioridades en materia de construcciones viales, portuarias y aeroportuarias.
- Planificar, construir y mejorar las carreteras y caminos.
- Colaborar con las Municipalidades en la conservación de los caminos vecinales.
- Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras y caminos existentes o en proyecto.
- Regular, controlar y vigilar el tránsito, sus consecuencias ambientales y el transporte por los caminos públicos.
- Planificar, construir, mejorar, mantener, operar y administrar los aeropuertos nacionales y sus anexos.
- Regular y controlar el transporte y el tránsito aéreo y sus derivaciones, por medio de un Consejo Técnico de Aviación Civil y por las dependencias administrativas que se estime conveniente.



- Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares.
- Regular, controlar y vigilar los transportes por ferrocarriles y tranvías.
- Planificar, regular, controlar y vigilar cualquier otra modalidad de transporte.
- Planificar, construir, mejorar y conservar obras de defensa civil, para controlar inundaciones y otras calamidades públicas.
- Planificar y efectuar cartas geográficas, hidrográficas y mapas de la República.
- Estudiar, investigar y laborar sobre aspectos geográficos, hidrográficos y de otra índole, que sean complemento de esas funciones.

En su estructura se deben destacar, tanto la Dirección General de Transporte Marítimo, como la División de Puertos, conformada por las antiguas dependencias de Obras Portuarias y Transporte Acuático, excluyéndose de esta División lo relacionado a Obras Fluviales, las cuales mediante Decreto Ejecutivo No.29547-MOPT, de fecha 6 de junio del año 2001, pasó a denominarse División Marítimo-Portuaria, conformada por las Direcciones de Gestión, Infraestructura y de Navegación y Seguridad. (INECON, 2013, p. 11)



Por otra parte, dicha estructura considera dentro de sus funciones jurisdiccionales las siguientes:

- Coordinar con la Dirección de Planificación Sectorial la formulación de políticas de desarrollo marítimo y portuario.
- Coordinar con el Consejo Directivo la elaboración y cumplimiento de la política integral multimodal.
- Mantener una relación constante y un enlace, con los Organismos Internacionales y Regionales relacionados con la actividad Marítimo y Portuaria (UNCTAD, CEPAL, OMI, COCATRAM, COMITRAM).
- Fiscalizar los planes de estudio y funcionamiento de los establecimientos dedicados a la enseñanza de las actividades propias del subsector marítimo.
- Coordinar la ejecución de las políticas y acuerdos que tome el Consejo Directivo Nacional en asuntos propios de su competencia.
- Dictar las políticas, normas y procedimientos para el diseño, construcción, mejoramiento y mantenimiento de los puertos, así como las concernientes a la seguridad y explotación del transporte acuático.



- Ejercer control, para que las obras portuarias que se realicen por administración y por contrato, se ajusten a las normas y especificaciones establecidas.
- Dirigir las funciones de diseño y supervisar la construcción por contrato de las obras portuarias.
- Promover la creación y desarrollo de la Marina Mercante Nacional, en procura de una eficaz captación de cargas y servicios eficientes, operados bajo bandera nacional.
- Establecer y vigilar el cumplimiento de las políticas para mejorar la capacidad de la Marina Mercante Nacional, en concordancia con los intereses del país, tratados, convenios internacionales, acuerdos bilaterales vigentes o los que para tal efecto se suscriban.
- Aprobar las tarifas justas y razonables de fletes y servicios de transporte acuático, basadas en costos reales y rendimientos adecuados y controlar su aplicación.
- Velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la vida en el mar.
- Autorizar y supervisar la construcción de buques y todo tipo de embarcaciones en los astilleros nacionales.



- Dictaminar sobre la concertación, adhesión y ratificación de convenios internacionales sobre el transporte marítimo.

Finalmente, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene los objetivos de velar técnica y jurídicamente, porque las obras portuarias se planifiquen, diseñen, construyan y conserven, según las normas técnicas vigentes, así como que los sistemas y servicios de transporte acuático sean eficientes y seguros, en términos económicos, ambientales y sociales. Por otra parte, el Código de Comercio de Costa Rica, considerado en la Ley 3284 del año 1964 no consigna normativas relativas al comercio marítimo y sólo regula el Contrato de Transporte, ya que la normativa pertinente se encuentra inserta en la Ley de Marina Mercante y Cabotaje del año 1958. (INECON, 2013, p. 12)

En el caso de Costa Rica, en la actualidad no existe una ley que regule el transporte marítimo. En noviembre de 2019 diputada del Partido Acción Ciudadana (PAC) Paola Vega, puso a despacho el proyecto de Ley N° 21.095 “Ley General de Transporte Marítimo”, el cual plantea llenar este vacío en la legislación vigente como lo hace en las vías terrestres la Ley General de Tránsito.

Los diputados de la Comisión Permanente Especial de Seguridad y Narcotráfico dictaminaron de afirmativamente el proyecto “Ley de Transporte Marítimo”. La iniciativa que se encuentra bajo el expediente número 21.095, busca regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la flota nacional y la marina mercante costarricense, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el transporte



acuático.

Con este proyecto se incorporan las regulaciones administrativas que son de mayor uso a nivel mundial. Además, se crea el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima que será administrado por la Dirección de Navegación y Seguridad. La fuente de financiamiento será mediante los recursos generados por el porcentaje de multas, estos serán incorporados al presupuesto general de la República y el Ministerio de Hacienda los girará a la Dirección de Navegación y Seguridad. Una Comisión Interinstitucional será la encargada de dar los lineamientos del sector y estará integrada por el Ministerio de Hacienda, Servicio Nacional de Guardacostas, Ministerio de Salud, Servicio Nacional de Salud Animal, Ministerio de Ambiente y Energía, Instituto Costarricense de Turismo y la División Marítimo-Portuaria.

El presidente de la Comisión, el diputado Gustavo Viales señaló que “la propuesta viene a fortalecer la función rectora del Estado como Administración Marítima y nace una normativa de ordenación y control del transporte marítimo, la navegación y seguridad”.

#### f) Panamá

El organismo central de desarrollo y control de las actividades marítimo-portuarias de Panamá es la Autoridad Marítima de Panamá –AMP–, entidad que le corresponde fungir como la autoridad marítima suprema de la República, para ejercer los derechos y dar cumplimiento a las responsabilidades del Estado Panameño, dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del año 1982 y las demás



leyes y reglamentos vigentes. Este organismo, se crea a través del Decreto Ley N°7 de fecha 10 de febrero del año 1998, junto a la Dirección General de Marina Mercante, la cual pasa a formar parte de la estructura orgánica de la misma. (INECON, 2013, p. 38)

Las funciones de la AMP son las siguientes:

- Administrar, promover, regular, proyectar y ejecutar las estrategias, normas, planes y programas que están relacionados con el funcionamiento y desarrollo del Sector Marítimo.
- Promover, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional.
- Administrar el Registro de Buques de Panamá.
- Proponer y coordinar los planes de desarrollo del sistema portuario nacional, explotar y operar los servicios portuarios y fiscalizar aquellos que no operen directamente.
- Salvaguardar los intereses nacionales en los espacios marítimos y aguas interiores.
- Hacer cumplir las normas vigentes sobre dotación, formación, titulación y guardia de la gente de mar.
- Velar por el estricto cumplimiento de los tratados, convenios e instrumentos internacionales en materia marítima.



- Hacer cumplir las normas vigentes sobre dotación, formación, titulación y guardia de la gente de mar.
- Velar por el estricto cumplimiento de los tratados, convenios e instrumentos internacionales en materia marítima ratificados por Panamá.
- Mantener actualizado el sistema de señalización y ayudas a la navegación para el paso seguro de los buques por los espacios marítimos de Panamá.

Esta Dirección General, reviste gran importancia dentro de la Administración Pública Panameña, toda vez que regula las actividades relacionadas con los registros de buques, tanto a nivel nacional como internacional. Por ello es importante destacar que Panamá es el país que ocupa el primer lugar en abanderamiento de naves a nivel mundial, producto del interés y eficiencia que realizan sus organizaciones. Por su parte, la Ley 57 General de Marina Mercante de fecha 6 de agosto del año 2008, establece las normas que regulan al sector, y el instrumento por medio del cual, se detallan las normas de abanderamiento de naves en el Registro Panameño.

Asimismo, estas normas establecen que:

- La Marina Mercante Panameña está integrada por naves de servicio internacional y naves de servicio interior.



- La Dirección General de Marina Mercante, es el ente facultado para regular los procedimientos y requisitos generales y especiales que deben cumplir los buques y usuarios de la Marina Mercante, atendiendo, entre otros criterios, el tipo y tamaño de los buques, sus condiciones técnicas, el servicio que proveen, el tamaño de la flota, el país de origen, el área de navegación y la situación del mercado. Por estas mismas causas, podrá dispensar, mediante resolución motivada, el cobro de cargos, derechos y tasas, para promover la competitividad de la flota mercante panameña

Por su parte, el Código de Comercio consagrado en la Ley 2 del año 1916 y actualizado al año 2009, en su Libro II denominado del Comercio Marítimo, desarrolla la temática que tiene atinencia con el Proyecto TMCD, ya que estas normas tratan:

- Sobre las naves mercantes, su registro, su forma y requisitos para la compraventa de estas; las regulaciones aplicables a los navieros.
- Las materias que dicen relación con el Capitán, los Oficiales y la Tripulación; Asimismo regula los Contratos Especiales del Comercio Marítimo, tales como el Fletamento, en sus diferentes formas.
- El Contrato de Transporte de Mercancías por Mar, el transporte de pasajeros, el Préstamo a la Gruesa y el Seguro Marítimo.
- De la normativa sobre los Conocimientos de Embarque (B/L).



La normativa también establece disposiciones sobre, las Arribadas Forzosas, el Abordaje, el Auxilio y Salvamento, el Crédito Marítimo y sus respectivos Privilegios. Sin perjuicio de lo anterior, el Código no regula las normas de responsabilidad del naviero, ni normas sobre reservas de carga o restricciones al tráfico de naves extranjeras.

Por otra parte, y dada la gran importancia que el Canal de Panamá constituye para el país, con anterioridad a su traspaso de parte de los Estados Unidos, se creó en el Título XIV de la Constitución Nacional la entidad del Gobierno de Panamá denominada “Autoridad del Canal de Panamá –ACP–” a la que le corresponde privativamente la operación, la administración, el funcionamiento, la conservación, el mantenimiento, el mejoramiento y modernización del Canal, así como sus actividades y servicios conexos, conforme a las normas constitucionales legales vigentes, a fin de que el Canal funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable.

Este es un organismo de la mayor relevancia, ya que opera, mantiene y mejora el Canal de Panamá, ruta de la mayor importancia en el tráfico de transporte marítimo mundial, el que además de permitir la interconexión entre el océano Atlántico y el océano Pacífico respectivamente, significa un gran desafío para el desarrollo del transporte marítimo. En el año 2020 Panamá inició las consultas tendientes a revisar para modernizar su actual legislación sobre Marina Mercante, con el objetivo de mantener su liderazgo y competitividad a nivel global, informó la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).



### 3.6. Resumen

En el presente capítulo, se establecieron los parámetros de las principales herramientas jurídicas y consuetudinarias que se aplican en la actualidad en el campo del derecho marítimo, enfocándose específicamente en el campo de los Términos de Comercio Internacional del año 2020 (INCOTERMS 2020), y cómo a partir de un análisis de derecho comparado se puede inferir que los Estados Unidos Mexicanos, el Reino de España y la Unión Europea, poseen una regulación legal bastante desarrollada en relación con el derecho marítimo, mientras que dentro del istmo centroamericano, se observa que la República de Costa Rica y Panamá han empezado con la modernización de su legislación en materia marítima hace pocos años, mientras que el resto de Estados centroamericanos necesitan modernizar la misma. Con los conocimientos adquiridos en la lectura realizada, ahora ya se tiene una idea establecida de la legislación guatemalteca en materia marítima y sus efectos en el desarrollo económico que se desarrollará en el siguiente capítulo.





## CAPÍTULO IV

### **4. La evolución histórica de la regulación del comercio marítimo y su repercusión en el desarrollo económico guatemalteco**

Con el conocimiento de los capítulos anteriores, se llega al presente capítulo que puede inferirse como el aporte jurídico del sustentante para apoyar a la actualización de la legislación guatemalteca en materia mercantil marítima. Se iniciará con el análisis de la posición internacional en materia de política exterior del Estado de Guatemala referente al comercio marítimo, así como indicar el impacto económico y político del comercio marítimo en el Estado de Guatemala, no olvidando el estudio de los puertos marítimos existentes en el Estado de Guatemala, analizando la regulación del comercio marítimo en el libro III del Decreto Gubernativo 2946, vigente en el Decreto 2-70, referente al Código de Comercio y realizando la propuesta de actualización de política pública en materia del comercio marítimo dentro del Estado de Guatemala.

#### **4.1. Posición internacional en materia de política exterior del Estado de Guatemala referente al comercio marítimo**

Cuando se habla de política exterior se refiere a las acciones que toma un Estado frente a otro, o a un grupo de Estados; estas acciones ya sea en cualquier campo de la ciencia del Derecho determinan las relaciones que se pueden mantener fuera del territorio nacional.



Existen diversas definiciones con relación al tema de política internacional, a partir de las diversas definiciones:

Laviña y Baldomir (1983), expertos uruguayos en el tema de la política internacional, quienes definen a “la política exterior como las acciones de un Estado dentro del sistema político internacional” (p. 121), y afirma que además estudia el comportamiento de las acciones, objetivos y fines particulares de cada uno de los actores en el escenario internacional.

Además, Pearson & Rochester (2000) definen a la política exterior como un conjunto de prioridades y guías de acción, dadas ciertas circunstancias, que enmarcan la conducta de un país respecto a otro e influyen en las metas nacionales que buscan obtener los gobiernos para proseguir en la arena internacional, por último, establecen los instrumentos utilizados para alcanzar tales metas. (p. 153)

Mientras que Padelford y Lincoln (1962), expertos estadounidenses en política internacional y política exterior, explican que esta última consiste en una serie de acciones que un Estado toma para lograr objetivos nacionales más allá de los límites de su propia jurisdicción. (p. 306)

Es importante señalar que la política exterior parte de las políticas internas que llevan a cabo los gobiernos, es aquí en donde se determinan y concibe. Es importante hacer esta aseveración porque dentro de la política interna se da el marco y se delimita el interés nacional, siendo parte de los fundamentos de la política exterior, del cual se hablará más adelante.



Con estas definiciones, básicamente se puede observar una serie de similitudes al plantear lo que es la política exterior y qué se busca a través de ella. Es por ello que se dice que la política exterior responde a necesidades que tienen los Estados y que a través de sus gobiernos tratan de buscarles soluciones en el plano internacional, esto mediante los distintos mecanismos de interacción que existe entre los Estados.

Entre los alcances y límites de un Estado al formular su política exterior se puede establecer tres factores que lo determina:

- a. Los factores sistémicos o condiciones externas: “Que son aquellas condiciones externas al Estado que están presentes en el sistema internacional que rodea al país que formula la política exterior”. Es decir que las condiciones externas de un país afectan las decisiones que se toman en materia de política exterior. Es por ello por lo que el análisis de aspectos geográficos, las interacciones y los vínculos internacionales, así como la estructura del sistema internacional ayudarán a determinar la posición que tiene un país hacia afuera.
- b. Los factores de atributos nacionales o características del país: Los atributos nacionales influyen directamente en el poder nacional; poder que es concebido como la capacidad de actuar (y especialmente de ejercer influencia sobre otros) en el campo de las relaciones internacionales, es por ello que se pueden entender como ciertos atributos nacionales pueden contribuir o limitar las capacidades de los Estados y por lo tanto su comportamiento en el exterior. (Pearson & Rochester, 2000, p. 170)



Dentro de los atributos nacionales se identifican los siguientes: demográficos, económicos y gubernamentales.

- Demográficos: Se toma en cuenta cada uno de los aspectos que posee el Estado para realizar la política exterior. (población, cultura, grupos étnicos, entre otros).
  - Económicos: Son tres las características importantes de los atributos económicos, siendo los siguientes: el tamaño y tasa de crecimiento de la economía, su nivel de riqueza nacional y la naturaleza de su sistema económico. Esto es relevante porque de la estabilidad económica que tenga un Estado dependerá la vulnerabilidad que tenga a ser penetrado por parte de otros Estados, a sufrir de hambrunas recurrentes y una pobreza crónica, provocando así que su política exterior se oriente hacia la búsqueda de ayuda externa y de protección militar. (Pearson & Rochester, 2000, p. 175).
  - Gubernamentales: Estos atributos son definidos como las características del sistema de gobierno en la conformación de la política exterior. Dentro de éstos se pueden evidenciar que existen presiones burocráticas, los grupos de interés social, la opinión pública además del nivel de inestabilidad política interna que experimenta un régimen, “este último puede disminuir la credibilidad en la política exterior de un país y afectar el campo o la magnitud de la participación en el exterior.” (Pearson & Rochester, 2000, p. 183)
- c. Los factores de idiosincrasia: estos atributos son definidos como las características del sistema de gobierno en la conformación de la política exterior. Dentro de estos se pueden evidenciar



que existen presiones burocráticas, los grupos de interés social, la opinión pública además del nivel de inestabilidad política interna que experimenta un régimen, “este último puede disminuir la credibilidad en la política exterior de un país y afectar el campo o la magnitud de la participación en el exterior.” (Pearson & Rochester, 2000, p. 183)

## **4.2. Impacto económico-político del comercio marítimo en el Estado de Guatemala**

El comercio internacional ha tenido un gran impulso en los últimos 10 años en el Estado de Guatemala, no únicamente dentro del área de telecomunicaciones, sino también en el área del transporte multimodal, (es decir dentro del terrestre, aéreo y marítimo), ya que se realizan importaciones y exportaciones en menor tiempo y con mayor efectividad.<sup>6</sup>

- Año 2018

Un informe de la Comisión Portuaria Nacional señala que en el 2018 se movilizaron 26 millones 992 mil toneladas métricas de productos, que representaron un 1 % menos a las 27 millones 299 mil toneladas del 2017.

Por primera vez en 11 años, destaca el documento, la carga mostró una tendencia a la baja en los puertos que conforman el Sistema Portuario Nacional de Guatemala (SPN). El comercio exterior en todas las aduanas del país centroamericano, que incluyen las marítimas, terrestres y

---

<sup>6</sup> Entrevista realizada a la Magister Karla Andrea Rodríguez Velásquez, Maestra en Derecho Corporativo de la Universidad Rafael Landívar, con fecha 8 de abril de 2020.



aéreas, también disminuyó el año pasado en 395 mil 251 toneladas métricas. En este sentido, de las 31 millones 960 mil toneladas que se movilizaron por el Sistema Portuario Nacional en el 2017, bajó a 31 mil 563 mil en 2018.

Los puertos marítimos movilizaron el 78 % del total del comercio exterior del país el año pasado, lo que confirma el rol preponderante que juegan en la economía guatemalteca.

Según la entidad estatal, en el 2018 hubo un incremento del 7 % en la carga de contenedores, mientras que en los graneles sólidos se tuvo una caída del 6 %. La fuente explicó que el incremento en contenedores se debió a que antes, tradicionalmente, los productos eran transportados como carga suelta, pero ahora se hace solo en contenedores. Ello obliga a que se utilice este tipo de embalaje, lo que incide en proyectos de inversión tanto en infraestructura, como en equipos de manipulación y transferencia.

Según el SPN, existen cargas del comercio exterior del país cuya ruta natural hacia la costa este de Norteamérica, Europa y El Caribe debería transitar por los puertos del Caribe, sin embargo, se manejan en el Pacífico pasando por el Canal de Panamá.

De igual forma, la carga hacia mercados de la costa oeste de Estados Unidos y Asia es embarcada desde los puertos del Caribe, lo que requiere de una organización para que el desarrollo portuario sea como un sistema nacional integral.



Autoridades de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, señalaron que la baja correspondía la inversión efectuada durante el año 2018, pues se compró maquinaria para suplir la que se encontraba en mal estado.

#### - Año 2019

El movimiento de carga marítima creció 4 % en el 2019 y supone una recuperación en relación con el 2018, cuando se registró una caída del 1 por ciento, según las estadísticas de la Comisión Portuaria Nacional (CPN).

El sistema portuario guatemalteco transportó en el 2019, 27 millones 984 mil toneladas métricas de carga, mientras que en el 2018 la cantidad fue de 27 millones. Esta variación significa aumento del 4 %, y el indicador está por arriba del 3.5 %, que fue el crecimiento de la economía el año pasado.

En Guatemala, el 77 % del comercio exterior —exportaciones e importaciones, con base en el peso— es movilizadopor el transporte marítimo, el 22 % terrestre y 0.2 % aéreo, según el informe. Las cifras detallan que los puertos del Atlántico transportaron 11.4 millones de toneladas y el Pacífico 16.5 millones.

Los puertos del Caribe movilizaron 6 millones de toneladas de embarque y 5.3 millones de desembarque, mientras en el Pacífico fue de 3.7 millones de embarque y 12.8 millones de desembarque.



El movimiento de carga en el Caribe tuvo una caída del 5.8 %, mientras en el Pacífico el crecimiento fue de 11.3 %.

Las estadísticas detallan que la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, en Izabal, tuvo una caída en el movimiento de carga del 7 %, y es el segundo año consecutivo que cierra en negativo.

Ese puerto transportó 7.5 millones de toneladas en el 2019, menor a los 8 millones del 2018.

La terminal ferroviaria de Puerto Barrios reportó una caída de 4 %, y el tonelaje transportado fue de 3.8 millones, mientras en el 2018 alcanzó los cuatro millones.

#### - **Año 2020**

Con el propósito de establecer acuerdos para la promoción sobre el intercambio marítimo entre el Estado de Guatemala y los Estados Unidos Mexicanos, una delegación guatemalteca se reunió con por funcionarios mexicanos encabezados por Héctor López Gutiérrez, coordinador general de Puertos y Marina Mercante y la directora general del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, de la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (Amexcid), Alejandra Ícela Martínez.

Entre los acuerdos alcanzados en la reunión está la revisión conjunta de las bases de colaboración y la implementación de estrategias de promoción, así como la firma del



hermanamiento entre ambos puertos (Puerto Chiapas-Puerto Quetzal), se estimaba que diera inicio en mayo del presente año, sin embargo, a raíz de la emergencia del COVID-19 tuvo que posponerse. Inclusive se indicaba que el potencial que brinda Puerto Chiapas como nodo logístico para el intercambio comercial desde y hacia Centroamérica, así como con otros mercados internacionales, lo convierten en lugar estratégico para el impulso del proyecto de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) con Guatemala y, posteriormente, con otros países mesoamericanos.

El acercamiento de ambos puertos, en su momento, se pensaba que fuera parte de la estrategia del gobierno mexicano para promover el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, para atraer recursos que fortalezcan los procesos de integración y desarrollo de 10 países mesoamericanos, a través del impulso al **Transporte Marítimo De Corta Distancia (TMCD)**, para ayudar a reducir las desigualdades económicas y sociales que prevalecen en la región sur-sureste. El potencial de la ruta de TMCD preveía iniciar el desarrollo de nuevos negocios a partir de la vocación del puerto, así como el incremento de manera significativa en el intercambio de mercancías, el cual aumentará la demanda de los servicios portuarios y dará mayor apertura comercial entre ambos países.

### **4.3. Puertos marítimos existentes en el Estado de Guatemala**

#### **a) Puerto de San José**

“Es un puerto marítimo situado en la costa del Pacífico de Guatemala, en el departamento de Escuintla” (Arriola, 2009, s. p.). Fue trasladado originalmente desde el puerto de Iztapa según la



designación del General Rafael Carrera en el año de 1851. El puerto San José fue establecido en la región de El Zapote con base en el Decreto No. 69 de 12 de marzo de 1852.

Después del cierre del Puerto de Iztapa –en 1853–, el primer comandante del puerto San José fue el Teniente Coronel Gregorio Solares. “A partir de 1865 fue considerado el puerto más importante de Guatemala” (Arriola, 2009, s. p.).

En 1862 se había acordado un contrato en Londres, Inglaterra, para la construcción de dos muelles de hierro –uno para San José y otro para el puerto de San Luis–, sin embargo, el muelle sería terminado en el gobierno del presidente Vicente Cerna. El primer barco en encallar en el puerto fue la goleta “Tres Amigos” de Costa Rica el 14 de octubre de 1854. En 1873 el Gobierno Revolucionario establecería una línea de ferrocarril entre la villa de Escuintla y el Puerto. Después del avance industrial y económico del puerto, el municipio de San José sería erigido el 2 de enero de 1875, y tomaría como cabecera al mismo puerto (Arriola, 2009, s. p.).

#### **b) Puerto de Santo Tomás de Castilla**

El Puerto Santo Tomás de Castilla es un desembarcadero fundado en la Bahía de Amatique –Izabal– en Guatemala, el 7 de marzo de 1604, por el piloto Francisco Navarro, como lugar alternativo a Puerto Cortés en Honduras. El Gobierno de Jacobo Árbenz, en 1955, inició la modernización de dicho puerto. El Congreso de la República creó, mediante ley del 8 de julio de 1963, la entidad autónoma Puerto Santo Tomás de Castilla. En 1969 se completó



una segunda etapa de mejoramiento de las instalaciones y se elevó la capacidad de atracada a seis barcos de altura. Durante un tiempo se le llamó Puerto Matías de Gálvez. (Asociación de Amigos del País, 2004, s. p.)

Santo Tomás de Castilla se encuentra ubicado en el departamento de Izabal, Bahía de Amatique, región nororiental República de Guatemala, en las coordenadas geográficas (Longitud Oeste 88°37' Costa Atlántica / Latitud Norte 15°42' Mar Caribe) a 295 kilómetros de la Ciudad Capital. Su canal de acceso tiene un ancho de 90 metros y una longitud de 10,700 metros con 11 metros de profundidad y un área de Dársena de 677,640 m<sup>2</sup>. El muelle comercial es tipo marginal con un ancho de longitud de 914.52 metros dividida en 6 atracaderos de 152.42 metros, uno especializado para graneles líquidos y también carga en general, 4 atracaderos para carga sólida/líquida y carga general y otro para cruceros y también carga general y en contenedores.

### **c) Puerto Quetzal**

Es un puerto de Guatemala, situado en el departamento de Escuintla, principal atracadero del país frente al Océano Pacífico. Es de carácter estatal, pero desde 1983 se utiliza un sistema mixto, al autorizar a particulares la prestación de ciertos servicios para su utilización, con tarifas fijadas por la Empresa Portuaria Quetzal y aprobadas por Acuerdo de Gobierno. Puerto Quetzal se encuentra a pocos kilómetros del municipio de Puerto de San José, en el litoral del Pacífico, exactamente a 98 kilómetros de la capital de Guatemala (...). La construcción de Puerto Quetzal fue iniciada por el gobierno del general Romeo Lucas García



e inició operaciones en 1983. En 1985, fue creada la entidad autónoma Empresa Portuaria Quetzal (Diccionario Histórico Biográfico de Guatemala, 2004, s. p.)

Puerto Quetzal le pertenece al Estado, sin embargo, desde sus inicios en 1983 utiliza un sistema mixto de explotación, al autorizar a particulares la prestación de ciertos servicios al buque y a la carga con tarifas fijadas por la Empresa Portuaria Quetzal y aprobadas por Acuerdo de Gobierno. La finca de Puerto Quetzal esta zonificada en 10 zonas específicas de trabajo (ver mapa). Su canal de acceso tiene una profundidad desde 12 hasta 16 metros (bajo cero hidrográfico), del acceso a 625 metros de la playa, sus dimensiones son 210 metros de ancho entre morros y a la entrada de la dársena de 340 metros. El muelle comercial tipo marginal con un ancho de 810 metros de longitud y una profundidad de 11 metros (bajo cero hidrográfico) dividido en 4 atracaderos, 2 para carga general sólida/líquida y 2 para manipular carga general y una rampa multipropósitos, además un muelle de servicios y un muelle auxiliar, donde puede atender buques desde graneles sólidos, contenedores, carga general, entre otros. Puerto Quetzal consta de una terminal de carbón y combustible, una terminal de cruceros y una terminal de gas.

#### **d) Puerto de Champerico**

El Puerto de Champerico está situado en el municipio del mismo nombre situado Departamento de Retalhuleu ubicado en la parte suroccidental y según datos de María Teresa Villanueva Sosa, está a 223 kilómetros de distancia de la Ciudad Capital de Guatemala. Tiene una latitud de 14.17 norte y una longitud de 91.55 oeste. El poblado de Champerico fue fundado



a principios de 1800, sin embargo, desde 1900 por la compañía Champer & Compañía, refiere que se exportaba madera fina y el puerto fue habilitado para el comercio de importación y de exportación el 10 de junio de 1871 por el general Miguel García Granados, presidente de la República.

En un principio el puerto se manejó por un grupo de finqueros del área de Quetzaltenango para exportar café, ganado y banano. El Puerto de Champerico también prestaba el servicio de tránsito de pasajeros. En ese tiempo los viajes internacionales solo podían efectuarse por medio de la vía marítima. En la década de los años treinta la empresa “La Casa de Grace y Cía.” se encargó de la agencia marítima de Champerico y posteriormente se le concesionó a la firma “J.R. Collins y Cía. S en C”. En el Gobierno de Carlos Castillo Armas las autoridades municipales de la región donde se encuentra ubicado el Puerto de Champerico lo convencen para que compren la “Compañía de Agencias de Champerico S.A.” y el muelle costero, siendo propiedad de “J.R. Collins” por Q 250,000.

Para la operación y administración del puerto se creó la Empresa Portuaria Nacional de Champerico (EPNAC) el 29 de junio de 1955, según Decreto Presidencial Número 334, reformado por el Decreto Número 519 de la Presidencia de la República y por número 137-96. En la década de los 60, y hacia finales de los 70 la EPNAC realizó inversiones importantes en bodegas y patios para ampliar su capacidad de almacenamiento para productos de exportación, principalmente algodón y café. En la época de los 70 bajó considerablemente la producción de algodón debido a que el precio del mismo descendió en el mercado internacional por la aparición de materiales sintéticos sustitutos y porque el cultivo de éste en otros países produjo un aumento



considerable en la oferta. El fenómeno del algodón afectó al puerto en el movimiento de exportación de algodón e importación de fertilizantes.

En 1982 cuando Puerto Quetzal comenzó a operar, el Puerto de Champerico dejó de operar como puerto comercial en la Costa del Pacífico, dedicándose a prestar servicios a la flota camaronera y lanchas pesqueras y semi-industrial que operan en la zona. Está situado en la costa del Pacífico y como ya se dijo en el departamento de Retalhuleu y según datos de la Comisión Portuaria Nacional el municipio de Champerico en todo su límite de la costa sur es bañado por el Océano Pacífico.

Posee además las lagunas Del Negro, El Corchal, El Negrito, La Zarza, Sabatos; los ríos que irrigan las tierras de este municipio son Bolas o Rosario, Comepan, Jesús, etc.; los zanjones son Acapolón, El Pijuy, El Tigre, etc.; las pampas El Carrizal, El Corcho y El Palmo; La Barra El Manchón; y los esteros Acapán, Chapán, del Muerto, Manchón, etc. En este municipio se encuentra la montaña conocida como La Palanca, la cual le da una vista panorámica al valle. De lo aquí escrito se infiere que efectivamente este puerto tiene un gran potencial turístico, que podría explotarse también por sus recursos naturales, al terminar la construcción del nuevo muelle, pero se necesita una inversión del Instituto Guatemalteco de Turismo y otros inversionistas privados para darle vida a este proyecto.

#### **e) Terminal Portuaria Puerto Barrios**

Es el muelle más antiguo en el Litoral del Atlántico de Guatemala, se encuentra ubicado dentro de la Bahía de Amatique en la ciudad de Puerto Barrios, Izabal, y reconociendo su valor



histórico se cita aquí a Nicolás Solares Cortéz, que escribe acerca de la historia de este puerto y anota que el 1 de mayo de 1884 durante el gobierno del general Justo Rufino Barrios se firmó un contrato con la Compañía Shea Cornick & Cía. En este contrato se dieron los lineamientos para construir el primer muelle que sería de hierro y en su alrededor un largo malecón de concreto; aquí se mencionó por primera vez el nombre de “Puerto Barrios”.

La construcción de este Puerto iba aunada a la construcción del Ferrocarril del Norte. Los esfuerzos del general Barrios no lograron concretarse. En el gobierno de José María Reyna Barrios se pudo realizar la construcción de cinco tramos del Ferrocarril, desde Puerto Barrios hasta El Rancho entre 1892 y 1896. El 5 de diciembre de 1895 el general Reyna Barrios puso la primera piedra con la cual quedaron inaugurados los trabajos en el nuevo puerto, aunque este ya tenía 11 años de existir como villa, el decreto 513 de 1895 marcó formalmente su fundación.

El muelle de Puerto Barrios fue construido por la empresa de ferrocarriles como terminal portuaria junto con un malecón de concreto. El muelle inicial tenía 354 metros de longitud y 15 de ancho, luego se ampliaba en 40 metros. En sus inicios fue operado y administrado por la Compañía Productora de Banano United Fruit Company. Fue durante el gobierno de Julio César Méndez Montenegro, el 27 de diciembre de 1968, que las instalaciones del muelle de Puerto Barrios; que eran en ese entonces propiedad de Ferrocarriles Internacionales de Centro América, fueron nacionalizados y se creó la empresa FEGUA (Ferrocarriles de Guatemala) quien quedó a cargo de la administración y de las actividades del puerto. A consecuencia del terremoto del 4 de febrero de 1976 las instalaciones del muelle de Puerto Barrios se hundieron en el mar en un 90 %. El puerto quedó totalmente inhabilitado para cualquier tipo de operación portuaria.



COBIGUA, S.A. (Compañía Bananera Guatemalteca Independiente, S. A.) dedicada al cultivo, exportación y comercialización del banano, encontraba serios problemas para poder competir en el mercado internacional en cuanto a los precios de sus productos, debido a que los costos portuarios de Santo Tomás de Castilla eran muy elevados e incidían en el costo internacional de su producto, lo que los dejaba fuera de competencia. Debido a este problema, se establecieron pláticas con el gobierno de Guatemala en la época del presidente Vinicio Cerezo Arévalo y FEGUA para que se les permitiera invertir en la reconstrucción del muelle de Puerto Barrios.

A principios de 1990, el Gobierno de la República de Guatemala otorga un “usufructo oneroso” a Cobigua por 25 años, comprometiéndose está a reparar las instalaciones del muelle, dragar los accesos al mismo, mejorar las instalaciones portuarias en tierra y todo esto con el entendido que todas las construcciones y mejoras que durante ese lapso se efectuaran, al finalizar el usufructo automáticamente pasarían a favor de FEGUA.

Puerto Barrios está ubicado a 300 kilómetros de distancia de la Ciudad Capital de Guatemala por medio de la Ruta CA-9, Carretera al Atlántico. Se enlaza con el Puerto de Santo Tomás de Castilla por un tramo de carretera de 5 kilómetros. También puede conectarse con los Puertos ubicados en el litoral del Pacífico y con los países vecinos México, Honduras y El Salvador. Su posición geográfica es la siguiente: Latitud 15° 44'3”N. y longitud 88° 36'21” W. El muelle es de concreto del tipo espigón o espolón, tiene una longitud en su lado sur de 288 metros y un calado de 9.50 metros; en el lado norte tiene una longitud de 264 metros y un calado de 7.50 metros y maneja carga contenedorizada, carga general, gráneles líquidos y gráneles sólidos tanto



en carga como en descarga. Los tipos de buque que puede atender son: cruceros, granel sólido, portacontenedores, tanques, gaseros, barcazas, frigoríficos, carga general, roll on-roll off y buques de carga distintos de los anteriores

#### **4.4. Regulación actual del Comercio Marítimo en el libro III del Decreto Gubernativo 2946, vigente en el Código de Comercio Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala**

Para establecer el contenido del derecho comercial marítimo en Guatemala, exclusión hecha de los usos, costumbres, convenios y tratados internacionales que rigen la actividad económica de la navegación por mar con fines de comercio, en el contenido del Libro III del Código de Comercio que estaba contenido en el Decreto Gubernativo 2946, del presidente Jorge Ubico, que no es más que una reformulación del Decreto Gubernativo 191, emitido por el presidente de la República de Guatemala, Justo Rufino Barrios, el 20 de julio de 1877.

Antes de esta fecha la actividad comercial, en nuestro país se regía por las leyes españolas que venían desde el tiempo de la Colonia y que se conocían como Ordenanzas de Bilbao. El código de 1877 fue redactado tomando en cuenta la orientación del Código de Comercio francés de 1807, el español de 1810 y los códigos de México y Chile, que seguían las directrices de la codificación del siglo XIX. Así el libro tercero del Código de España de 1829, al igual que el libro tercero del de 1877 y del de 1942 en Guatemala, tratan la materia de comercio marítimo. (Villegas Lara, 2010, p. 335).



El libro de Comercio Marítimo, que se encuentra dentro del Decreto Gubernativo 2946, se encuentra vigente en el Código de Comercio actual que es el Decreto 2-70 del Congreso de la República. A raíz de lo preceptuado en relación con lo investigado en el presente trabajo se debe tomar en cuenta en primera instancia como se desglosa los capítulos del Decreto Gubernativo 2946, que se refiere al Libro III del Comercio Marítimo, consta de 480 artículos, ocho títulos que a su vez se dividen en sus respectivos capítulos, de la siguiente manera:

## **TÍTULO I**

### **De las naves mercantes y de los propietarios y copropietarios de ellas**

#### **Capítulo I: De las naves mercantes**

Versa desde el Artículo 827 al Artículo 851 de la presenta norma, dentro de la cual se realiza un esbozo de lo que se refiere al concepto de la palabra nave que consiste en comprender el casco y la quilla, los aparejos y accesorios de toda embarcación principal, sea cual fuere su denominación y magnitud, sea de vela, remo o vapor.

De igual forma se indica el concepto de aparejos que designa los palos, botes, anclas, cables, jarcias, velamen, mástiles y todos los demás objetos fijos o sueltos que, sin formar parte del cuerpo de la nave, son indispensables para su servicio, maniobras o navegación. No designa ni comprende el armamento, vituallas, flete devengado y salarios anticipados a la tripulación.

La nave es considerada un bien mueble y a partir del mismo las mismas responden de las deudas comunes y privilegiadas del propietario y pueden ser perseguidas en poder terceros,



según el Artículo 829. Ahora bien, es importante mencionar que dicho Artículo se encuentra en armonía con el Código Civil contenido en el Decreto Ley 106. El régimen legal del buque, como bien objeto de inscripción en el Registro de la Propiedad, está sujeto a los Artículos 1125 inciso 7, 1185, 1207 y 1215. En estos artículos el término “nave” es utilizado únicamente para los aviones y en los mismo está previsto que la propiedad se formaliza en escritura pública y se complementa con la matrícula que está sujeta a disposiciones de naturaleza administrativa.

Para adquirir una nave por prescripción se requiere, a más de título y buena fe, el transcurso de diez años de posesión o faltando título traslativo de dominio solo podrá adquirirse la propiedad de la nave por la prescripción extraordinaria de treinta años. Se observa que esta parte posee mucha relación con lo establecido. La excepción es clara en establecer que el capitán no puede adquirir por prescripción la propiedad de la nave que gobierna a nombre de otro.

La propiedad de las naves guatemaltecas vendidas fuera del territorio de la República se transmite según las leyes o usos vigentes en el lugar del contrato. (Aquí se infiere una rama de Derecho Internacional Privado).

Puede existir una venta de la nave de dos maneras:

- Si fuere vendida hallándose en viaje el flete corresponderá al comprador.
- Pero si la misma hubiere llegado la nave a su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

La única forma de probar el dominio de la nave es por medio de una escritura pública.



Existen los llamados créditos privilegiados sobre la nave o su precio, en relación con los derechos de este en el puerto, el salario de los depositarios y guardianes de la nave, la renta del almacén, las deudas que se hubieren contraído en el último viaje en beneficio de la nave, las primas de seguros y las indemnizaciones entre otros. Llama la atención que al indicar que dichos créditos comprenden tanto el capital y los intereses gravados, y al momento de concursarse la nave se observará lo establecido en el Artículo 839 de dicho Libro.

Al momento de existir quiebra por parte del propietario, los acreedores privilegiados de la nave serán preferidos en la distribución del precio de ella a los demás acreedores de la nave, debiendo justificar sus créditos a partir de lo preceptuado en el Artículo 843 de dicha norma.

Los créditos privilegiados y el derecho de los acreedores prescriben por la venta judicial o extrajudicial del viaje. Pero si en el momento de la vena existen pendiente responsabilidades de la nave, los acreedores privilegiados o comunes podrán solicitar la rescisión de la venta por falta de pago o fraude de ley.

Así mismo, los acreedores también podrán solicitar el embargo y remate de un buque guatemalteco, haciendo constar que la nave que se hallare despachada<sup>7</sup> no podrá ser objeto de medida cautelar salvo por el hecho de existir deudas contraídas con el objeto de aprestarla y aprovisionarla para el viaje. En el caso de una nave extranjera no podrán ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas dentro del territorio guatemalteco,

---

<sup>7</sup> Según el mismo Artículo, la nave se considera despachada en el momento en que el capitán obtiene del comandante del Puerto el permiso de zarpar.



Resulta interesante observar también que los capitanes, maestros o patronos no están autorizados por razón de su oficio para enajenar las naves de su mando, salvo el caso de que, si la nave que estuviere en viaje llegare al estado de no poder navegar, puede solicitar su venta ante la autoridad correspondiente del primer puerto de su escala. Y a partir de lo anterior el Juzgado autorizará la venta judicial. Si la misma fuere en puerto extranjero, la solicitud se deberá hacer ante el Cónsul guatemalteco.

## **Capítulo II: De los propietarios y copropietarios de la nave**

Versa desde el Artículo 852 al Artículo 864 de la presente norma, dentro de la cual se realiza un esbozo de lo que se refiere a los propietarios y copropietarios de la nave.

En relación con los extranjeros propietarios de una nave guatemalteca, queda sometido a las prescripciones de la “ley de navegación” y, asimismo, se indica que la copropiedad de la nave no constituye una sociedad sino una comunidad de intereses.

El dueño de una nave o los copartícipes pueden administrar la misma, si en dado caso reúnen el precepto de ser comerciantes según lo indica el Artículo 866 de dicha norma, sin embargo, al momento de no serlo deberán nombrar a una persona por medio de escritura pública. El administrador de la nave tendrá las mismas facultades que un naviero, salvo el hecho de tener ciertas modificaciones o restricciones que se realicen en la escritora pública.



Se establece de interés común las resoluciones relativas al armamento, equipo y aprovisionamiento de la nave, el nombramiento del administrador, la elección de capitán y tripulación y los contratos celebrados con ellos, la reparación, fletamento e instrucciones para el viaje y en general todo lo que concierne a la nave y su uso.

Si en dado caso se encontrare la nave en el puerto de su matrícula o armamento, el propietario es personalmente responsable de los gastos de refacción y demás que en ella se realicen. De la misma manera deberán realizarlo los coparticipes.

Todo condueño de una nave debe de contribuir a la proporción que le pertenece al armamento, equipo, aprovisionamiento y reparaciones, salvo está ultima ya que deberá realizarse consensos entre quienes poseen la mayoría y minoría de la representación del buque, a efecto de que los primeros no fijen a su antojo el costo de la reparación del mismo. Si en dado caso al momento de llegar a un consenso, la minoría no realiza el aporte del mismo en un plazo perentorio de ocho días o podrá renunciar a su derecho a favor de los condueños. Si en dado caso se da el vencimiento del plazo se entiende que la minoría renuncia a sus partes en la nave, procediendo a adjudicar su porcentaje proporcionalmente a los copropietarios por el valor existente en la tasación.

¿Qué pasa si en dado caso la mayoría no aceptará la adjudicación? Se procederá a solicitar al Juzgado respectivo para solicitar dinero a la gruesa y pedir su embargo y venta en subasta pública.



¿Qué pasa si en dado caso la minoría solicita reparación de la nave que no es autorizada por parte de la mayoría? Se procederá a solicitar al Juzgado respectivo un reconocimiento judicial para que peritos designados puedan realizar el mismo.

Todo copropietario tiene el derecho de vender su parte a un tercero, existiendo el derecho de tanteo entre sus copartícipes por el plazo de 30 días.

Una acotación precisa: dichas disposiciones nos son aplicables dentro de las aguas interiores del Estado.<sup>8</sup>

## **TÍTULO II**

### **De las personas que intervienen en el comercio marítimo**

#### **Capítulo I: Del naviero o armador**

Villegas Lara (2010) indica que se entiende por “naviero” a la persona individual o jurídica que se dedica a explotar un buque que destina al transporte de personas o mercaderías (p. 343).

Como consecuencia de la antigüedad de la ley, el concepto de naviero coincide poco con el que la doctrina mercantil nos da acerca de este sujeto, pues al decir el artículo 865, “llámese

---

<sup>8</sup> Las aguas interiores del Estado son las situadas en el interior de la línea de base establecida para medir la anchura del mar territorial. Las aguas interiores forman parte del territorio del Estado propiamente dicho. Están sometidas a la soberanía plena del Estado ribereño, sin limitación alguna de carácter general impuesta por el derecho internacional. No obstante, cuando el trazado de un línea de base recta produzca el efecto de encerrar como aguas interiores zonas que anteriormente se consideraban como parte del mar territorial o de alta mar, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente, es decir, la soberanía estará sometida a la misma limitación que en el mar territorial.



naviero o armador” a quien se dedica al servicio de transportación pareciendo entonces que se trata del mismo sujeto.

Versa desde el Artículo 865 al Artículo 891 de la presente norma, dentro de la cual se realiza un esbozo de lo que se refiere al naviero o armador, siendo la persona que, sea o no propietario de la nave, la apareja pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibiendo las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

## **Capítulo II: Del capitán**

Versa desde el Artículo 892 al Artículo 917 de la presente norma, es menester indicar que el capitán el jefe superior de La nave mercante, encargado de su gobierno y dirección, mediante una retribución convenida con el naviero. La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y seguridad de las personas y carga que conduzca, según lo indica el Artículo 892.

Cabe indicar también según lo establecido el Artículo 893 de dicha norma, el capitán es también delegado de la autoridad para la conservación del orden en la nave y salvación de los pasajeros, gente de mar y carga. Es al mismo tiempo factor del naviero y representante de los cargadores en todo lo relativo a interés de la nave y su carga de la expedición, no pudiendo ser menor de edad ni tener menos de 5 años de experiencia según lo estipulado dentro del Artículo 895.



Las atribuciones del capitán se encuentran contempladas en el artículo 901 de dicha normativa, entre la cual resalta la primera, siendo esta la de dictar órdenes necesarias para el gobierno y dirección de la nave.

### **Capítulo III: Del piloto**

Versa desde el Artículo 918 al Artículo 924 de la presente norma, dentro de la cual se puede establecer la definición de piloto estipulada dentro del Artículo 918 donde indica que el piloto toma el gobierno y dirección del buque por muerte, ausencia o inhabilidad del capitán, a no ser que el naviero hubiere nombrado persona que lo reemplace.

### **Capítulo IV: Del contraмаestre**

Versa desde el Artículo 925 al Artículo 929 de la presente norma, el contraмаestre existe en virtud de la imposibilidad e inhabilitación del piloto, y tomará el gobierno y la dirección de la nave, quedando sometido a todas las prescripciones legales relativas al capitán. El que no puede ser piloto no puede ser contraмаestre. El cargo que posee dicho sujeto es ser el jefe inmediato de la tripulación y le corresponde mandar las maniobras bajo las órdenes del capitán, distribuir a bordo los trabajos mecánicos entre los hombres de mar y vigilar que los ejecuten debidamente.

Existe un aspecto esencial que posee el contraмаestre y es el de reconocer el aparejo y todos los demás objetos necesarios al servicio de la nave, cuidar de su conservación y dar cuenta al capitán de las faltas y deterioros que notar, así mismo su función principal es mantener el orden y



la disciplina en la tripulación, cuidar que los hombres que la componen cumplan con sus respectivas obligaciones y dar pronto aviso al capitán de cualquier circunstancia que existiere.

Es fundamental indicar que el contraatastrea es responsable de los daños y perjuicios que sobrevengan por su culpa, y si los mismo fueren causados por dolo, será castigado con arreglo al Código Penal.

### **Capítulo V: Del sobrecargo**

Versa desde el Artículo 930 al Artículo 935 de la presente norma, dentro de la cual indica que el sobrecargo es un factor<sup>9</sup> nombrado por el naviero o por los cargadores, en consecuencia, está sujeto a su capacidad, modo de contratar y responsabilidades, a las disposiciones que contiene lo relativo al capitán. Y se reafirma con lo indicado en el Artículo 931, donde indica que el naviero otorgará al sobrecargo un poder especial que será comunicado al capitán.

El sobrecargo también cuida de la conservación y venta de la carga, compra de las mercaderías de retama, asiste a las juntas de oficiales y lleva un libro de cuenta y razón; no podrá tener injerencia en el ejercicio de las atribuciones que privativamente competen al capitán y será solidario de las actividades que realice. Se prohíbe al sobrecargo llevar a cabo negocios durante el viaje que realice.

---

<sup>9</sup> Según se indica en el Código de Comercio, entre los Artículos 263 al 272, el factor son aquellos sujetos que sin ser comerciantes tienen la dirección de una empresa o de un establecimiento. Para ser factor se requiere tener la capacidad necesaria para representar a otro. Se constituye mediante mandato con representación, otorgado por el comerciante, por nombramiento que le extiende este último o por contrato de trabajo escrito. Los factores negocian y contratan a nombre y por cuenta del respectivo comerciante y deben expresarlo así en los documentos que con tal carácter suscriban.



## **TÍTULO III**

### **De los contratos de los hombres de mar**

La legislación del comercio marítimo, incluyendo la del siglo XIX, regula las relaciones jurídicas que se entablan entre el empresario naviero o quien resulte ser el patrono de la tripulación que viabiliza con su trabajo los viajes que realiza el medio de transporte llamado buque. Dentro del presente título se trata de estas relaciones y constituye lo que podría llamar un derecho laboral marítimo, que va más allá de la legislación laboral que rige las relaciones jurídicas que se dan en tierra con motivo del trabajo. Y precisamente por la naturaleza y trayecto de los viajes que hacen los buques, saliendo periódicamente del mar territorial de los Estados que los abanderan, es que las disposiciones legales aparecen en el Derecho Laboral Internacional. (Villegas Lara, 2010, p. 344)

Versa desde el Artículo 936 al Artículo 971 de la presente norma, e indica que las palabras hombres de mar y gente de mar, en su acepción legal, significan las mismas personas que las palabras tripulación o equipaje. Asimismo, comprenden a los marineros y grumetes de la nave y a los oficiales de ella, excepto el capitán.

El contrato de embarco se encuentra regulado en el Artículo 938 del Libro III del Decreto Gubernativo 2946,

como un contrato celebrado por los hombres de mar con el naviero o con el capitán, representando al primero, consistente respecto de los primeros en prestar a bordo los



servicios estipulados y de parte del segundo en recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo o retribución convenidos (s. p.).

Dicho contrato también se encuentra regulado actualmente en el Código de Trabajo, Decreto Número 1441 del Congreso de la República de Guatemala, en el Capítulo Séptimo del Título Cuarto; pero se hace necesario actualizar dicha normativa pues también es bastante antigua y se ha quedado rezagada a los avances del comercio y a la evolución del mismo derecho laboral.

## **TÍTULO IV**

### **Del fletamento, del conocimiento y de los pasajeros**

Conforme a la doctrina, el naviero, que puede ser propietario o no del buque que utiliza para el transporte, es el sujeto que, como comerciante que presta un servicio, transporta mercaderías o personas en buque, celebrando el originalmente llamado el contrato de fletamento y que en la actualidad es el contrato de transporte de cosas o personas tipificado en el Código de Comercio con ese nombre.<sup>10</sup> (Se denomina contrato de transporte).

Se equipará al contrato de transporte, regulado en los Artículos del 794 al 823 del Código de Comercio vigente. Esta situación provocó una duplicidad de normativa respecto a ese contrato en un mismo cuerpo legal; y además, la definición contenida en el Decreto Gubernativo 2946, puede llamar a la confusión por hablar de arrendamiento y confundirse con el contrato de

---

<sup>10</sup> Según lo indica el Artículo 794 del Código de Comercio Decreto 2-70: Por el contrato de transporte, el porteador se obliga, por cierto, precio, a conducir de un lugar a otros pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario y dentro de la aplicabilidad de la misma, según lo indica el artículo 795 de dicha norma “Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán al transporte por tierra, por agua y por aire”.



arrendamiento que se detallará a continuación. De cualquier forma, se debe integrar el ordenamiento jurídico, y la solución al primer problema la da la Ley del Organismo Judicial en el Artículo I al establecer: “las leyes se derogan por leyes posteriores: (...) b) Parcialmente por incompatibilidad de disposiciones contenidas en las leyes nuevas con las precedentes; (...)”.

Tomando en cuenta lo previsto es el Código de Comercio, se puede establecer que lo referente al fletamento dentro del presente título se encuentra derogado, pues el contrato de transporte regulado como contrato típico en dicho Código, comprende el servicio por tierra, aire y mar. En ese sentido, al anterior contrato de fletamento, se le debe denominar ahora contrato de transporte marítimo.

## **TÍTULO V**

### **De los riesgos y daños del transporte marítimo**

#### **Capítulo I: Reglas generales**

El tema de los riesgos que los buques y lo que transportan puedan afrontar en el mar, ha dado lugar a lo que en la legislación y la doctrina se conoce con el término de avería. Conforme a la doctrina, la avería es todo gasto en que se incurre para conservar el buque o lo que se transporta, o ambas cosas a la vez, o para cubrir los años que se sufren en el proceso de navegación.

Regularmente se clasifica la avería en:

- Avería común o gruesa



- Avería simple o particular

La legislación nacional les llama simplemente avería común y avería particular.

## **Capítulo II: De la avería común, de la resolución para causarla y del echazón**

En el artículo 1088 se establece que se reputa como avería común (o gruesa), no solo el daño que en virtud de deliberaciones motivadas y antes o después de emprendido el viaje se causan en conjunto o separadamente al buque o a su carga, para salvarlos de un inminente riesgo de mar, sino también el daño sobreviniente por consecuencia directa e inevitable del sacrificio y los gastos imprevistos ejecutados en provecho común de las épocas y forma indicada. (Villegas Lara, 2010, p. 348)

Luego en el artículo 1089 se da una lista de hechos que deben estimarse como averías comunes. Las llamadas Reglas de York y de Amberes, contribuyen a clarificar cuando se está ante un hecho que clasifica dentro de la avería común, los que, aun cuando están tipificados en la ley, la decisión que tome el capitán del buque para salvar el buque o la carga deberá ser razonable. El carácter de la avería común consiste en que todos los interesados en el buque y en lo que se transporta, van a soportar las consecuencias de las medidas tomadas con motivo del salvamento, como costo de la avería. En resumen, en la avería común hay un costo para todos, distribuido según el valor del interés que cada uno tiene. (Villegas Lara, 2010, p. 349)



### **Capítulo III: De la justificación, regulación y repartimiento de las averías comunes**

### **Capítulo IV: De la avería particular**

La avería particular o simple, según la doctrina está establecida en el Artículo 1123. La avería simple (o particular) “(...) son los gastos y perjuicios causados en el buque o en su cargamento que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga.” (Broseta Pont, 1971, p. 699)

### **Capítulo V: Del abordaje**

El abordaje es toda colisión fortuita de buques que causa un daño. Como en principio se presume fortuito, e buque que lo sufre tiene que soportar la pérdida. Pero si fue ocasionado por dolo, negligencia o impericia del capitán o de la tripulación de los buques que choquen, el daño lo indemniza el culpable. Y si la culpa la tienen ambos capitanes o tripulaciones, cada buque soportará su respectivo daño. (Villegas Lara, 2010, p. 349)

### **Capítulo VI: De la arribada forzosa**

La arribada forzosa ocurre cuando un barco tiene que entrar necesariamente a un puerto que no era su destino. Tanto en la doctrina como en nuestra ley está establecido que la arribada forzosa puede ser legítima e ilegítima.



- Es legítima cuando el barco entra a puerto distinto por un caso fortuito inevitable.
- Es ilegítima cuando se hace por dolo, negligencia o impericia del capitán. La arribada forzosa se encuentra regulada del artículo 1135 al 1148 del Libro III. (Villegas Lara, 2010, p. 349)

### **Capítulo VII: Del naufragio y varamiento**

Dicho capítulo se encuentra regulado en los Artículos del 1149 al 1166 de Libro III del Decreto Gubernativo 2946. Para empezar, se debe indicar que el naufragio según lo indica el *Diccionario de la Real Academia Española* es la pérdida o ruina de la embarcación en el mar o en río o lago navegables, así mismo puede establecerse que es un buque naufragado, cuya situación ofrece peligro para los navegantes y el varamiento o encalladura se produce cuando un buque toca en un fondo o banco de arena y queda aprisionado en él sin poder seguir flotando y navegando, corriendo el riesgo de destrozarse o hundirse si no puede zafarse. El hecho de rascar o tocar la quilla o carena de la embarcación con el fondo no es varada si no se ha dejado de flotar y el buque no queda inmovilizado durante cierto tiempo.

## **TÍTULO VI**

### **Del préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo**

Este tipo de contrato se encuentra regulado en los Artículos 1167 al 1213. Se reputará préstamo a la gruesa aquel en que, bajo cualquiera condición, dependa el reembolso de la suma



prestada, y el premio por ella convenido del feliz arribo a puerto de los efectos, sobre que esté hecho o del valor que obtengan en caso de siniestro.

Legalmente, el Artículo 1167 de dicha norma indica que consiste en que, bajo cualquier condición, dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido del feliz arribo a puerto de los efectos sobre que esté hecho o del valor que obtengan en caso de siniestro. El que entrega la cantidad se denomina “prestador o dador”; el que la recibe “prestatarario o tomador”; y el premio convenido “cambio, provecho o interés marítimo”.

## **TÍTULO VII**

### **Del seguro marítimo**

Los antecedentes del seguro marítimo, datan desde la época del derecho romano donde en el caso de que existieran dos circunstancias en las cuales se utilizaba la pérdida de mercancías echadas al mar para aligerar la nave donde se prestaba un servicio de transporte para repartirse proporcionalmente entre todos los propietarios de los bienes transportados, de acuerdo con la costumbre helenística del comercio mediterráneo, y también se encontraba el préstamo a la avería gruesa y finalmente la declaración expresa de seguro, este último contiene una posición muy particular, ya que podría extender su responsabilidad por custodia a las cosas que acompañan a lo que es el verdadero objeto del contrato, curiosamente aquí se encuentra inmiscuida la figura del comodatario, y este mismo personaje dispone en caso de hurto de las acciones penales en contra de quien lo hubiera cometido.



En la Edad Media, las pólizas de seguro presentaron a la institución como un tipo de venta, en donde el traspaso del bien asegurado se hacía definitivo cuando se hubiera perdido o hubiera sido dañado, caso en el cual el asegurador entregaba la suma total que era asegurada, o la parte correspondiente a la pérdida. (Tenenti, 1994, p. 426)

En Italia entran a funcionar los seguros de riesgos marítimos en la ciudad de Florencia según los Estatutos del Arte de Calimala del año 1301, hasta que en 1347 aparece el primer contrato de seguro marítimo en la región italiana, por lo que posteriormente en España se crearon los primeros instrumentos legales referentes al seguro marítimo, como por ejemplo el de Mallorca entre los años desde 1357 hasta 1358, y específicamente el 2 de junio de 1377 en la ciudad de Barcelona, conocida como las Ordenanzas de Barcelona.

Posteriormente, a mediados del siglo XV, su efecto llegó a ciudades costeras que regulaban el comercio marítimo, como Venecia, Florencia, Génova, Bilbao entre otras. Este tipo de contrato de comercio marítimo es aquel por cuya virtud un asegurador conviene con el sujeto que asegura, asumir las consecuencias económicas de un riesgo marítimo, y se compromete a cubrir la indemnización pactada, y el segundo de los mencionados, se obliga a pagar, como contraprestación, una cantidad de dinero que recibe el nombre de prima. Lo relativo al seguro marítimo ya no forma parte del libro tercero del Decreto Gubernativo 2946, porque en las disposiciones derogatorias que regula el Artículo 1, del Decreto 2-70 del Congreso, Código de Comercio actual, se deja vigente la totalidad de dicho libro a excepción del Título VII, que regulaba precisamente el contrato de seguro marítimo, pasando a ser este una modalidad del seguro de transporte en general.



Si se realiza un análisis en relación a cómo se encontraba regulado el seguro marítimo dentro de Decreto Gubernativo 2946 tenía una mayor precisión en relación al contrato de seguro marítimo que como actualmente se regula el contrato de seguro de transporte, ya que dentro del Código de Comercio Decreto 2-70, en virtud que la actividad marítima se desempeña de una forma muy especial, ya sea en relación de transportar mercancías o personas, ya que los riesgos existentes en el mar son muy específicos en relación a lo que acontece en el ámbito terrestre.

No únicamente según lo preceptuado en el Código de Comercio también ampliarse dentro de la Ley de Actividad Aseguradora del Decreto 25-2010, dentro del cual en el Artículo 3 indica:

Ramos de seguros. Para los efectos de la presente Ley, se consideran como ramos de seguros los siguientes: (...) b) Seguro de daños: son aquellos que, de conformidad con las condiciones pactadas, obligan a la aseguradora al pago de una indemnización por eventos inciertos que causen daños o pérdidas y los que tienen por objeto proporcionar cobertura al asegurado contra los daños o perjuicios que pudiera causar a un tercero. Se incluyen en este ramo los seguros de accidentes personales, de salud, de hospitalización y de caución; este último se refiere a las fianzas mercantiles reguladas en el Código de Comercio y emitidas por aseguradoras autorizadas para operar en el país, y dentro del artículo 40 que se refiere a la negociación de seguros. Se prohíbe a toda persona individual o jurídica no autorizada conforme esta Ley, colocar o vender seguros o ejercer la práctica de cualquier otra operación activa de seguros en territorio guatemalteco. Queda a salvo de la prohibición establecida en este artículo, lo dispuesto en convenios y tratados internacionales de los cuales la República de Guatemala sea parte, específicamente para el suministro o comercio transfronterizo de los



servicios siguientes: a) Seguros contra riesgos relacionados con: 1. Embarque marítimo y aviación comercial, y lanzamiento espacial y carga, incluidos satélites. Dicho seguro cubrirá alguno o la totalidad de los elementos siguientes: las mercaderías que son objeto de transporte, el vehículo que transporta las mercancías y cualquier responsabilidad resultante a partir de allí (s. p.).

## **TÍTULO VIII:**

### **De la prescripción de las obligaciones del comercio marítimo y de la excepción de inadmisibilidad de algunas acciones especiales.**

#### **Capítulo I: De la prescripción**

Dentro del Artículo 1308, se indica que la prescripción se dará en seis (6) meses para las acciones del cobro del pasaje, de los fletes de buque y de la contribución de las averías comunes. Y el mismo se complementa con el artículo 1311, donde se indica que las acciones procedentes de un préstamo marítimo o de un seguro prescriben en cinco años, contados desde la fecha del respectivo contrato, sin perjuicio de las prescripciones especiales referentes a la acción de dejación. Asimismo, establece la prescripción de la acción de dejación no extingue la acción de avería y algo muy fundamental es establecer que las acciones que proceden las obligaciones y que no tengan plazo para PRESCRIBIR, las mismas durarán cinco (5) años.

#### **Capítulo II: De la excepción de inadmisibilidad**

El Artículo 1314 indica las excepciones de inadmisibilidad:



- a. La acción contra el capitán y aseguradores por la avería particular o común que hubieren sufrido las mercaderías, siempre que sean recibidas sin protesta.
- b. La acción de avería contra el fletador, siempre que el capitán entregue las mercaderías y reciba el flete sin protestar.
- c. La acción dirigida al resarcimiento de la avería causada por abordaje, si el capitán no hubiere protestado oportunamente. Esta disposición no se extiende al caso en que el abordaje cause la pérdida total del buque.

Dentro del Artículo 1315 de da un plazo para promover las protestas expresadas en el precedente Artículo no producirán efecto alguno: primero, si no fueren hechas y notificadas dentro de setenta y dos horas en los casos designados en los dos primeros incisos y de veinticuatro en el que designa el tercero; segundo, si hechas y notificadas en los plazos indicados no se entablare demanda dentro de dos meses contados desde la fecha de la respectiva protesta.

Continuando con el Artículo 1316, este indica que haciéndose por partes la entrega de mercaderías visiblemente averiadas, las setenta y dos horas se contarán desde que dicha entrega quede enteramente concluida. En todo caso, si la avería no fuere visible, el plazo correrá desde el momento en que las mercaderías ingresen al almacén del asegurado. Si la apertura de los bultos en la Aduana en presencia del asegurado, o un accidente cualquiera conocido por este, manifestare la existencia de la avería antes de que las mercaderías hubieren sido introducidas a sus almacenes, el plazo expresado correrá desde el descubrimiento de la avería.



d. El Artículo 1317 es claro en indica que las veinticuatro horas correrán en el caso de abordaje, sea cual fuere el lugar donde haya ocurrido, desde el primer momento en que el capitán pueda protestar.

Según lo estudiado anteriormente, en materia de derecho marítimo dentro del Estado de Guatemala, no ha existido una actualización legislativa progresiva a lo largo de los años. Lo cual ha suscitado opciones de inversión extranjera para el Estado de Guatemala, decidan realizar las mismas en otros lugares toda vez que al no existir certeza jurídica dentro de la actualización de normas existentes, anexando las mismas a los instrumentos internacionales ratificados por el Estado de Guatemala en materia marítima. (Dicho análisis se reflejará en el siguiente punto).

Con lo cual podría pretenderse plantear la creación de un nuevo libro titulado “Las Disposiciones Relativas al Derecho Marítimo”, haciendo énfasis en la importancia del comercio marítimo específicamente en el campo de la globalización, y con ello poder generar mayor confianza para la inversión extranjera, creando estabilidad y rentabilidad mediante las oportunidades de empleo generadas para la población guatemalteca dando como resultado el aumento de la injerencia del Estado de Guatemala dentro la competitividad comercial marítima regional y mundial.

#### **4.5. Propuesta de actualización de política pública en materia del comercio marítimo**

Una política pública de excelencia corresponde a aquellos cursos de acción y flujos de información relacionados con un objetivo político definido en forma democrática; los que son



desarrollados por el sector público y, frecuentemente, con la participación de la comunidad y el sector privado.

Por su parte, la política pública puede ser establecida como:

Un conjunto (secuencia, sistema, ciclo) de acciones, estructuradas en modo intencional y causal, que se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad o a resolver problemas cuya solución es considerada de interés o beneficio público. (...)

Acciones que son ejecutadas por actores gubernamentales o por éstos en asociación con actores sociales (económicos, civiles), y que dan origen o forman un patrón de comportamiento del gobierno y la sociedad. (Mariñez & Garza, 2009, s. p.)

En el año 2020, el comercio que utiliza la vía marítima como medio de conducción de mercancías es de gran importancia en el intercambio de satisfactores. Como lo indica el experto Villegas Lara, basta con observar los grandes barcos cargados de contenedores que traen y llevan mercaderías desde y hacia diversos destinos, para estimar lo que eso significa en el caso de la economía global.

En el caso del Estado de Guatemala, salvo los productos perecederos, como las flores, por ejemplo, su comercio de exportación de productos como el azúcar, el café, la carne, se trasladan hacia los países compradores por la vía marítima. Esto hace necesaria la existencia de empresas dedicadas a la transportación o agentes navieros, empresas propietarias de buques mercantes, aseguradores especializados en cubrir los riesgos propios del transporte



del mar, algunos de ellos comunes al transporte por tierra y por aire sin olvidar que la navegación también presta el servicio de la transportación de las personas, la que también es un tema que contempla el Derecho comercial marítimo. (Villegas Lara, 2010, p. 333)

En el caso del comercio marítimo, es importante mencionar, que no existe un concepto único de políticas públicas, y que el mismo puede tomar diferentes dimensiones de acuerdo con el contexto, temporalidad y las diferencias de pensamiento, que responden a la multiplicidad de enfoques, criterios y aproximaciones que los individuos realizan en cuanto la realidad de un fenómeno o asunto de interés.

En el caso del comercio marítimo dentro del Estado de Guatemala, se puede inferir plenamente que la legislación existente no se encuentra actualizada hacia lo que este Estado como potencia económica puede realizar.

En el caso de los aspectos económicos en el Estado de Guatemala, como se indicó en el presente capítulo, se ha estado manejando con aparente recuperación económica en materia en los años 2018 y 2019, el país aún se encuentra lejos de poder competir a nivel global con diferentes industrias.

En el mes de mayo del 2020, la Asociación Guatemalteca de Exportadores (AGEXPORT), presentó las estadísticas y acciones para mejorar infraestructura, equipo y procesos del Sistema Portuario Nacional. En esa línea entregaron una propuesta a las autoridades gubernamentales para mejorar el Transporte Marítimo de Carga.



Una de las acciones propuestas por Asociación de Exportadores de Guatemala (AGEXPORT) es que el Sistema Portuario Nacional publique de manera periódica los indicadores de rendimiento portuario, acción que se materializa en el Informe Estadístico de la Comisión Portuaria Nacional. Bajo un enfoque técnico y profesional, dicho informe analiza el tiempo medio de rotación de los buques, rendimiento medio de buques de portacontenedores y porcentaje de ocupación del muelle comercial para cada puerto. Además, resaltan que en el 2019 se movilizaron un total de 32 mil 974.2 miles de toneladas métricas, un crecimiento de 4.4 % con relación al 2018, año que cerró con 31 mil 563.4 miles de toneladas métricas movilizadas. El informe detalló que, del total movilizado en los puertos, el 39 % fue carga de exportación y el 61 % fue carga de importación. La carga que pasó por los puertos, el 78.9 % fue carga marítima, 20.9 % terrestre y 0.2 % carga aérea, registrando un valor total del comercio de US\$ 31 mil 065 mil millones con un aumento de 1 % en relación con el 2018 (US\$ 30 mil 752 mil millones).

En cuanto a contenedores, refirieron que, en el 2019 se movilizaron un total de 828,749 (1,521,505 TEUS) un 1 % menos que en 2018 (839,629 contenedores). Y, los puertos nacionales en orden con mayor movimiento de contenedores fueron: Puerto Quetzal con el 35.9 % de los contenedores, seguido por Puerto Santo Tomás con 35.4 % y Puerto Barrios con 28.7 %.

Asimismo, detallaron que los costos de logística, que impactan fuertemente a los exportadores e importadores, pueden llegar a representar entre un 24 % y 40 % sobre el valor del producto, sin embargo, al tener detalles de los registros del sistema portuario, son datos útiles para que de manera estratégica se tomen decisiones en materia de inversión en infraestructura,



maquinaria y equipo, así como reingeniería de procesos operacionales que se refleje en una mejora de desempeño de la eficiencia en puertos.

Al existir un mejoramiento en los puertos se puede enfatizar dentro de una reforma a la política para el manejo integral de las zonas marítimo-costeras de Guatemala creado mediante el Acuerdo Gubernativo 328-2009 que para aumentar la competitividad de la logística del comercio exterior que tiene años de afrontar retos como lo son:

- Malas condiciones de la infraestructura vial
- Congestionamientos en las carreteras
- No agilización de inspección en los buques
- Retrasos en entrega de mercadería
- Retrasos en registros de pasos fronterizos

Dentro de los aspectos sociales, en materia específicamente del medio ambiente, el Estado de Guatemala posee una involución que año con año se va acentuando mucho más. Según lo que establece el Artículo 4 del Decreto 116-96 del Congreso de la República, Ley de Fomento a la Difusión de la Conciencia Ambiental: “La promoción y difusión de la temática ambiental permanente debe desarrollarse con la elaboración de políticas y programas ambientales que diseñe la autoridad estatal respectiva y que podrán ejecutarse, tanto por entidades gubernamentales como no gubernamentales”. En el caso referente al derecho marítimo, y más específicamente al comercio marítimo, dentro de la Empresa Portuaria Quetzal las



capacitaciones al propio personal las realiza la Sección de Medio Ambiente de la Gerencia de Seguridad Integral.

Es fundamental indicar que el Decreto 68-86 de la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente es una herramienta fundamental para preservar el medio ambiente en materia marítima específicamente los Artículos 7<sup>11</sup>, 8<sup>12</sup>, 12<sup>13</sup>, 14<sup>14</sup> y 15<sup>15</sup>, y en materia de cumplimiento del derecho marítimo el cumplimiento de dicho precepto en materia de derecho marítimo es la Empresa Portuaria Quetzal por medio de la Sección de Medio Ambiente de la Gerencia de Seguridad Integral.

Si bien no se puede realizar en la actualidad algún análisis con relación a la gestión del Gobierno del Dr. Alejandro Giammattei, si se puede realizar una apreciación válida en relación

---

<sup>11</sup> “Art. 7. Se prohíbe la introducción al país, por cualquier vía, de excrementos humanos o animales, basuras domiciliarias o municipales y sus derivados, cienos o lodos cloacales, tratados o no, así como desechos tóxicos provenientes de procesos industriales, que contengan sustancias que puedan infectar, contaminar y/o degradar al medio ambiente y poner en peligro la vida y la salud de los habitantes, incluyendo entre él las mezclas o combinaciones químicas, restos de metales pesados, residuos de materiales radiactivos, ácidos y álcalis no determinados, bacterias, virus, huevos, larvas, esporas y hongos zoo y fitopatógeno.”

<sup>12</sup> “Art. 8. Para todo proyecto, obra, industria o cualquier otra actividad que por sus características pueda producir deterioro a los recursos naturales renovables o no, al ambiente, o introducir modificaciones nocivas o notorias al paisaje y a los recursos culturales del patrimonio nacional, será necesario previamente a su desarrollo un estudio de evaluación del impacto ambiental, realizado por técnicos en la materia y aprobado por la Comisión del Medio Ambiente.”

<sup>13</sup> “Art. 12. Literal c) Orientar los sistemas educativos, ambientales y culturales, hacia la formación de recursos humanos calificados en ciencias ambientales y la educación a todos los niveles para formar una conciencia ecológica en toda la población.”

<sup>14</sup> “Art. 14. Literal a) Promover métodos adecuados para reducir las emisiones contaminantes; Art. 14. Literal c) Regular las substancias contaminantes que provoquen alteraciones inconvenientes de la atmósfera”.

<sup>15</sup> “Art. 15. Literal a) Evaluar la calidad de las aguas y sus posibilidades de aprovechamiento, mediante análisis periódicos sobre sus características físicas, químicas y biológicas, Art. 15. Literal b) Ejercer control para que el aprovechamiento y uso de las aguas; Art. 15. Literal c) Revisar permanentemente los sistemas de disposición de agua servidas o contaminadas para que cumplan con las normas de higiene y saneamiento ambiental y fijar los requisitos; Art. 15. Literal d) Determinar técnicamente los casos en que debe producirse o permitirse el vertimiento de residuos, basuras, desechos o desperdicios en una fuente receptora, de acuerdo a las normas de calidad del agua; Art. 15. Literal e) Promover y fomentar la investigación y el análisis permanente de las aguas interiores, litorales y oceánicas, que constituyen la zona económica marítima de dominio exclusivo”.



con la situación del medio ambiente según las políticas desarrolladas en el gobierno de Jimmy

Morales como resultado se encuentra:

- Dentro del periodo de gobierno 2016-2020, se pudo observar que por parte del Ministerio de Ambiente y Recursos Renovables existió falta de aplicación de leyes ambientales que ya existían.
- Tal es el caso del manejo de aguas residuales en diferentes puntos del Estado Guatemalteco. En virtud de no existir cumplimiento por parte de dicho gobierno con el Acuerdo Gubernativo 286-2006 que obliga a la instalación de plantas de tratamiento de aguas residuales a las municipalidades, pero que no se hace cumplir e incluso se prorroga el tiempo límite para que las comunas las instalen.
- El mal manejo de los desechos sólidos y el que no hay un plan, ni siquiera de mediano plazo para el traslado del basurero de la zona 3 capitalina, el mayor foco de contaminación de las aguas subterráneas que, según cálculos, recibe 300 mil toneladas de basura por año.
- En el caso del Océano Pacífico específicamente en el Puerto de San José, a pesar de que existe biobardas cuyo fin esencial es el evitar que la basura llegue al mar, los ríos se encuentran tan contaminados que rebasan la capacidad de las biobardas y las toneladas de desechos de mar. Pese a la iniciativa existente por parte de las autoridades municipales realizan esfuerzos para evitar la contaminación del mar, existen también problemas de delincuencia (a raíz del robo de partes de las biobardas) y corrupción (por parte de la



población que realiza la descarga de desechos en vía pública) que hacen insuficiente mantener la porción de mar perteneciente al municipio limpio.

En el caso del Océano Atlántico específicamente en el Puerto de Santo Tomás de Castilla, personas residentes en el municipio de Puerto Barrios en el departamento de Izabal, indican que dentro del punto de vista higiénico no existe una debida vigilancia de protocolos sanitarios toda vez que los buques que anclan en dicho puerto realizan la descarga de desechos sólidos y líquidos al mar sin existir multa para los encargados de la embarcación.

Y específicamente dentro del Océano Atlántico dentro del espacio marítimo existente entre Guatemala y Honduras, existe una isla de desechos que flota en el Mar Caribe, entre las costas de Honduras y Guatemala, una nata de desperdicios que recalca periódicamente en las playas y que, últimamente, se ha vuelto un motivo de tensión en las relaciones bilaterales entre los dos países. No es un fenómeno nuevo, pero sí desconocido para gran parte de la comunidad internacional. Y el Gobierno de Honduras señala al Gobierno de Guatemala de propiciar la contaminación que llega a las playas de Omoa, Puerto Cortés y a las Islas de la Bahía; y, de la otra, Guatemala, asegura que es el otro país quien vierte la propia basura que lo afecta. Es fundamental indicar que dentro de los dos territorios existe una gran contaminación que afecta al río Motagua del lado guatemalteco y al río Chamelecón del lado hondureño, con lo que resulta la situación existente de insalubridad y contaminación marítima.

Al existir un mejoramiento dentro de los presupuestos ambientales se puede enfatizar dentro de una reforma a la política para el manejo integral de las zonas marítimo-costeras de Guatemala



creado mediante el Acuerdo Gubernativo 328-2009 el fortalecimiento de las acciones ambientales a partir de trabajar en conjunto con las municipalidades colindantes con los puertos a efecto de poder conjuntamente realizar esfuerzos a efecto de mitigar la contaminación ambiental y existente.

El Estado de Guatemala tiene la obligación de proteger y preservar el medio marino y también el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a la política en materia de medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino, según lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar -CONVEMAR- en los Artículos del 192 al 199 de dicho instrumento internacional.

Los vacíos en incertidumbre del conocimiento científico en este campo, la variedad de composiciones químicas y comportamientos que presentan las sustancias contaminantes, los múltiples caminos por los cuales llegan al medio marino y la acción de crudos intereses económicos y políticos complican y obstaculizan combinados, la formación de la voluntad internacional resueltas a considerar este problema como un problema típico del derecho marino. (Shinn, 1976, s. p.)

La contaminación del mar constituye un problema de política nacional de la más alta magnitud, pero muchas veces de muy poca notoriedad, básicamente porque los planes, programas y proyectos del Estado van enfocados hacia ministerios o secretarías que no consiguen los resultados propuestos. A partir de allí, se puede enfocar como un problema nacional que interesa a los habitantes de este territorio, toda vez que es necesario observar que



una gran parte del consumo interno y de la exportación del Estado, se auxilia del uso de los recursos marítimos.

En la actualidad la expresión “Mare Nostrum”<sup>16</sup> se asemeja mucho con el derecho internacional, en cuanto a las normas y reglamentos que imperan a nivel internacional, esto se demuestra en reiteradas oportunidades en los Tratados Internacionales relacionados al derecho marítimo, citando países como Ecuador, España, Chile, Perú y Venezuela cuya normativa hace saber que los Tratados Internacionales en materia de derecho marítimo poseen gran importancia a nivel social, ya que no solamente se encuentran territorios en disputa, sino también intereses geopolíticos y estratégicos.

En el caso de los aspectos políticos-legales en el Estado de Guatemala, la Constitución Política de la República de Guatemala en su Artículo 149 estipula que el país normará sus relaciones con otros Estados, de conformidad con los principios, reglas y prácticas internacionales con el propósito de contribuir al mantenimiento de la paz y la libertad, al respecto y defensa de los derechos humanos, al fortalecimiento de los procesos democráticos e instituciones internacionales que garanticen el beneficio mutuo y equitativo. Este Artículo claramente establece que el Estado de Guatemala puede mantener relaciones diplomáticas con otros Estados.

Lo mencionado anteriormente se puede unir con el Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece que

---

<sup>16</sup> Era la denominación que le dieron los romanos al Mar Mediterráneo. Roma controló completamente su Mare Nostrum. Durante el Imperio ninguna nación fue rival para el control romano del Mediterráneo. El comercio floreció y se convirtió en la principal vía de comunicación del Imperio.



por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y, por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidos las naves, vehículos, instalaciones y servicios. Las terminales terrestres, aeropuertos y puertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común, y así como los servicios del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles. (s. p.)

Y se indica dentro del esquema administrativo de la Comisión Portuaria Nacional que el gerente general es quien administra el puerto según las disposiciones de su junta directiva y políticas gubernamentales.

Es importante mencionar que actualmente el derecho del mar y el derecho marítimo coexisten de una forma armónica con la Constitución Política de la República de Guatemala, ya que en los Artículos 141 y 142 donde se traduce que la soberanía radica en el pueblo quien la delega, para su ejercicio, en los Organismos Legislativo, Ejecutivo y Judicial. La subordinación entre los mismos es prohibida. Y por la misma razón el estado ejerce plena soberanía, sobre:

- a) El territorio nacional integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos.
- b) La zona contigua del mar adyacente al mar territorial, para el ejercicio de determinadas actividades reconocidas por el derecho internacional.



- c) Los recursos naturales y vivos del lecho y subsuelo marinos y los existentes en las aguas adyacentes a las costas fuera del mar territorial, que constituyen la zona económica exclusiva, en la extensión que fija la ley, conforme la práctica internacional.

La Ley del Organismo Ejecutivo en su Artículo 38 asigna funciones de mantenimiento, defensa y conservación, en relación de límites y fronteras marítimas, terrestres y fluviales, a los ministerios siguientes:

Al Ministerio de Relaciones Exteriores le corresponde la formulación de las políticas y la aplicación del régimen jurídico relativo a las relaciones del Estado de Guatemala con otros Estados y personas o instituciones jurídicas de derecho internacional; a la representación diplomática del Estado; la nacionalidad guatemalteca; la demarcación del territorio nacional; los tratados o convenios internacionales, y los asuntos diplomáticos y consulares; para ello cuando fuere necesario y siempre en coordinación y apoyo a otros ministerios y entidades del Estado y del sector no gubernamental (...). (s. p.)

El Ministerio de Relaciones Exteriores tiene dentro de sus funciones la demarcación del territorio, al respecto, esta función implica: erigir hitos, mojones, piedras u otras señales físicas y visibles, justo en la línea divisoria que es una operación conjunta realizada por los Estados interesados en el caso de realizarse en tierra, pero en el caso de los límites marítimos no se pueden demarcar In situ, sino se realizan en las cartas náuticas.



A partir de lo anterior es necesario que el Estado de Guatemala, aplicando el desarrollo existente a nivel internacional, pueda fomentar la creación de una política marítima estatal, que sea mucho más homogénea con los estándares solicitados a nivel internacional, y que la misma se enfoque a los siguientes supuestos:

1. Cuestiones operativas *marine safety*.
  2. Ejercer derecho y jurisdicción sobre espacio marítimo.
  3. Libertad de navegación (tráfico y transporte marítimo).
  4. Desarrollo de actividades económicas y acceso a recursos.
  5. Defensa *Maritime Security*.
  6. Planificación Espacial Marítima
- **Convenios internacionales en materia de Derecho Marítimo y su relación con el Estado de Guatemala**

A través de los Tratados Internacionales los sujetos del Derecho Internacional consensuan derechos y obligaciones recíprocos, teniendo el carácter de leyes uniformes en distintos Estados parte. Se amparan en los principios *bona fide* y *pacta sunt servanda* y se rigen por el *ius cogens*. Razones por las que se han convertido en fuente primaria del Derecho Internacional”. (Villagrán Kramer, 2003).

Los Tratados Internacionales son definidos en la Convención de Viena del Derecho de los Tratados en el Artículo 2:



Se entiende por tratado un acuerdo internacional regido por el Derecho Internacional y celebrado por escrito, entre uno o varios Estados y una o varias organizaciones internacionales, ya conste ese acuerdo en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea denominación particular. (s. p.)

Siendo así que uno o varios tratados en materia de Derecho Marítimo son a nivel mundial los principales andamiajes jurídicos que protege el desarrollo y el comercio de un Estado.

Su efectiva aplicación se encuentra supeditada a la ratificación de tales instrumentos por parte de cada Estado; que es el medio a través del cual se incorporan a un sistema jurídico en particular.

Cuando un Tratado Internacional en materia del derecho marítimo se incorpora al ordenamiento jurídico de un Estado surge la incógnita respecto a la jerarquía que tendrá respecto a la Constitución Política de la República de Guatemala y, consecuentemente, al resto de normas jurídicas de que se compone. Sin embargo, es la misma Constitución en su carácter de norma suprema, la que debe determinar la jerarquía que tendrán los instrumentos internacionales en materia de derecho marítimo una vez ratificados.

- **Convenios que el Estado de Guatemala ha ratificado en materia de derecho marítimo**

1. Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional de 1948.



2. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974. y su Protocolo en el año 1988.
3. Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 y sus protocolos de 1978 y 1997 (MARPOL).
4. Convenio internacional sobre líneas de carga 1966 (Convenio de líneas de carga).
5. Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de arqueo).
6. Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, y Protocolo de Londres de 1996).
7. Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de intervención).
8. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA).
9. Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988.
10. Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar del año 1978.

- **Convenios que el Estado de Guatemala no ha ratificado en materia de derecho marítimo**

1. Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), en sus enmiendas de 1995 y las enmiendas de Manila de 2010.



2. Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de abordajes 1972).
3. Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965 (Convenio de facilitación).
4. Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (Convenio CSC).
5. Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, 1976 (Inmarsat).
6. Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, sustituido por el Protocolo de Torremolinos de 1993; Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros.
7. Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (Convenio de formación para pescadores).
8. Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971, y Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973.
9. Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación).
10. Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo de Cooperación-SNPP).
11. Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS).
12. Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004.



13. Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009.
14. Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de responsabilidad civil).
15. Protocolo de 1992 del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Fondo de 1992).
16. Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971 (NUCLEARES, 1971).
17. Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 (Convenio de Atenas de 1974).
18. Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Convenio de limitación de la responsabilidad 1976).
19. Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP) (y Protocolo SNP de 2010).
20. Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001.
21. Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.

#### **4.6. Validación de la hipótesis**

Al inicio del presente trabajo se estableció un método inductivo para ir de lo general a lo específico, comenzando por los aspectos generales del derecho marítimo, su relación con la



legislación guatemalteca, la evolución del derecho marítimo en legislaciones centroamericanas, mexicanas, españolas y de la Unión Europea, llegando al presente capítulo donde se valida la presente hipótesis mediante la aplicación del método hipotético deductivo.

Se estableció en el presente trabajo de tesis que los factores que deben actualizarse en el comercio marítimo guatemalteco, debido a la no aplicación a totalidad de los sistemas normativos nacionales e internacionales, versan sobre lo siguiente:

1. Dentro de los aspectos económicos, en virtud que el Estado de Guatemala no posee una captación sólida de recursos a partir que no existen las condiciones personales, laborales y comerciales debido a la falta de planes, programas y proyectos que hagan posible la creación de empleos que fomenten la mejora de la calidad de vida de la población y el lugar que Guatemala ocupa en materia de índice de desarrollo humano (teniendo una escala de desarrollo humano medio y ocupando el lugar 126 según informe emitido por parte del Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo del año 2019), así como la infraestructura de los puertos (toda vez que han existido “deseos” e “intentos” de construir nuevos puertos (caso del Proyecto de transporte multimodal que pretendía crear una ruta “marítima” en el Estado de Guatemala en el Gobierno de Otto Perez Molina, o las declaraciones brindadas por parte del presidente Alejandro Giammattei en otorgar un espacio a la República de El Salvador para que dicho Estado tuviera acceso al océano atlántico) y con ello se pierde el ingreso de cruceros, contenedores o buques (entre otros), que en otros Estados (especialmente los que viven del turismo y de las atracciones naturales) permiten que los ingresos a las arcas



estatales se mantengan sólidas durante todo el año (citando por ejemplo Bahamas o bien la Polinesia Francesa con sus excepciones).

2. Dentro de los aspectos sociales, se indica el Estado de Guatemala ha tratado de incentivar la creación de normas jurídicas en materia de preservación ambiental y marítima, al existir un mejoramiento dentro de los presupuestos legales y políticos se puede enfatizar dentro de una reforma a la política para el manejo integral de las zonas marítimo-costeras de Guatemala mediante el fortalecimiento de las acciones políticas a partir de establecer mesas de trabajo a efecto de trabajar en iniciativas de ley para presentarlas al Congreso de la República a efecto de ratificar los instrumentos internacionales existentes en materia de derecho marítimo a fin de tener mayor competitividad a nivel internacional y poder ampliar el rango del comercio marítimo. Las instituciones políticas encargadas de velar por la preservación y cuidado no ejecutan a totalidad el presupuesto asignado para obras, en virtud de “procedimientos administrativos” y falta de personal en algunas ocasiones, lo que genera corrupción a nivel institucional y contaminación a nivel ambiental.
  
3. Dentro del aspecto político, consecuentemente se enmarca dentro del aspecto legal, toda vez que la legislación en materia marítima en el Estado de Guatemala, debe necesariamente tener una actualización orientada hacia los instrumentos internacionales en materia de derecho marítimo, ya que se encuentra con legislación que data del año 1942 (en el caso del Libro III del Comercio Marítimo) por ende, según lo que se ha analizado en la presente investigación, los factores mencionados hacen que la actividad marítima ejercida en el Estado de Guatemala,

no sea eficiente en su totalidad que fue la pregunta de investigación que generó el desarrollo del presente trabajo.





## CONCLUSIONES



1. El desarrollo histórico del derecho marítimo a nivel internacional se ha enfatizado en promover paso a paso su autonomía; sin embargo, depende en muchas áreas del derecho mercantil internacional, específicamente en cuanto a su evolución y aplicación en la actualidad. En el Estado de Guatemala, el desarrollo histórico del derecho marítimo ha tenido avances muy importantes, específicamente en el campo de las instituciones. Sin embargo, existen áreas donde el sector Estatal, a partir de las entidades competentes en materia de derecho marítimo, (específicamente dentro del Organismo Ejecutivo y Legislativo) se debe analizar la realidad nacional sobre la importancia del comercio marítimo y su impacto a fin de crear una normativa de Derecho Mercantil Marítimo acorde a la globalización existente, mediante el cual, mediante los mecanismos establecidos en las leyes constitucionales y ordinarias, se pueda derogar el Libro III del Decreto Gubernativo 2946 (ya que su vigencia data del 1942) y crear, si se diere la oportunidad, el Libro V del Código de Comercio vigente, Decreto 2- 70 del Congreso de la República, pudiéndole denominar Derecho Marítimo Guatemalteco.
2. A nivel internacional, se observa que existe una evolución importante en materia del derecho mercantil marítimo, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos deviene una evolución de dichas normativas en los últimos 30 años en contraposición con la evolución de la legislación marítima a nivel centroamericano (a excepción de la República de Costa Rica). En el caso del Reino de España y la Unión Europea, se observa que los antecedentes del comercio marítimo han influido en la creación de normativas sólidas y uniformes cuyo fin se



enfoca a la agilización del comercio marítimo y al mantenimiento del mundo marítimo y ambiental. En la realización del estudio legal y doctrinario, se comprobó la hipótesis planteado en el trabajo de tesis, concluyendo que en lo referente al factor económico, el comercio marítimo dentro de la economía guatemalteca es una de las fortalezas de ingresos al erario público en el Estado de Guatemala; sin embargo, no existe la infraestructura sólida, necesaria y actualizada (en materia de puertos y aduanas) a efecto de recibir embarcaciones de mayor tamaño o bien poder recibir cruceros internacionales en la mayor cantidad de oportunidades.

3. Dentro del aspecto social existe aún mucho trabajo por realizar, debido al aspecto marítimo y ambiental y su impacto en la región; toda vez que en muchas ocasiones, no se respeta el entorno ambiental con el comercio internacional; y, por último, dentro de los factores políticos al no existir una actualización clara de la legislación marítima guatemalteca (ya que lleva casi 80 años vigente) y no ratificar o adherirse a los Tratados internacionales en materia de derecho marítimo, el Estado de Guatemala no ha ingresado completamente dentro de la competitividad mundial del derecho marítimo y con ello ha dejado de captar inversiones que pudieren mejorar la infraestructura nacional mediante la creación de planes, programas y proyectos que fortalezca e innove el comercio marítimo guatemalteco.



## BIBLIOGRAFÍA

- Ansieta Nuñez, A. (1983). Las grandes líneas de la historia del Derecho Marítimo. *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaiso*. Pontificia Universidad Católica de Valparaiso.
- Arriola, J. (2009). *Diccionario Enciclopédico de Guatemala*. Universidad de San Carlos de Guatemala.
- Arrivillaga, A. (2003). *Diagnostico del estado actual de los recursos marinos y costeros de Guatemala*. Universidad Rafael Landívar.
- Asociación de Amigos del País. (2004). *Diccionario Histórico Biográfico de Guatemala*. Asociación de Amigos del País.
- Bojórquez Sandoval, L. E. (1985). *Apuntes de derecho marítimo*. Universidad de San Carlos de Guatemala.
- Bravo, C. y Buschell, I. (2019). *El transporte marítimo contamina miles de veces más que el terrestre*. (S. E.)
- Broseta Pont, M. (1971). *Manual de Derecho Mercantil*. Tecnos.
- Cabrera Cánovas, A. (2020). *Manual de uso de las reglas Incoterms 2020*. Marge Books.
- Carrera Santiago, F. I. (2012). *Diferencias ideológicas y estructurales entre el Derecho del Mar y el Derecho Marítimo*. Universidad de San Carlos de Guatemala.
- Cervantes Ahumada, R. (1984). *Derecho marítimo*. Herrero.
- Coito, E. y Blaiser, B. K. (2020). *El Transporte Marítimo: Normas de Tráfico y de Seguridad*. Parlamento Europeo.



- Corte Internacional de Justicia. (2019). *Corte Internacional de Justicia*. Obtenido de Las Conferencias de la Paz de La Haya y la Corte Permanente de Arbitraje (CPA): <https://www.un.org/es/icj/hague.shtml>
- Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua. (2004). *Guía fácil para principiantes Código P.B.I.P.* Empresa Portuaria Nacional.
- Faidutti, J. C. (2004). *Derecho internacional del mar*. Universidad de Especialidades Espíritu Santo.
- Fernández González, R., et.al. (2018). *El "Prestige": análisis de la gobernanza económica de una tragedia ecológica*. Editorial Express.
- FUSADES. (2008). *Consideraciones sobre el Derecho Marítimo Salvadoreño*. San Salvador: Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social.
- Gabaldón García, J. L. (2016). *Compendio de Derecho Marítimo Español*. Marcial Pons.
- García Maynez, E. (1970). *Introducción al estudio del derecho*. Editorial Porrúa, S. A.
- Gordillo Galindo, M. (2010). *Derecho procesal civil guatemalteco*. Praxis.
- Gutiérrez de Colmenares, Carmen María y Chacón de Machado, Josefina. (2007). *Introducción al derecho*. Universidad Rafael Landívar.
- GWP Centroamérica. (2015). *Situación de los Recursos Hídricos en Centroamérica*. Global Walter Partnership Central america.
- Herrarte, A. (1991). *El Derecho de Integración*. Tipografía Nacional.
- IARA/URL. (2009). *Perfil Ambiental de Guatemala 2008-2009, Las señales ambientales críticas y su relación con el desarrollo*. Universal Rafael Landívar, Instituto de Agricultura, Recursos Ambientales y Ambiente.



- INECON. (2013). *Estudio de factibilidad del desarrollo del Transporte Marítimo de corta distancia en Mesoamérica*. INECON.
- Juste Ruiz, J. (2003). El accidente del Prestige y el Derecho internacional: de la prevención fallida a la reparación insuficiente. *Revista Española de Derecho Internacional*.
- Landaez Otazo, L. A. (1986). *Derecho marítimo venezolano*. Editorial Lima.
- Larios Ochaita, C. (2004). *Derecho internacional público*. Nawal Wuj.
- León Benitez, R. Y. (2015). *Necesidad de establecer una ley general que permita regir y normar actividades de los puertos marítimos en Guatemala*. Universidad Rafael Landívar.
- Letona Girón, D. E. (2015). *Incidencia de los miembros del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas en la toma de decisiones*. Universidad Rafael Landívar.
- López Aguilar, S. (1995). *Introducción al Estudio del Derecho. Tomo I*. Cooperativa de Ciencia Política USAC.
- López Rueda, F. C. (2003). Concepto y caracteres del derecho marítimo. *Vniversitas*.
- Mariñez, F., & Garza, V. (2009). *Política pública y democracia en América Latina del análisis a la interpretación*. Editorial Porrúa.
- Mundo Marítimo. (8 de Abril de 2020). *Mundo Marítimo*.  
<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/la-importancia-de-los-estudios-sobre-derecho-maritimo>
- Olcina Alvarado, M. (7 de Abril de 2020). *Ecologistas en Acción*.  
<https://www.ecologistasenaccion.org/18436/erika-una-condena-que-hizo-historia/>
- Olivero García, N. R. (1986). *El nuevo derecho del mar*. Guatemala: Universidad Francisco Marroquín.



Organización de Estados Americanos. (25 de Abril de 2020). *Comisión Interamericana de Puertos*. <https://www.oas.org/cip/antecedentes.html>

Organización Marítima Internacional. (20 de Marzo de 2020). *Convention Relating to Intervention on the High Seas Cases of Oil Pollution Casualties*. (Convenio Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes)

<http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-Relating-to-Intervention-on-the-High-Seas-in-Cases-of-Oil-Pollution-Casualties.aspx>

Organización Marítima Internacional. (25 de Marzo de 2020). *List of Conventions*. (Lista de Convenios)

<http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/COLREG.aspx>

Padilla, L. A. (2009). *Paz y Conflicto en el Siglo XXI*. (1ª. Ed.). IRIPAZ.

Paldeford, N. y Lincoln, G. (1962). *The Dynamics of International Politics*. (La dinámica de la política internacional). The Macmilian Company.

Pearson, F. y Rochester, M. (2000). *Relaciones Internacionales, Situación Global en el siglo XXI*. McGraw-Hill.

Ripert, G. (1954). *Compendio de derecho marítimo*. Tipografía Editora.

Rodríguez Recinos, M. L. (1988). *El nuevo derecho del mar y sus implicaciones político-económicas en la legislación guatemalteca*. Universidad de San Carlos de Guatemala.

Rodríguez, S. (2007). *Ciencia y Prestige. La investigación desarrollada a raíz del accidente del Prestige*. Oficina Técnica de Vertidos Marítimos.



Sapón Figueroa, M. F. (2015). *Tratados Internacionales en materia de Derecho Mercantil Marítimo y sus consecuencias jurídicas en el Derecho Guatemalteco*. Universidad Rafael Landívar.

Schulderich Talleda, H. (1954). *Derecho de la navegación, marítimo y fluvial*. Lumen.

Shinn, R. A. (1976). *Contaminación de los mares*. Marymar.

Tenenti, A. (1994). El seguro marítimo en la Europa en los siglos XV y XVI. *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Consulado de Burgos.

Uria, R. (1989). *Derecho mercantil*. Marcial Pons .

Villagrán Kramer, F. (2003). *Derecho de los Tratados*. F&G Editores.

Villegas Lara, R. (2010). *Derecho Mercantil Guatemalteco, Tomo III*. Editorial Universitaria.

Villegas, C. G. (1986). *Derecho de las sociedades mercantiles*. Abeledo-Perrot.

### **Legislación:**

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

Congreso de la República de Guatemala. *Código de Comercio. Decreto Gubernativo 2946*.

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

Presidencia de la República de Guatemala. *Código Civil. Decreto Ley 106*.

Presidencia de la República de Guatemala. *Código Procesal Civil y Mercantil. Decreto Ley 107*.

Congreso de la República de Guatemala. *Código Penal. Decreto 17-73*.

Congreso de la República de Guatemala. *Código de Trabajo. Decreto 1441*.

Congreso de la República de Guatemala. *Ley del Organismo Ejecutivo. Decreto 114-97*.



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

Congreso de la República de Guatemala. *Ley Orgánica de Empresa Portuaria Quetzal. Decreto 1-85.*

Congreso de la República de Guatemala. *Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla. Decreto 4-93.*

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

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

Congreso de la República de Guatemala. *Ley de Áreas de Reserva Territoriales del Estado. Decreto 126-97.*