

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



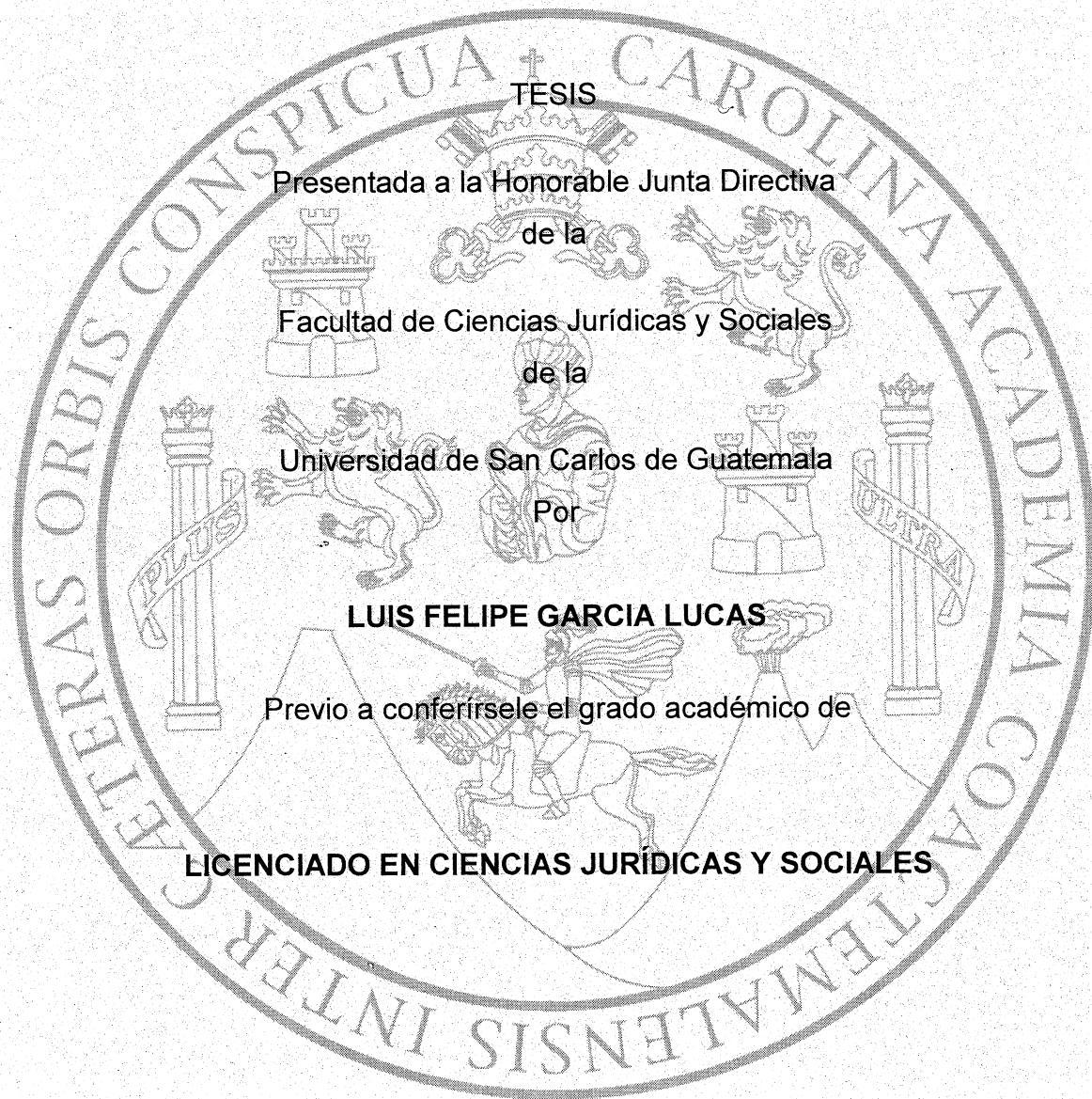
**DETERMINACIÓN DE LAS LIMITACIONES LEGALES PARA LAS ASEGURADORAS
GUATEMALTECAS EN LA APLICACIÓN DEL DERECHO DE SUBROGACIÓN EN EL
TRANSPORTE MARÍTIMO**

LUIS FELIPE GARCIA LUCAS

GUATEMALA, AGOSTO DE 2019

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

**DETERMINACIÓN DE LAS LIMITACIONES LEGALES PARA LAS ASEGURADORAS
GUATEMALTECAS EN LA APLICACIÓN DEL DERECHO DE SUBROGACIÓN EN EL
TRANSPORTE MARÍTIMO**



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

LUIS FELIPE GARCIA LUCAS

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, agosto de 2019

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

DECANO: Lic. Gustavo Bonilla

VOCAL I: Licda. Astrid Jeannette Lemus Rodríguez

VOCAL II: Lic. Henry Manuel Arriaga Contreras

VOCAL III: Lic. Juan José Bolaños Mejía

VOCAL IV: Br. Denis Ernesto Velásquez González

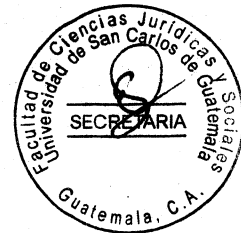
VOCAL V: Br. Abidán Carías Palencia

SECRETARIO: Lic. Fernando Antonio Chacón Urizar

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



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 21 de septiembre de 2017.

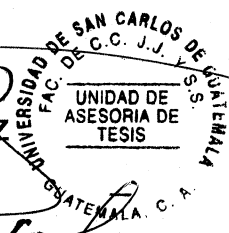
Atentamente pase al (a) Profesional, EDI LEONEL PEREZ
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
LUIS FELIPE GARCIA LUCAS, con carné 201211414,
 titulado DETERMINACIÓN DE LAS LIMITACIONES LEGALES PARA LAS ASEGURADORAS GUATEMALTECAS
ARA LA APLICACIÓN DEL DERECHO DE SUBROGACIÓN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.

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

l dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de
 oncluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y
 écnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros
 stadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la
 ibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará
 ue no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime
 pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

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



Fecha de recepción 24 / 11 / 2017. f)

Edi Leonel Perez
 Asesor(a)
 (Firma y Sello)

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Edificio S-7, Ciudad Universitaria Zona 12 - Guatemala, Guatemala



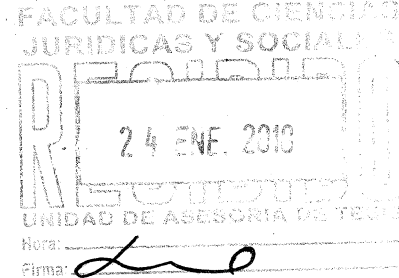


Lic. Edi Leonel Pérez
Abogado y Notario



Guatemala, 05 de enero de 2018

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



Respetable licenciado Orellana:

Atentamente me dirijo a usted con el objeto de informarle que conforme a resolución emitida por la Unidad de Asesoría de Tesis he asesorado el trabajo de tesis del estudiante: **LUIS FELIPE GARCIA LUCAS** intitulado: **“DETERMINACIÓN DE LAS LIMITACIONES LEGALES PARA LAS ASEGURADORAS GUATEMALTECAS PARA LA APLICACIÓN DEL DERECHO DE SUBROGACIÓN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO”**

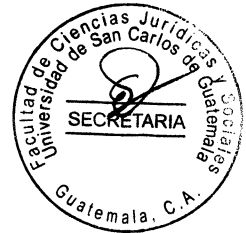
A este respecto y de conformidad con lo que establece el Artículo 31 del normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, expresamente declaro que no soy pariente del estudiante dentro de los grados de ley y para el efecto, me permito rendir a usted el siguiente informe:

- I. El contenido científico y técnico de la presente investigación, describe lo relativo a la importancia de determinar cuáles son las limitaciones legales que actualmente se dan en las aseguradoras guatemaltecas, en cuanto a la aplicación del derecho de subrogación en el transporte marítimo y los seguros en los puertos del territorio nacional.
- II. La metodología utilizada en la presente investigación, se manifestó en la aplicación práctica de los métodos siguientes analítico, sintético, inductivo y deductivo, propios de la investigación efectuada y para el efecto la técnica utilizada fue de carácter bibliográfica, considerando la existencia de fuentes de información documental formuladas por expertos en las temáticas derecho marítimo y seguros respectivamente.
- III. Con respecto a la redacción, ortografía y puntuación contenida en la presente investigación jurídica en el campo del Derecho Marítimo, Derecho Civil y Procesal

Dirección: 7ª. AV. 6-53 Zona 4, Edificio el Triangulo, oficina número 68
Ciudad de Guatemala
Tel. 23325622 - 57848140



Lic. Edi Leonel Pérez
Abogado y Notario



Civil, respectivamente, presentada por el estudiante **LUIS FELIPE GARCIA LUCAS**, son acordes con las reglas contenidas en el Diccionario de la Real Academia Española.

- IV. Con respecto a la contribución científica, la investigación presentada contiene lo relativo a la importancia de la aplicación del derecho de subrogación en materia de seguros en la actividad marítima guatemalteca.
- V. Con relación a la conclusión discursiva contenida en la presente investigación jurídica, esta es congruente con el plan de investigación aprobado en su oportunidad.
- VI. En cuanto a la bibliografía utilizada para el desarrollo de la presente investigación, ésta fue afín al tema investigado, por lo que considero que la misma es suficiente ante la diversidad de información existente en la materia.

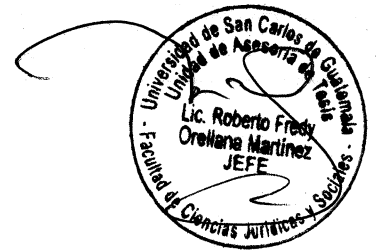
Por los aspectos antes indicados, considero que la investigación presentada por la estudiante **LUIS FELIPE GARCIA LUCAS**, llena los requerimientos exigidos por esta casa de estudios superiores y en virtud de ello, emito **DICTAMEN FAVORABLE** con el objeto de continuar con el trámite académico respectivo.

Sin otro particular me suscribo, atentamente,

Edi Leonel Pérez
Abogado y Notario
LIC. EDI LEONEL PÉREZ
Abogado y Notario
Colegiado 8226



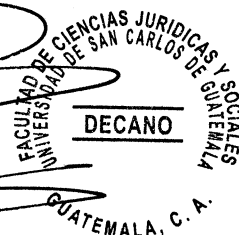
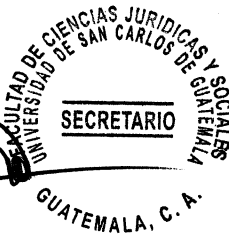
USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 19 de junio de 2019.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante LUIS FELIPE GARCIA LUCAS, titulado DETERMINACIÓN DE LAS LIMITACIONES LEGALES PARA LAS ASEGURADORAS GUATEMALTECAS PARA LA APLICACIÓN DEL DERECHO DE SUBROGACIÓN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/JP.





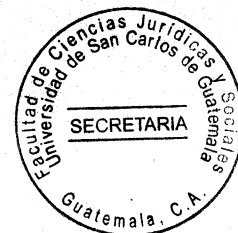
DEDICATORIA

- A DIOS:** Inagotable fuente de sabiduría, creador de todo cuanto existe, bajo cuyo amparo se desarrolla el intelecto humano.
- A MIS PADRES:** Felipe García Illescas (QEPD) y Berta Lucas Ramos, seres por medio de los cuales Dios me dio la vida y puso como guías de mis primeros pasos, un eterno agradecimiento por su incondicional auxilio y sabios consejos.
- A MI ESPOSA:** Marta Julia Hernández, fiel compañera en muchas batallas, motivadora en momentos de flaqueza, siempre dispuesta a apoyar mis emprendimientos.
- A MIS HIJOS:** Yuly Marleny, María Alejandra y Luis Enrique, por ser los tesoros con que Dios me ha premiado, a quienes espero inspirar con este ejemplo para que luchen por alcanzar sus metas.
- A MIS HERMANOS:** Julio César, Wendy Janet y Kevin Arturo, a quienes estimo y agradezco el apoyo brindado en los momentos en que a cada uno correspondió.
- A:** La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por permitirme el privilegio de egresar de sus aulas en las que siempre encontré fuente perenne de conocimiento.

A:

La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala,
templo sublime del saber, estandarte en la búsqueda de
conquistas sociales, a la que ofrezco honrar cada día en
el ejercicio de mi profesión.





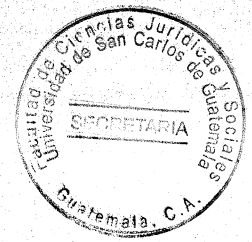
PRESENTACIÓN

Para la realización de la presente investigación jurídica, fue determinante establecer qué tipo de investigación se desarrollaría, por lo cual se planteó que la misma es de carácter cualitativa, perteneciendo a la ciencia del derecho mercantil, derecho marítimo e internacional, es el marco jurídico de carácter general que determina el contrato de transporte, en el Artículo 794 y establece su aplicabilidad al transporte por tierra, por agua y por aire y dentro de ello lo relativo al transporte marítimo para que sea indispensable el contenido regulado en la Ley de la Actividad Aseguradora, contenida en el Decreto Número 25-2010 siendo la normativa específica de todas las actividades que desarrollan las aseguradoras en Guatemala y particularmente la aplicación del derecho de subrogación.

El objeto del estudio jurídico se basa en la actividad aseguradora en Guatemala, representa una oportunidad para resolver conflictos particularmente los derivados del transporte marítimo, el sujeto de estudio recae en las aseguradoras de Guatemala, autorizadas por la Superintendencia de Bancos, para su funcionamiento y jurisdicción.

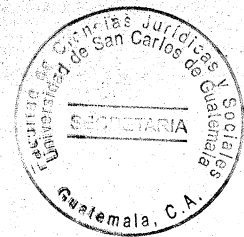
La investigación jurídica se desarrolló en el municipio de Guatemala, departamento de Guatemala, en el ámbito temporal de septiembre a diciembre del año 2017.

El aporte académico es conocer cuáles son los procedimientos y limitaciones legales para las aseguradoras guatemaltecas en la aplicación del derecho de subrogación en el transporte marítimo y los daños y perjuicios ocasionados por el mismo.



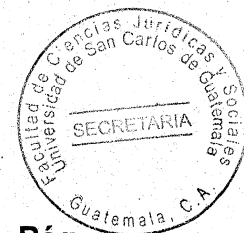
HIPÓTESIS

La hipótesis planteada en la realización de la investigación jurídica fue: Las normas jurídicas contiene los mecanismos jurídicos mediante las cuales se deben resolver diferentes conflictos y en materia marítimo portuaria resulta indispensable el conocimiento de las disposiciones relativas al comercio marítimo, sin embargo, existe diversidad de normativas e instrumentos internacionales los cuales ha ratificado el Estado de Guatemala y en consecuencia existen limitaciones legales para las aseguradoras guatemaltecas, principalmente en el derecho de subrogación, lo cual es necesario analizar e introducir reformas al Código de Comercio y Código Civil vigentes en Guatemala respectivamente.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Al concluir el estudio, se logró comprobar la hipótesis planteada, utilizando el método de comprobación deductivo, mismo que se aplicó posterior al análisis e interpretación de la información, exponiendo para el efecto y la causa que generan los diversos conflictos algunos que pueden resolverse en forma extrajudicial y otros que es necesario la judicialización de los mismos siempre por órganos competentes en Guatemala principalmente de carácter civil y mercantil ante la ausencia de juzgados o tribunales de asuntos marítimos y como consecuencia de ello, en el aspecto práctico se presentan limitaciones principalmente para las empresas aseguradores de Guatemala en la aplicación de la subrogación lo cual genera prácticamente un vacío legal en cuanto a los procedimientos a seguir pues depende del criterio jurídico e institucional respectivamente y para el efecto la presente investigación tiene como finalidad, conocer cuál es la actividad por parte de las empresas aseguradoras cuando en los aspectos prácticos aplican la subrogación.



ÍNDICE

Pág.

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

CAPÍTULO I

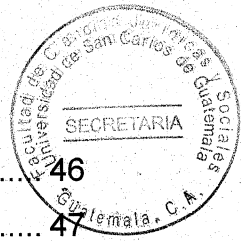
1. Derecho marítimo.....	1
1.1. Origen.....	3
1.2. Características.....	7
1.3. Regulación legal.....	13
1.3.1. Constitución Política de la República de Guatemala	14
1.3.2. Código de Comercio	15
1.3.3. Ley de Organismo Ejecutivo, Decreto Numero 114-97	16

CAPÍTULO II

2. Transporte marítimo.....	19
2.1. Concepto.....	20
2.2. Régimen jurídico nacional e internacional	22
2.2.1. Régimen jurídico nacional	23
2.2.2. Régimen jurídico internacional	27
2.3. Importancia del transporte marítimo en la economía.....	33
2.4. Ventajas de la reglamentación.....	34

CAPÍTULO III

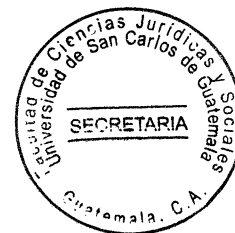
3. Empresas aseguradoras en Guatemala	37
3.1. Aspectos generales del seguro	39
3.2. Concepto de seguro.....	40
3.3. Elementos del contrato de seguro	44
3.3.1. Asegurador	45



3.3.2. Solicitante	46
3.3.3. Asegurado	47
3.3.4. El beneficiario	48
3.4. Las empresas aseguradoras en Guatemala.....	49
3.5. Normativa vigente en materia de empresas aseguradoras en Guatemala	51

CAPÍTULO IV

4. Determinación de las limitaciones legales para las aseguradoras guatemaltecas en la aplicación del derecho de subrogación en el transporte marítimo.....	57
4.1. Derecho de obligaciones	57
4.1.1. Generalidades	58
4.1.2. Origen	58
4.2. Generalidades de la subrogación	60
4.3. Régimen jurídico guatemalteco de la subrogación	64
4.4. Intervención de las compañías aseguradoras en conflictos marítimos portuarios	67
4.5. La subrogación aplicada a conflictos derivados de la actividad marítimo portuaria y sus limitaciones en Guatemala	69
CONCLUSIÓN DISCURSIVA	73
BIBLIOGRAFÍA	75



INTRODUCCIÓN

El Código de Comercio, Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, es el marco jurídico de carácter general que determina el contrato de transporte, en el Artículo 794 y establece su aplicabilidad al transporte por tierra, por agua y por aire y dentro de ello lo relativo al transporte marítimo para que sea indispensable la Ley de la Actividad Aseguradora, Decreto Número 25-2010 siendo la normativa específica de todas las actividades que desarrollan las aseguradoras en Guatemala y particularmente la aplicación del derecho de subrogación. Porque son varios los problemas que se presentan, como la negativa del capitán de un buque mercante para firmar las cartas de reclamo que se presentan derivada de la subrogación, así como la clase de naviera ante la cual se pueda promover y sobre todo la jurisdicción bajo la que puede intentarse ejercitar el derecho de subrogación, aspecto que impide muchas veces tener éxito en tal gestión jurídico mercantil.

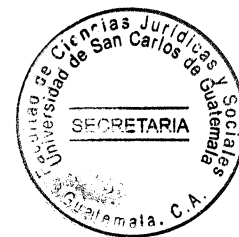
El objetivo general para la investigación fue: establecer las disposiciones legales en materia de comercio marítimo en Guatemala y establecer aplicación del derecho de subrogación, el cual fue alcanzado, ya que se comprobó que actualmente las aseguradoras deben de aplicar el derecho de subrogación en la actividad marítima en los puertos de Guatemala.

En la presente investigación se determina como hipótesis la siguiente: Las normas jurídicas contiene los mecanismos jurídicos mediante las cuales se deben resolver diferentes conflictos y en materia marítimo portuaria resulta indispensable el conocimiento de las disposiciones relativas al comercio marítimo, sin embargo, existe diversidad de normativas e instrumentos internacionales los cuales ha ratificado el Estado de Guatemala y en consecuencia existen limitaciones legales para las aseguradoras guatemaltecas, principalmente en el derecho de subrogación, lo cual es necesario analizar e introducir reformas al Código de Comercio y Código Civil vigentes en Guatemala respectivamente.



La investigación jurídica, se divide en cuatro capítulos los que a continuación se describen brevemente: El capítulo primero, se refiere al derecho marítimo, los aspectos generales, los principales conceptos, el origen, sus características y finalmente la regulación legal; el capítulo segundo desarrolla lo relacionado al transporte marítimo, su origen, los principales conceptos, el régimen jurídico nacional e internacional, su importancia en la economía y las ventajas de la reglamentación; el capítulo tercero aborda el tema de las empresas aseguradoras en Guatemala, los aspectos generales del seguro, los principales conceptos, los elementos del contrato de seguro, las empresas aseguradoras en Guatemala y la normativa nacional e internacional; finalmente; el capítulo cuarto desarrolla la base del estudio, como lo es la determinación de las limitaciones legales para las aseguradoras guatemaltecas en la aplicación del derecho de subrogación en el transporte marítimo, el derecho de obligaciones, las generalidades de la subrogación, el régimen jurídico guatemalteco, la intervención de las compañías aseguradoras en conflictos marítimo-portuarios y la subrogación aplicada a conflictos derivados de la actividad marítimo-portuaria y sus limitaciones en Guatemala.

Los métodos utilizados fueron: analítico, permitió tomar el problema planteado con la finalidad de estudiar cada una de sus partes por separado hasta llegar a la esencia que lo provoca; deductivo, se aplicó en igual medida, pues parte de lo general hacia lo particular; dinámica que permitió focalizar las causas del problema. En ese sentido se hizo uso de las herramientas metodológicas enunciadas para proveer el carácter científico de la presente investigación, asimismo dentro de las técnicas de investigación se utilizó la bibliográfica con el fin de la recopilación de libros, revistas, estudios, reportajes relacionados al tema y la técnica del resumen para tomar lo más importante de la bibliografía obtenida.



CAPÍTULO I

1. Derecho marítimo

El derecho marítimo es un cuerpo normativo que rige los problemas que puedan surgir a raíz de las relaciones entre entidades de derecho privado dedicadas al tráfico marítimo. Aproximadamente un 90% del tráfico mundial de mercancías se transporta por vía marítima y todavía no se ha producido de forma asombrosa en el campo marítimo la misma cultura de seguridad que existe en otros modos del transporte.

El derecho marítimo ha tenido una gran importancia histórica que se mantiene en la actualidad, siendo una rama muy importante del Derecho mercantil. Esto se debe a que el transporte por mar es muy utilizado para transportar las mercancías objeto de compraventas internacionales.

El derecho marítimo, regula lo relativo o lo que es propio al mar. Georges Ripert, citado por Leoncio Landaez Otazo indica que: “el derecho marítimo es el derecho de todas las relaciones jurídicas de las cuales el mar es el escenario y el comercio marítimo el objeto.”¹ Esta definición permite delimitar perfectamente el campo de estudio del derecho marítimo; aunque resulte quizás poco técnico, su valor resulta inmenso para comprenderlo.

¹ Derecho marítimo venezolano (primera parte). Pág. 17.



Para Manuel Ossorio el derecho marítimo es “El Derecho de todas las relaciones jurídicas que tienen el mar por escenario o el comercio marítimo por objeto”.² Según el tratadista argentino, al respecto del derecho marítimo es toda actividad que se da en los mares, donde se ve involucrado algún tipo de comercio y los derivados del mismo.

Asimismo, Raúl Cervantes Ahumada expresa que “el derecho marítimo es un conjunto coordinado de construcciones ideales o 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. En otras palabras, el ordenamiento jurídico es marítimo, cuanto tienen conexión con el mar o con los espacios marítimos.”³

El tratadista en mención establece que es un conjunto de ordenamientos jurídicos, los cuales se encuentran encaminados a regir lo relativo al comercio que se da en el mar o espacios marítimos aledaños al mar.

Asimismo, el tratadista Raúl Cervantes Ahumada 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.”⁴

² **Diccionario de ciencias jurídicas y sociales.** Pág. 325

³ **Derecho marítimo.** Pág. 6

⁴ **Ibíd.** Pág. 6



De lo anterior, se indica que la mayoría de tratadistas enfocan al derecho marítimo dentro de la actividad de comercio, haciendo referencia a la importancia dentro del campo del derecho de todas las actividades que permite desarrollar.

1.1. Origen

Desde la antigüedad, “El agua ha sido uno de los medios más importantes para el transporte de personas y mercancías, y desde entonces, existieron conflictos en torno a la navegación que debieron ser resueltos conforme a normas consuetudinarias. Nada o muy poco se conoce de esa época y puede decirse que el verdadero origen de nuestro derecho procede del siglo XV, época en que se efectúan las primeras recopilaciones de los usos y costumbres que imperaban en las distintas cuencas de explotación.”⁵

En la Edad Antigua tienen particular importancia una serie de códigos, leyes recopilaciones y compilaciones que rigieron la actividad en el mar, teniendo particular importancia las siguientes:

- “El Código del Manú. Esta ley, probablemente la más antigua que se conoce (siglo II antes de Cristo), se ocupa con suma especialidad de algunos asuntos relacionados con el mar; establece un tratamiento especial para las ventas de las mercancías

⁵ Landaez Otazo, Leoncio, **Op. Cit.** Pág. 25.



procedentes de ultramar, las que no eran nulas incluso si el vendedor no era el dueño de la cosa vendida.

- Las leyes Rodias. Pese a que fueron los fenicios los primeros navegantes de la tierra, nunca codificaron leyes marítimas escritas. El primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas escritas, fue el pueblo rodio (de Rodas).
- Las leyes atenienses. Los atenienses utilizaron las leyes rodias, pero además de éstas, en su literatura se hace referencia a leyes marítimas relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval de los banqueros y a la piratería.
- El derecho romano. Herederos de Grecia, los romanos utilizaron las instituciones griegas y rindieron homenaje en su legislación, a los juristas y a las leyes rodias.
- Época Bizantina. En esta época se construye un derecho de transición, recogedor de los principios fundamentales del Derecho Romano contenidos en las compilaciones justinianas y se completa con los usos imperantes en la parte oriental del Mediterráneo. En esta misma época se debe señalar el aparecimiento de una serie de normas relativas a la responsabilidad del transportador sobre naufragio, de los deberes del depositario, sobre la costa, la playa, el derecho de pesca, responsabilidad del armador, hurtos en perjuicio de los cargadores, etcétera. En el Código de Teodisio existen capítulos referidos a los naufragios, a la policía marítima, etcétera. Posteriormente aparecen las Basílicas, instrumento importantísimo del



Derecho Bizantino, y con las cuales se produce los que se ha dado en llamar la primera codificación de Derecho Marítimo.”⁶

Este último constituyó el derecho aplicable entre los rodios y al que se le denominó derecho pseudo-rodio, para diferenciarlo de la Ley Rodia. Este derecho pseudo-rodio ejerció gran influencia sobre el derecho marítimo posterior. En él se establecen las primeras organizaciones asociativas entre mercaderes y armadores, consignándose el principio de la contribución de los riesgos entre los diversos partícipes de una misma expedición; el cual contribuía no sólo en cuanto a la echazón para salvar la nave del peligro inminente, sino también en todos los casos de fuerza mayor, e incluso ante el ataque de piratas.

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

1. Los Assises de Jerusalén.

⁶ Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. cit.* Pág. 9.

⁷ *Ibíd.* Pág. 12

2. Las Tablas de Amalfi.
3. Los Roles de Olerón.
4. Las Leyes de Wisby.
5. El Código Hanseático.
6. El Libro Negro del Almirantazgo.
7. El consulado del Mar.
8. El Gallardete del mar.
9. La legislación española.

En la Época Moderna “cabe citar la famosa Ordenanza sobre la Marina de Luis XIV, que sirvió de antecedente al Código de Napoleón, el que a su vez influenció a nuestro Código Civil (el cual sigue el plan Romano-Francés); las Ordenanzas de Bilbao, que rigieron incluso después de la independencia de Guatemala, como antecedente del derecho mercantil guatemalteco, y la Ordenanza inglesa de Cromwell, que tanto influyó en el desarrollo de la marina de Inglaterra.”⁸

En el Siglo pasado el derecho marítimo, inicia su evolución, con el esfuerzo que hacen las naciones en conjunto es la Conferencia de La Haya en 1930, convocada por la Sociedad de Naciones, con el tema de mar territorial. Después de la segunda guerra mundial, en 1945, el presidente Truman de Estados Unidos declara el derecho exclusivo que tiene su país para explotar los recursos naturales de su plataforma continental, más allá de los límites del mar territorial. Esta declaración, que se basa en

⁸Ibíd. Pág. 13.



que la importancia del mar está en el aprovechamiento de los recursos y no en la navegación, produjo un gran efecto en el derecho del mar y trajo como consecuencia que algunos países empezaran a proponer el criterio de las 200 millas, el cual toma fuerza en 1952, con la llamada Declaración de Santiago, efectuada en Santiago de Chile y presentada por Chile, Ecuador y Perú.

Asimismo, en 1967, el representante permanente de Malta en las Naciones Unidas, doctor Arvid Pardo, solicitó ante ese organismo que se estableciera un acuerdo sobre la libertad del derecho del mar y del fondo oceánico más allá de los límites de la jurisdicción nacional, que éste quedara reservado para fines pacíficos, y que su exploración y explotación fueran en beneficio de la humanidad.

1.2. Características

Entre las principales características que permiten identificar y distinguir al derecho marítimo están:

- a) **Antigüedad:** Es “una de las disciplinas jurídicas más antiguas, si no es que la más antigua, de las ramas especializadas del derecho.”⁹, según lo que se establece las civilizaciones antiguas, se especializaron en el comercio, uno de los principales conductos para la realización de este, era el mar, por lo cual desarrollaron un derecho marítimo bastante amplio y seguro.

⁹ Coronado Conde, Luis Rolando **Breve introducción al derecho marítimo guatemalteco y centroamericano.** Pág. 7.

b) Insensible a cambios políticos, pero sensible a cambios técnicos: “Por esta característica, a este derecho no le afectaría, por ejemplo, un cambio de la forma de gobierno pero sí le han afectado cambios como la aplicación del motor a la navegación en sustitución de la vela, la invención de las comunicaciones por radio, la aplicación de energía atómica a la navegación, etcétera.”¹⁰

Uno de los principales cambios que ha sufrido el derecho marítimo a través de la historia y las diversas civilizaciones, es el avance tecnológico que ha tenido el ser humano, antes únicamente se contaban con embarcaciones a vela o remo como les llamaba y de tamaño considerable, con la aplicación de la tecnología y las nuevas estructuras metálicas y otros materiales a las embarcaciones se ha modificado bastante el derecho marítimo y la prestación de sus servicios, los cambios son mas de carácter tecnológico que jurídicos, políticos y económicos.

c) Su carácter tradicional: “Quizás en ninguna otra disciplina jurídica se localice un carácter de tradicionalidad tan afianzado como en el derecho marítimo. Desde tiempos remotos este derecho ha conservado las antiguas usanzas sin que se observe o pueda observarse mucho cambio en las mismas. La mayoría de códigos y legislaciones recogen las antiguas reglas utilizadas por el derecho marítimo. Esta característica ha sido denominada como “originalidad” del derecho marítimo.”¹¹

¹⁰ **Ibid.** Pág. 7.

¹¹ Landaez Otazo, Leoncio, **Op. Cit.** Pág. 57.

En cuanto a su carácter tradicional, es bastante marcado dentro del derecho marítimo por ser una de las primeras ramas del derecho que se desarrollaron en las antiguas civilizaciones, el derecho marítimo fue estructurado bastante bien, por lo cual, inclusive en la actualidad hay normativas que se siguen utilizando y otras que han sufrido algún tipo de modificación pero siempre manteniendo la idea principal.

d) Es un derecho eminentemente consuetudinario: “Del carácter tradicional del derecho marítimo surge necesariamente esta característica. Es sumamente conocido que este derecho surge y tiene su más fuerte sostén en las costumbres y usos. Con anterioridad se afirmó que la mayoría de códigos y legislaciones recogen las antiguas reglas que formaron en un principio el Derecho Marítimo, y estas reglas se han formado en casi su totalidad por normas consuetudinarias.”¹²

Cuando se hace referencia que es un derecho de carácter consuetudinario, quiere darse a entender que se ha aplicado a través del tiempo en base a la costumbre de los pueblos, principalmente los que tienen acceso al mar y han utilizado el derecho marítimo como una fuente económica y de empleo a la vez.

e) Es un derecho vivo: “Cuando las normas escritas se vuelven obsoletas, los comerciantes marítimos crean nuevas normas con base en la costumbre, la que tiene en el campo marítimo una gran relevancia. Incluso en la unificación de normas en el plano internacional, vemos grandes logros a través de compilaciones de

¹² **Ibíd.** Pág. 58.



costumbre hechas por organismos no oficiales, como en el caso de las averías gruesas y de las ventas marítimas.”¹³

Según lo que se establece con anterioridad, al indicar que es un derecho vivo, se manifiesta que aún se aplican normas que se han tomado por costumbre y no han sido impuestas legalmente y que al hacer una recopilación de las misma se vuelven esenciales para el desarrollo del derecho marítimo.

f) Internacionalidad: “La internacionalización del derecho marítimo le ha conferido a éste un rasgo típico que impediría encuadrarlo en el derecho mercantil o privado en general, porque las normas que se han dictado, guiadas por el fin de conseguir la uniformidad tan ansiada, no se limitan al derecho privado sino se extiende al público. El derecho marítimo es el más internacional de todas las ramas y disciplinas jurídicas; las mismas causas productoras de las normas que regulan y tratan de resolver los denominados conflictos de leyes (derecho internacional privado) demuestran tal afirmación. El comercio internacional que trae aparejado de suyo el diferendo legislativo, es tal comercio internacional en un principio y lo sigue siendo en la actualidad en gran escala, debido al tráfico marítimo o navegación por mar. Es debido a esta navegación como surge el comercio internacional.”¹⁴

El derecho marítimo su esencia pura radica en la internacionalidad de su aplicación y sus normas jurídicas, puesto que el tipo de comercio se da entre diversos estados, en

¹³ Coronado Conde, Luis Rolando, **Op. Cit.** Pág. 7.

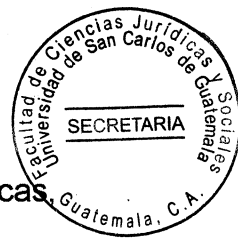
¹⁴ **Ibíd.** Pág. 59.

rara ocasión se utiliza dicho medio de transporte o derecho dentro de un mismo Estado, puesto que para eso utilizan las vías terrestres, a nivel internacional la vía marítima es una de las opciones más confiables para la importación y exportación de mercancías, de acá su estrecha relación con el derecho internacional.

g) Tendencia a la unificación: “Producto del mercado internacionalismo del derecho marítimo, surge en igual forma una tendencia unificativa de las normas que rigen a la disciplina en cuestión. Casi la totalidad de las instituciones del derecho marítimo han sido objeto de conferencias y asambleas internacionales, tendientes a la consecución de leyes y tratados uniformes que resuelven en una mejor forma los diferentes conflictos de leyes que puedan presentarse. El derecho marítimo es el que ha logrado mayores avances entre las distintas disciplinas jurídicas en lo que a unificación legislativa se refiere. Esa tendencia a la uniformidad es sumamente poderosa porque obedece a razones económicas que a veces resultan más fuertes que los sentimientos nacionalistas.”¹⁵

Por la aplicación consuetudinaria y el carácter internacional de las normativas que rigen el derecho marítimo, su unificación ha sido bastante fácil y segura, en las normas jurídicas de un Estado, puesto que se regula el importe y exporte de mercancías principalmente.

¹⁵Landaez Otazo, Leoncio. **Op. Cit.** Pág. 61.



h) Mayor rapidez en la operatividad material jurídica: "Razones económicas provocadas por la índole de la explotación, imponen por su parte la mayor rapidez posible en la realización de las operaciones relacionadas con el tráfico por mar. Desde las disposiciones administrativas y técnicas adoptadas en los distintos puertos hasta la simplificación de la documentación y del formulismo jurídico todo tiende a lograr esa finalidad de rapidez, buscando que los capitales invertidos en la explotación marítima puedan redituar más, en menor tiempo posible."¹⁶

Una de las características que sobre salen del derecho marítimo y la actividad marítima portuaria es la agilización de mayor rapidez a los procesos en materia judicial, todo esto en base a los tiempos que se manejan en los puertos, ya que en muchas ocasiones los barcos trasladan productos perecederos, por lo cual deben de agilizar los procedimientos.

- i) Pionero en la creación de instituciones en la historia del derecho:** Numerosas instituciones, de gran importancia en la vida moderna como la sociedad mercantil, el seguro, el riesgo de trabajo, han nacido en el derecho marítimo y se han extendido al campo del derecho mercantil en general y aún al campo del derecho civil.
- j) Integridad:** Característico en el derecho marítimo es que contiene normas de derecho público y de derecho privado, y reúne normas de derecho interno e internacional.

¹⁶ **Ibíd.** Pág. 61.

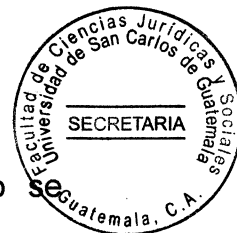


k) Reglamentarismo: Su factor eficiente radica en la complejidad del vehículo acuático, en las razones de seguridad que impone la detallada regulación de todas las etapas que arrancan con la elaboración de los planos de construcción; el gran número de certificados y documentos que habiliten para la navegación; sus plazos y validez; las reglas náuticas a que debe ajustarse la navegación, constituyen otros tantos ejemplos de esta característica. Sin embargo, hay que realizar una permanente actualización de conformidad con las nuevas modalidades que va asumiendo la técnica de la navegación y la mayor sensibilidad internacional frente a ciertos fenómenos, como el de la contaminación de las aguas, que pueden poner en riesgo fuentes de sustento en cuya preservación está interesada toda la comunidad internacional.

l) Autonomía: El derecho marítimo es una rama jurídica, una categoría independiente de las demás, aunque se relaciona con las demás ramas jurídicas. El derecho marítimo existe dentro del sistema general del derecho con tal grado de importancia que justifica una elaboración sistemática propia; constituye un sistema con principios esencialmente típicos dentro de la totalidad del ordenamiento.

1.3. Regulación legal

Como toda rama del derecho, el derecho marítimo también cuenta con una regulación legal tanto en la normativa legal vigente en Guatemala, como en instrumentos



internacionales relacionados a la materia, para efectos del presente estudio conocerán los cuerpos legales que regulan dicha materia en Guatemala.

1.3.1. Constitución Política de la República de Guatemala

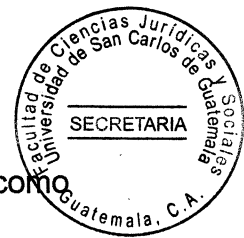
Se regula en el Artículo 121 que son bienes del Estado, los siguientes:

- a) Los de dominio público;

- b) Las aguas de la zona marítima que ciñe las costas de su territorio, los lagos, ríos navegables y sus riberas, los ríos, vertientes y arroyos que sirven de límite internacional de la República, las caídas y nacimientos de agua de aprovechamiento hidroeléctrico, las aguas subterráneas y otras que sean susceptibles de regulación por la ley y las aguas no aprovechadas por particulares en la extensión y término que fije la ley;

- c) Los que constituyen el patrimonio del Estado, incluyendo los del municipio y de las entidades descentralizadas o autónomas;

- d) La zona marítima terrestre, la plataforma continental y el espacio aéreo, en la extensión y forma que determinen las leyes o los tratados internacionales ratificados por Guatemala;



- e) El subsuelo, los yacimientos de hidrocarburos y los minerales, así como cualesquiera otras sustancias orgánicas o inorgánicas del subsuelo;
- f) Los monumentos y las reliquias arqueológicas;
- g) Los ingresos fiscales y municipales, así como los de carácter privado que las leyes asignen a las entidades descentralizadas y autónomas; y
- h) Las frecuencias radioeléctricas.

La actividad del transporte marítimo comercial dentro del régimen económico y social del Estado, la Constitución Política de la República de Guatemala, lo enmarca en el Artículo 131, al establecer que “Los puertos marítimos comerciales y los servicios de transporte comercial y turístico son bienes y servicios de uso público común, que quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de Autoridades Civiles”.

1.3.2. Código de Comercio

En el Código de Comercio de Guatemala, se regulan algunos tipos de contratos que se utilizan en el comercio de la navegación marítima. También en otros cuerpos legales se encuentran disposiciones relacionadas como por ejemplo en el Código de Trabajo, en su Capítulo VII, denominado Trabajo en el Mar y en Vías Navegables.

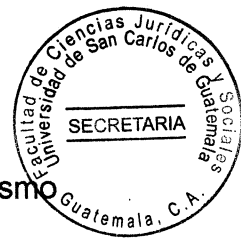


La legislación guatemalteca se encuentra dispersa y es, en buena medida anticuada ya que no ha sido reformada conforme han ido evolucionando las necesidades y exigencias de derecho marítimo internacional. En efecto, siguen vigentes las prescripciones relativas a la nave contenidas en el Libro III del Código de Comercio contenido en el Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, cuyos presupuestos reponen más bien a la época de la navegación a vela.

1.3.3. Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto número 114-97

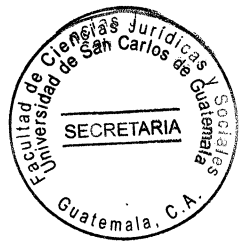
La Ley del Organismo Ejecutivo, establece las diversas competencias marítimas, en dicha ley se estipula en el Artículo 30, que le corresponde al Ministerio de Comunicaciones, infraestructura y Vivienda, formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país y para ello tiene a su cargo entre otras, las siguientes funciones:

- Proponer para su aprobación y ejecutar los instrumentos normativos de los sistemas de transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, así como de las frecuencias radiales y televisivas, de telecomunicaciones, correos y telégrafos, velando por su pronta, estricta y eficiente aplicación.
- Administrar la contratación, concesión y otras formas descentralizadas de prestación de los servicios públicos a su cargo y supervisar su ejecución.
- Ejercer la autoridad portuaria y aeroportuaria nacional.



En consecuencia por disposición Constitucional y con base a la Ley del Organismo Ejecutivo, dicho Ministerio es el órgano competente en Guatemala para ejecutar funciones y atribuciones vinculadas con el servicio de transporte marítimo.

Por otra parte se establece que el derecho marítimo son todas las disposiciones que regulan las actividades marítimas y todo lo relacionado con este ámbito, por otra parte el derecho marítimo ha existido desde mucho tiempo atrás ya que la actividad en los puertos y el mar ha sido una de las más antiguas y más utilizadas para el comercio, transporte y negociaciones de mercadería, asimismo ha sido objeto de cambios y actualizaciones por las formas de comercio por lo cual se ha creado procedimientos y servicios distintos para su utilización, siendo así una normativa antigua sujeta a la actualización y modernización.



CAPÍTULO II

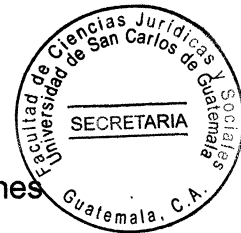
2. Transporte marítimo

El transporte marítimo es uno de los medios de comercio más antiguos de la humanidad, puesto que era mucho más rápido el transporte de la mercadería de un lugar a otro por medio de los diversos tipos de transporte marítimo que han existido a lo largo de la evolución del ser humano. Para un mejor conocimiento de lo que es dicho medio de transporte es importante conocer el aspecto histórico del mismo.

Con relación al transporte marítimo el autor Leoncio Landaez manifiesta que “Desde tiempos muy lejanos, el agua ha sido uno de los medios más importantes para el transporte de personas y mercancías, y desde entonces, existieron conflictos en torno a la navegación que debieron ser resueltos conforme a normas consuetudinarias. Nada o muy poco se conoce de esa época y puede decirse que el verdadero origen del derecho marítimo procede del siglo XV, época en que se efectúan las primeras recopilaciones de los usos y costumbres que imperaban en las distintas cuencas de explotación”.¹⁷

Es importante establecer que el medio de transporte marítimo al ser uno de los más utilizados a través del desarrollo histórico del ser humano igual conto con grandes problemas en su implementación y desarrollo principalmente en lo que respecta a los

¹⁷ Op. Cit. Pág. 25.



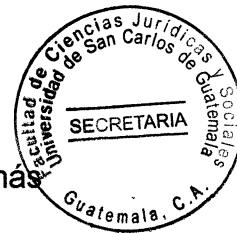
robos de mercancías dentro del mar, ya que al ser los océanos de grandes extensiones estos no podían ser controlados de la mejor manera. El transporte marítimo evolucionó a través de diversas épocas y civilizaciones de las cuales se establecen la más importante a continuación.

2.1. Concepto

El derecho marítimo, como su nombre lo indica, es el conjunto de normas que regula lo relativo o lo que es propio al mar. No obstante el escueto análisis semántico referido, se debe mencionar que hay eminentes tratadistas, jurisconsultos y especialistas en el ramo que han dedicado esfuerzos a su estudio. Obviamente, dichos esfuerzos también han estado encaminados a definirlo y tratar de enumerar todos sus elementos.

Para el autor Luis Coronado, el transporte marítimo es también llamado "Derecho de la Navegación, que es el conjunto de normas referentes a la navegación".¹⁸ Sin menospreciar la valiosa obra, que se puede considerar como pionera en Guatemala, dicha definición está lejos de la realidad, pues no es cierto que el derecho marítimo sea lo mismo que derecho de navegación, pues mientras el primero es general, el segundo comprende solo una parte del primero. Además, el derecho de navegación comprende también la utilización de otros medios como el lacustre (navegación en lagos) y el fluvial (navegación en ríos). El derecho de navegación comprende únicamente una parte del derecho marítimo y mientras este último regula una serie de relaciones

¹⁸ Breve introducción al derecho marítimo guatemalteco y centroamericano. Pág. 3.



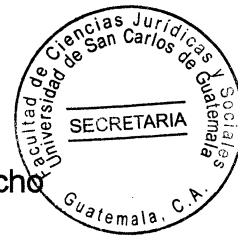
llevadas a cabo en el mar o relacionadas con él, el derecho de navegación resulta más limitado.

Por su parte, el eminente jurista expresa en una definición aún más completa “Que el derecho marítimo en particular, es un conjunto coordinado de construcciones ideales o 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. En otras palabras, el ordenamiento jurídico es marítimo, cuanto tienen conexión con el mar o con los espacios marítimos”.¹⁹

Éste es el medio más utilizado en el comercio internacional. Su utilización es múltiple y variada, por este medio se transportan principalmente productos a granel en grandes volúmenes, así como contenedores estandarizados, que debido a los grandes adelantos tecnológicos ocurridos, han permitido que se fabriquen tipos de buques que se adapten mejor a la naturaleza de la carga.

El transporte marítimo representa un medio para unir a los diferentes países del mundo, es decir, que además de las cargas comerciales que se intercambian a través de este tipo de transporte, ha sido posible consolidar las relaciones entre las naciones, por lo que más allá de lo comercial, este medio de transporte ha realizado un gran aporte en la consolidación de relaciones culturales, tecnológicas, políticas y sociales.

¹⁹ Cervantes Ahumada, Raúl. **Op. Cit.** Pág. 6.



El transporte marítimo se considera tradicionalmente como una empresa de mucho riesgo en el mercado libre. Cuando la demanda de bodegas es superior a la oferta se obtienen grandes utilidades y cuando ocurre lo contrario, se sufren grandes pérdidas. Los navieros han afirmado que prestan un servicio a precio estable; sin embargo, en la práctica se ha demostrado lo contrario ya que cuando hay mucha demanda de flete, elevan los precios de los cargamentos aprovechando la necesidad que se tiene del mismo y cuando es poca la demanda, se ven obligados a bajar los precios.

Para el tratadista Manuel Ossorio, el transporte marítimo es “El que se efectúa en los buques o barcos de toda clase, que ofrece dos modalidades: el de personas o contrato de pasaje y el de mercaderías o bien contrato de fletamento”.²⁰

Este concepto a pesar de que es sumamente corto, abarca todas las generalidades de lo que es el transporte marítimo, lo que permite obtener una definición clara y precisa.

2.2. Régimen jurídico nacional e internacional

La legislación marítima de un país, es el marco legal conforme el cual se desarrolla su actividad marítima. Si un país dispone de una legislación marítima obsoleta e incompleta el sector marítimo enfrentará problemas de diversa índole que afectará no solo a dicho sector sino también al comercio exterior del país. Pero si un país, se fortalece con una legislación marítima moderna, ágil y flexible, que incorpore los

²⁰ Op. Cit. Pág. 989.



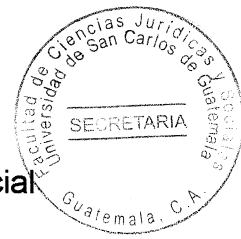
Convenios Internacionales, constituirá una base jurídica sólida que proporcione apertura a un transporte marítimo eficiente que redunde en lograr una mayor participación de capitales nacionales y extranjeros.

2.2.1. Régimen jurídico nacional

Para efectos legales del transporte marítimo y su regulación en Guatemala, es importante abordar los diversos instrumentos legales que regulan lo relativo al dominio del mar, el derecho marítimo y principalmente el transporte marítimo, por lo cual se citan las siguientes normas jurídicas a continuación.

a) Constitución Política de la República de Guatemala

Como cuerpo legal de mayor jerarquía en el ordenamiento jurídico guatemalteco, contiene las normas fundamentales relativas a las materias del derecho del mar, derecho marítimo administrativo y derecho marítimo comercial, dichas normas están contenidas en los Artículos 121, 122, 131 y 142. En los Artículos 121 y 122 se enmarcan “Los bienes del Estado y sus reservas territoriales, los espacios marítimos, las aguas de la zona marítima costera, la zona marítima terrestre, plataforma continental y la extensión de las reservas del dominio terrestre a lo largo de las costas de los océanos, orillas de los lagos y riveras de los ríos.”



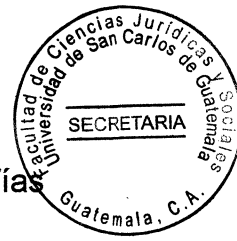
La actividad del transporte marítimo comercial dentro del régimen económico y social del Estado, la Carta Magna lo enmarca en el Artículo 131, al establecer que “Los puertos marítimos comerciales y los servicios de transporte comercial y turístico son bienes y servicios de uso público común, que quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de Autoridades Civiles.”

Finalmente la Constitución en su Artículo 142 establece que “El Estado ejerce plena soberanía sobre el mar territorial, zona contigua del mar adyacente al mar territorial, los recursos naturales y vivos del lecho y subsuelo marinos y los existentes en el 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 Constitución Política de la República de Guatemala, al respecto del derecho marítimo y el transporte marítimo, establece dentro los elementos del Estado también se encuentra el área marítima, donde se desarrollara el área de comercio en dicho sistema, de igual manera indica que todos lo relativo al transporte marítimo es de uso público toda persona puede acceder al mismo.

b) Código de Comercio

En el Código de Comercio de Guatemala vigente, también se regulan algunos tipos de contratos que se utilizan en el comercio de la navegación marítima. También en otros cuerpos legales encontramos disposiciones relacionadas como por ejemplo en el



Código de Trabajo, en su Capítulo VII, denominado “Trabajo en el Mar y en Vías Navegables”.

En efecto la inmensa mayoría de los Convenios de la Organización Marítima Internacional se han dedicado a la reglamentación internacional de los requisitos técnicos mínimos con que debe contar el buque para la seguridad de la vida humana en el mar o del medio ambiente marino.

Se hace pues la reforma en profundidad del régimen positivo definitivo del buque, concebido este, tanto como vehículo para la realización de toda clase de navegaciones, cualquier que sea su actividad, cuanto como instrumento indispensable para el ejercicio de la actividades extractivas, fabriles, artesanales, comerciales e industriales, que tienen el mar o las demás aguas nacionales como escenario.

c) Acuerdo Gubernativo del 21 de Abril de 1939

El Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República, como su nombre lo indica la existencia de un cuerpo normativo reglamentario, se trata en realidad de la Ley más importante en lo que al ejercicio de la jurisdicción del Estado en materia marítima se refiere. Se establece la figura del comandante y capitán del puerto, con competencia territorial en la extensión de su respectivo municipio y en sus puertos marítimos fluviales adyacentes, incluidas las aguas territoriales (hasta 12 millas y las embarcaciones que en ellas se encuentren). Dicho Reglamento contiene una serie de



atribuciones y confiere la calidad de delegado del Ejecutivo en materias de policía, control y ordenación de la navegación y protección del medio marítimo.

En materia de policía se pueden resumir las atribuciones siguientes:

- Policía de seguridad en los puertos
- Policía de la navegación
- Policía del trabajo
- Policía de migraciones o migratoria
- Policía sanitaria
- Policía auxiliar de justicia

d) Acuerdo Gubernativo No. 326-85

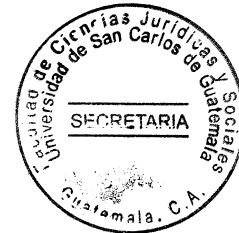
Con fecha 22 de abril de 1985, crea la Policía Naval, dependiendo directamente del Ministerio de la Defensa Nacional a través de las Bases de la Marina de la Defensa. Su misión es prestar servicios de policía en las aguas interiores de la República, mar territorial, zona económica exclusiva, instalaciones portuarias o las que dependen en su operación de la explotación o utilización de recursos acuáticos, así como en buques o embarcaciones que se encuentren en aguas de la jurisdicción nacional. Las competencias asignadas a la policía naval están orientadas básicamente hacia la policía judicial y de orden público en las aguas. Algunas de ellas están dirigidas a la seguridad y limpieza de la navegación, como puede verse en las funciones siguientes:



- Velar por la conservación del orden público en recintos portuarios, instalaciones costeras y aguas jurisdiccionales.
- Velar por el cumplimiento de las leyes nacionales sobre prevención de delitos y faltas, persiguiendo y capturando a los transgresores en las zonas acuáticas, portuarias o a bordo de buques y/o embarcaciones menores y poniéndolos a la orden de los Tribunales de Justicia.
- Cooperar en la prevención y represión del contrabando y evasión de leyes fiscales.
- Ejercer la vigilancia y control de tráfico marítimo y de aguas interiores de la república, para proteger a los navegantes y exigir que se cumplan con las regulaciones de tráfico acuático.
- Velar por la seguridad de los puertos marítimos, fluviales y lacustres, así como de las instalaciones pesqueras.
- Prestar el auxilio necesario en caso de accidente, inundaciones u otros siniestros.
- Prevenir los accidentes o daños que puedan causarse a las ayudas a la navegación.

2.2.2. Régimen jurídico internacional

Con respecto al derecho marítimo y transporte marítimo, sus prácticas e instituciones, hay una serie de organismos internacionales que se relacionan en mayor o menor grado, ya sea creando convenios, tratados y convenciones, o agrupando países o entidades con intereses en una misma dirección. A continuación se detallarán algunas de las principales de las cuales Guatemala forma parte, y siempre relacionadas con la actividad marítima.



a) Organización de Naciones Unidas (ONU)

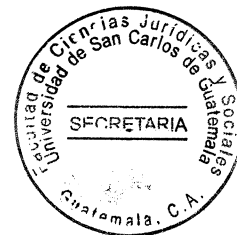
Las Naciones Unidas fueron establecidas el 24 de octubre de 1945 por 51 países resueltos a mantener la paz mediante la cooperación internacional y la seguridad colectiva. Hoy en día casi todas las naciones del mundo son miembros de las Naciones Unidas: en total, 191 países.

De conformidad con la Carta de las Naciones Unidas, las Naciones Unidas tienen cuatro propósitos:

- Mantener la paz y la seguridad internacionales;
- Fomentar entre las naciones relaciones de amistad;
- Realizar la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales y la promoción del respeto de los derechos humanos; y
- Servir de centro que armonice los esfuerzos de las naciones.

Las Naciones Unidas no son un gobierno mundial, y tampoco establecen leyes. Sin embargo, la Organización proporciona los medios necesarios para encontrar soluciones a los conflictos internacionales y formular políticas sobre asuntos que nos afectan a todos.

La relación que guarda con el derecho marítimo es muy estrecha, principalmente por lo que se refiere a la explotación de aguas internacionales, a manera de no comprometer las relaciones internacionales. Además, fue en 1948 que la ONU creó la OMI.

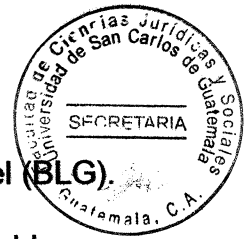


b) Organización Marítima Internacional (OMI)

Debido al carácter internacional del transporte marítimo, las medidas encaminadas a mejorar la seguridad de las operaciones marítimas serán más eficaces si se realizan en un marco internacional en lugar de depender de la acción unilateral de cada país.

La Organización Marítima Internacional, es el único organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en el Reino Unido. Actualmente está integrada por 165 Estados Miembros y dos Miembros Asociados. El órgano rector de esta Organización es la Asamblea, que se reúne una vez cada dos años. Entre los períodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo, integrado por 32 Gobiernos Miembros elegidos por la Asamblea, ejerce las funciones de órgano rector.

Es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités. El Comité de Seguridad Marítima (CSM) es el comité principal. El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) fue establecido por la Asamblea en noviembre de 1973, y se encarga de coordinar las actividades de la Organización encaminadas a la prevención y contención de la contaminación. Estos dos comités cuentan con varios subcomités cuyas denominaciones indican los temas de los que se ocupan: Seguridad de la Navegación (NAV); Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento (COMSAR); Formación y Guardia (STW); Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC); Proyecto y Equipo del Buque (DE); Protección contra Incendios (FP); Estabilidad y Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros (SLF); Implantación por

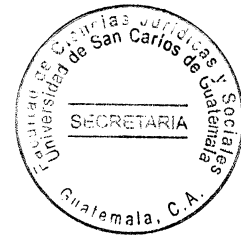


el Estado de Abanderamiento (FSI); y Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG).

El Comité Jurídico fue constituido inicialmente para ocuparse de los problemas jurídicos resultantes del accidente sufrido por el Torrey Canyon en 1967, pero posteriormente adquirió carácter permanente; se encarga de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la organización. El Comité de Cooperación Técnica coordina el trabajo de la OMI en lo concerniente a la provisión de asistencia técnica, particularmente a los países en desarrollo. El Comité de Facilitación se encarga de las actividades y funciones de la OMI relativas a la facilitación del tráfico marítimo internacional, con el fin de reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques al entrar o salir de puertos u otras terminales.

Todos los comités de la Organización Marítima Internacional están abiertos a la participación de todos los Gobiernos Miembros en régimen de igualdad. La OMI ha adoptado unos 40 convenios y protocolos, así como más de 800 códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas. Guatemala se unió a la OMI el 16 de marzo de 1983, como lo establece la página web de la Organización Marítima Internacional.

Por ser el organismo específico en cuanto a la regulación internacional de la explotación y seguridad del mar, la Organización Marítima Internacional está más estrechamente relacionada con el derecho marítimo que cualquier otra institución a nivel mundial. El mar mismo es su objeto y su razón de ser.



c) Organización Mundial del Comercio (OMC)

La Organización Mundial del Comercio (OMC) 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 OMC, 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. El objetivo es ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores y los importadores a llevar adelante sus actividades.

Se relaciona con el derecho marítimo principalmente en cuanto a las relaciones comerciales marítimas que tienden a ser relaciones comerciales internacionales.

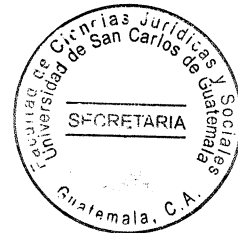
d) Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI)

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) o UNCITRAL por sus siglas en inglés, fue establecida en 1966 y es un órgano subsidiario de la Asamblea General de las Naciones Unidas con el mandato general de promover la armonización y unificación progresivas del derecho mercantil internacional. Desde su creación, ha preparado una amplia gama de convenciones, leyes modelos y otros instrumentos relativos al derecho sustantivo aplicable a las operaciones comerciales o a otros aspectos del derecho mercantil que repercuten en el comercio internacional.



La CNUDMI se reúne una vez al año, normalmente en verano, **alternativamente en** Nueva York y en Viena. Al igual que la mayoría de los órganos subsidiarios de la Asamblea General, integrada por todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, la CNUDMI, se encuentra integrada por un número más reducido de Estados, a fin de facilitar sus deliberaciones. En su origen, se integró por 29 Estados; ese número se elevó a 36 en 1973, y a 60 en 2004. Esa composición es representativa de las diversas regiones geográficas y de los principales sistemas económicos y jurídicos del mundo. Los miembros de la Comisión son elegidos por períodos de seis años, y el mandato de la mitad de ellos expira cada tres años. En la Comisión están representados cinco grupos regionales: Estados de África; Estados de América Latina y el Caribe; Estados de Asia; Estados de Europa Occidental; Estados de Europa Oriental y otros Estados. La CNUDMI es un órgano subsidiario de la Asamblea General de las Naciones Unidas y no forma parte de la Organización Mundial del Comercio (OMC). La Secretaría de la CNUDMI es la Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas. En cambio, la Organización Mundial del Comercio (OMC) es una organización intergubernamental, independiente de las Naciones Unidas.

La relación de la CNUDMI con el derecho marítimo radica en que dicho organismo se ocupa del derecho aplicable a las operaciones mercantiles internacionales entre particulares, y gran parte de dichas operaciones utilizan al mar como medio para llevarse a cabo.

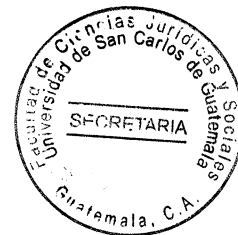


2.3. Importancia del transporte marítimo en la economía

Para las economías de los países centroamericanos, el transporte marítimo tiene una importancia vital en su actividad económica. La región en su conjunto mantiene un movimiento relativamente intenso de bienes por la vía marítima. Pues el comercio extra regional, en su mayoría, corresponde al transporte marítimo.

Una de las ventajas con que cuenta Guatemala, es su localización geográfica, ya que se encuentra próxima a los Estados Unidos y Europa Occidental, países con los cuales realiza hasta ahora, la parte principal del comercio exterior. Si bien su situación geográfica en algunos aspectos es ventajosa, ésta disminuye en importancia al considerar que los grandes polos de desarrollo mundial; Europa, Norteamérica y Japón; se encuentran entre sí geopolíticamente bien situados y unidos por corrientes bien establecidas de tráfico y hacia donde polarizan todas las líneas de comunicación y transporte de las otras regiones del mundo.

Debe resaltarse que el comercio extra regional de Centroamérica está obligado a movilizarse por vía marítima. Puede decirse entonces, que los países centroamericanos, especialmente Guatemala, en asuntos de comercio exterior dependen casi totalmente del comercio marítimo.



2.4. Ventajas de la reglamentación

- a) El transporte marítimo, es hoy por hoy el canal más importante de logística del comercio internacional a menores costos, con más capacidad y con menores índices de contaminación comparado con el transporte aéreo y terrestre.
- b) No requiere inversión en la creación y mantenimiento de las vías de transportación, solo requiere inversión en lo que es puertos, en las vías de acceso o en situaciones necesarias de dragado.
- c) El tamaño del medio de transporte puede ser diez mil veces superior al de otros medios de transporte (economía de escala).
- d) Los fletes son mucho más bajos.
- e) Existe una mayor eficiencia energética.
- f) Es seguro y cómodo.

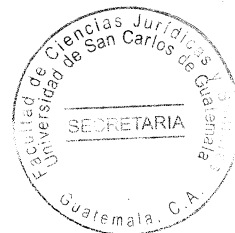
Si bien es cierto, este derecho ha ido evolucionando juntamente con las necesidades que las sociedades de los distintos países deben cubrir, por lo que debe de ser vanguardista. Sin embargo en Guatemala, existen normativas vigentes que se encuentran obsoletas, y que resultan inaplicables en la actualidad. La ventaja que este país tiene, es que ha suscrito convenios con otros países y se ha vuelto un Estado parte de convenios internacionales que regulan las actividades y transporte marítimo, los cuales se aplican en ausencia de las normas nacionales inexistentes.



Cabe hacer mención que el principal medio de transporte comercial para Guatemala es por la vía marítima, y la economía del país se ve reflejada en las importaciones y exportaciones que hace, utilizando generalmente esa vía ya que es la menos onerosa en comparación a la terrestre o aérea, tomando en cuenta que muchos de los productos que se consumen son importados de Estados Unidos y parte de Europa y Asia.

Por otra parte el transporte marítimo como se ha mencionado con anterioridad es uno de los medios comerciales más rentables y utilizados en la actualidad, principalmente para lo relativo al comercio cuando son grandes cantidades y distancias demasiado grandes a recorrer, por lo cual los comerciantes prefieren utilizar este medio de transporte para el traslado de sus mercancías, asimismo el transporte mercantil funge como base fundamental para la economía de un país, en el caso de Guatemala, cuenta con acceso tanto al océano pacífico como atlántico, con lo cual su economía se basa en gran parte en el comercio marítimo en los diversos puertos del país.





CAPÍTULO III

3. Empresas aseguradoras en Guatemala

Para efectos de la presente investigación jurídica es de suma importancia desarrollar lo relativo a las empresas aseguradoras en Guatemala y su desarrollo en el ámbito jurídico nacional, actualmente existe gran cantidad de empresas aseguradoras, en diferentes ámbitos, como lo son aseguradoras médicas, aseguradoras de vida entre otra gran cantidad, cada una regidas por la Ley de la Actividad Aseguradora, Decreto 25-2010 del Congreso de la República de Guatemala, donde establece todas las obligaciones y los derechos con que cuentan dichas instituciones y sus funciones dentro del ordenamiento jurídico en Guatemala.

La Ley de la Actividad Aseguradora Decreto número 25-2010, está orientada a establecer un marco legal moderno y flexible que contribuya a la eficiencia, transparencia y competitividad de los participantes y de las actividades del mercado asegurador.

Es importante conocer cuál es el procedimiento para la autorización de las empresas aseguradoras en Guatemala por lo cual se indica que de conformidad con el Decreto número 25-2010 Ley de la Actividad Aseguradora del Congreso de la República, corresponde a la Junta Monetaria otorgar o denegar la autorización para el



establecimiento de sucursales de aseguradoras o reaseguradoras extranjeras autorizadas y supervisadas conforme a la ley de su país de origen.

El Decreto número 25-2010 Ley de la Actividad Aseguradora del Congreso de la República establece que para la constitución de empresas de seguros, se deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) Constituirse como sociedades anónimas con arreglo a la legislación general de la República de Guatemala y observando lo establecido en la presente Ley;
- b) Tener por objeto exclusivo el funcionamiento como aseguradora o reaseguradora;
- c) Su denominación social y nombre comercial debe expresar que su actividad corresponde a aseguradoras y reaseguradoras;
- d) La duración de la sociedad debe ser por tiempo indefinido; y
- e) Su domicilio debe estar constituido en la República de Guatemala, donde debe celebrar sus asambleas generales de accionistas.

Los requisitos para la constitución de una aseguradora en Guatemala se encuentran en la ley en mención específicamente en el Artículo 6 que establece todo lo relativo al procedimiento que se debe de llevar a cabo como los requisitos que estas deben de cumplir para su funcionamiento.

3.1. Aspectos generales del seguro

Adentrándose propiamente al contenido medular de la presente investigación jurídica es necesario abordar la temática del seguro, ya que el mismo se indica que es una figura jurídica de reciente relación, cuando se habla del seguro propiamente desde el punto de vista jurídico, dicha vinculación se da por medio de un contrato, ya que las partes contraen derechos y obligaciones, de esta manera ya quedan ligados jurídicamente y por ende se vuelve una institución de derecho.

El ser humano siempre se encuentra propenso a sufrir algún tipo de daño o de lesión por lo cual se ve en la necesidad de en base a seguros de garantizar tanto su integridad física como mental, no existe una fecha exacta de cuando surge la figura jurídica del contrato de seguro propiamente por lo tanto se manifiesta lo siguiente al respecto:

“No se conoce a ciencia cierta la verdadera historia del seguro, puesto que como institución es considerablemente reciente. Sin embargo, el hombre desde su aparición en la Tierra, siempre ha estado ligado al reto que representa lo imprevisto, originalmente el ser humano, en su condición de solitario nómada, enfrentaba peligros y dificultades. Condición que tras ser superada, llevó al hombre a compartir con otros semejantes, con la finalidad de protegerse mutuamente, constituyéndose así un tipo organizado de sociedad.”²¹

²¹ Stiglitz Rubén. **Derecho de seguros**. Pág. 78.

Según el tratadista en mención al respecto del seguro en general indica que dicha figura jurídica como actualmente se le conoce, es relativamente nueva como tal, a través del desarrollo del ser humano a través de la historia y las diversas civilizaciones siempre se ha encontrado rodeado de diferentes tipos de situaciones que atentan contra su integridad física como mental, así como los que lo rodean de allí el origen del seguro, ya que al buscar mecanismos de protección, nace el seguro como tal.

3.2. Concepto de seguro

Cuando se aborda la temática propiamente del seguro, no en Guatemala si no como una institución jurídica que ha evolucionado con el paso del tiempo es importante establecer que el seguro cubre diversos tipos de riesgo que el ser humano puede sufrir ya sea en su vida cotidiana, o en los diversos empleos que este desarrolle, son diversos los puntos de vista que un seguro cubre en la actualidad, de acá se desprende que establecer una definición concreta de lo que son los seguros propiamente es muy difícil ya que son diversos los tratadistas, tanto nacionales como extranjeros que dan su punto de vista del mismo.

Por otra parte, definiciones quizás acertadas en otros tiempos son hoy inaceptadas por que la noción del seguro ha cambiado y seguirá cambiando con el curso del tiempo por su extraordinario desenvolvimiento, de esta manera se establece lo siguiente al respecto.

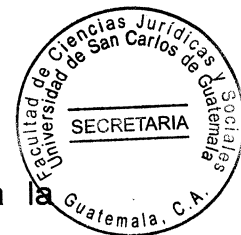
Antes de abordar propiamente lo que son las definiciones de seguro, para efectos de la comprensión del mismo, es importante establecer el origen etimológico del seguro propiamente, el cual dicho término proviene de *Securus* seguridad, certeza, confianza, dicho término indica que es sinónimo de seguridad puesto que la principal función del seguro es la de brindar seguridad al ser humano en diversos aspectos de la vida.

Cuando se da propiamente una definición de lo que es el seguro el tratadista Litre, en la antigüedad se basaba propiamente a una definición de seguro desde el punto de vista de las cosas nada más, algo que en la actualidad no se enfoca de esta manera pues indicaba lo siguiente: "Asegurar es el compromiso de pagar cierta suma en caso de siniestro".²²

Propiamente el tratadista se basaba en el pago de cosas, por algún tipo de siniestro, con esto quería dar a entender que era el robo, pérdida o descomposición de alguna cosa o bien que la persona necesitara asegurar, dicha definición no engloba totalmente lo que es el seguro en sí.

Al momento de que dos partes convengan la prestación de un seguro entre sí, dicha figura se vuelve un contrato de seguro, una de las definiciones antiguas más acertadas en cuanto a dicho contrato la establece el tratadista Mario Díaz, al establecer lo siguiente: "El contrato de seguro es aquel por el cual una persona denominada

²² Ferdinandi, Litre. *Diccionario de la lengua francesa*. Pág. 620



“asegurador” promete a otra “el asegurado”, una prestación, subordinada a la realización de un riesgo determinado una suma denominada “prima” o “cuota”.²³

El tratadista en mención aborda el seguro y el contrato de seguro propiamente ya desde un ámbito jurídico e interpreta de buena forma que como todo contrato, contrae derechos y obligaciones de las partes los seguros en si pueden ser pagados de diferentes maneras tal como lo indica, según lo establecido en dicho contrato, ya sea en forma de pago o prima.

El contrato de seguro conforme la evolución del mismo ha cambiado considerablemente, ya que en la actualidad existen empresas tanto nacionales como transnacionales, que lucran con el seguro y todas las dependencias del mismo tal como lo indica el tratadista Vivante, afirma que: “Es el contrato por el que una empresa se obliga a pagar determinada suma cuando ocurra un evento fortuito, mediante una prima, calculada según la probabilidad de que el evento suceda.”²⁴

El tratadista en mención ya aborda la temática de que una empresa presta los servicios de seguro, esta relación jurídica queda plasmada desde el punto de vista de un contrato de seguro, acorde a la legislación pertinente de seguros de cada país. La definición anterior al menos ya indica que para que el seguro funcione es necesaria una empresa aseguradora técnicamente organizada que asuma los riesgos de terceros mediante primas previamente determinadas.

²³ **Tratado práctico de derecho civil francés. Pág. 388**

²⁴ **Vivante, Cesare. El contrato de seguro. Pág. 45**



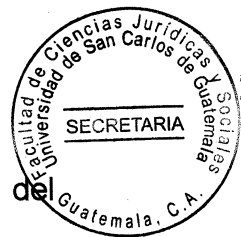
Una de las definiciones más modernas y exactas en cuanto al seguro y contrato de seguro lo establece el tratadista Bernardo Pineda que respecto a dicha institución jurídica establece lo siguiente al respecto:

“Se denomina seguro a un contrato por el cual una persona o sociedad (asegurador) se compromete a indemnizar a otra (asegurado) de un daño o perjuicio que pueda sufrir ésta mediante el pago de una cantidad de dinero (prima). El seguro permite controlar y prever las consecuencias económicas de una serie de hechos a cuya posible realización está expuesto a un colectivo.

Su principio básico es la distribución, entre grandes masas de personas expuestas al mismo riesgo y de las consecuencias económicas que puedan sufrir algunos de sus componentes. Dicha distribución de riesgo se calcula a través de hipótesis y supuestos de siniestralidad, que permiten calcular a priori la aportación suficiente de cada una de las partes que conforman al colectivo, a fin de constituir el precio del seguro o prima.”²⁵

El tratadista antes en mención establece claramente lo relativo a quienes intervienen en el contrato de seguro, o también conocido como seguro nada más, indicando que este se da entre dos partes, la aseguradora, que es la empresa mercantil que brinda diversos servicios de seguros garantizando indemnizar al asegurado, que es la persona que adquiere este beneficio de la asegurado, todo con el fin de que al momento de suceder algún tipo de daño la aseguradora cubrirá con la indemnización pactada.

²⁵ Pineda Bernardo. **Manual técnico de seguros.** Pág. 2.



En el ámbito jurídico guatemalteco, El Código de Comercio Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala al respecto establece en el Artículo 874 una definición de lo que es contrato de seguro regulando lo siguiente:

“Artículo 874. Contrato de seguro. Por el contrato de seguro, el asegurador se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato, y el asegurado o tomador del seguro, se obliga a pagar la prima correspondiente”.

Como lo establece la normativa vigente al respecto del contrato de seguro en Guatemala, aborda sobre el pago de un daño la mayoría de veces esta se da en dinero en curso en Guatemala, tomando en cuenta que lo pactado con anterioridad en el contrato se suscitó.

3.3. Elementos del contrato de seguro

Es importante establecer cuáles son los elementos principales con los que debe de contar un contrato de seguro para que el mismo llene los requisitos de ley para que sea un contrato legal y pueda ser aplicable el mismo.

En el contrato de seguro deben distinguirse los requisitos esenciales que señala el Artículo 1251 del Código Civil Decreto Ley 106 para la validez de todo negocio jurídico. En primer lugar, debe estudiarse la capacidad legal y el consentimiento de los

contratantes que los elementos personales del contrato y en consecuencia deberá examinarse cuanto afecta a las partes que intervienen en el contrato de seguro y en qué forma prestan ellos dicho consentimiento. En segundo lugar se estudiará el objeto de este contrato como elemento real del mismo, y en tercer lugar la causa de la obligación que se establece y un análisis referente al riesgo y a la prima.

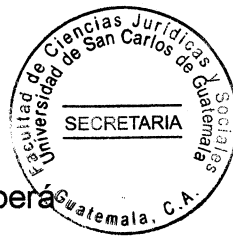
De esta manera es importante establecer cuáles son los principales elementos de un contrato de seguro según la legislación guatemalteca, estableciendo lo siguiente al respecto:

3.3.1. Asegurador

Todos los elementos del contrato de seguro se encuentran regulados en el Código de Comercio, Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, donde al respecto del asegurador lo establece en el Artículo 275, específicamente en el numeral 1 donde indica lo siguiente:

“Asegurador: a la sociedad mercantil autorizada legalmente para operar seguros, que asume los riesgos especificados en el contrato de seguro”.

Es la persona que se compromete a pagar a la otra parte la indemnización convenida en caso de siniestro. Solo podrán ser aseguradoras. Las sociedades mercantiles que hayan obtenido la autorización respectiva podrán actuar como aseguradoras. Quien sin



estar debidamente autorizado, asumiere de hecho la función de asegurador, deberá devolver la prima que hubiere percibido y a resarcir los daños y perjuicios que hubiere ocasionado a su contraparte.

En Guatemala solo operan como entidades aseguradoras, sociedades anónimas, por lo que puede decirse que el ejercicio del seguro de he hecho queda reservado a las grandes empresas que les sea permitido operar con capitales importantes sobre un gran número de riesgos y dispongan de una vasta base de negocios con que hacer frente a los compromisos inherentes a su explotación

Para el asegurador el contrato debe significar la seguridad absoluta de quedar garantizado en el caso de siniestro; para el asegurador la probabilidad de una ganancia debida a la multiplicidad de ingresos bajo la forma de primas que permita satisfacer las indemnizaciones, los gasto de producción, administración, cobranzas y gestión asignado al capital social un legítimo interés o retribución industrial.

3.3.2. Solicitante

El Código de Comercio Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala al respecto del solicitante establece lo siguiente:

“Solicitante: a la persona que contrata el seguro, por cuenta propia o por la de un tercero determinado o determinable y que traslada los riesgos al asegurador”

El cuerpo legal en mención establece en cuanto al solicitante a la persona mediadora entre la aseguradora y el asegurador, o también se puede establecer desde el punto de vista de una aseguradora dentro de otra que presta servicios diferentes y que entre ambas se complementan.

3.3.3. Asegurado

Es importante abordar la definición legal de lo que es el asegurado propiamente en la legislación guatemalteca por lo cual el Código de Comercio establece lo siguiente al respecto:

“Asegurado: la persona interesada en la traslación de los riesgos.”

Es otro elemento personal del contrato de seguro para invertir en calidad de tal en un contrato de seguros, es necesario que tenga capacidad para otorgar válido consentimiento. La capacidad debe ser apreciada según las reglas del derecho civil y por tanto, para contratar un seguro es necesario tener la capacidad de contratar y de obligarse; pero además de esta capacidad general debe existir, para la validez del contrato, otra especial, que es un legítimo interés en la operación del seguro como lo es el interés asegurable.

Para ser asegurable el interés, debe ser económicamente apreciable en dinero desde el momento en que el interés asegurable es el valor pecuniario o la pérdida a

consecuencia de un siniestro por lo que los intereses extra patrimonial, social, morales o religiosos no pueden ser objetos de seguros. En general la noción del interés asegurable es limitada al seguro de cosas o de daños, por consistir en el perjuicio patrimonial por la realización del riesgo.

3.3.4. El beneficiario

Otro de los elementos importantes para que el contrato de seguro pueda llevarse a cabo es el elemento del beneficiario, puesto que es parte primordial, ya que el pago de la prima o del seguro que fue adquirido, en muchas ocasiones no lo puede hacer efectivo el asegurado, un claro ejemplo es el seguro de vida, puesto que este se realiza efectivo al momento de que el asegurado fallece, entonces de acá la importancia que exista un beneficiario. El Código de Comercio, Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala al respecto del beneficiario establece lo siguiente:

“**Beneficiario:** la persona que ha de percibir, en caso de siniestro, el producto del seguro”. El cuerpo legal antes citado, establece que el beneficiario prácticamente es la persona que hace efectivo el producto del seguro adquirido, o sea que cobra la prima del mismo. De la misma manera el Código de Comercio Decreto Número 2-70 termina estableciendo al respecto de los elementos en el Artículo 875 del numeral cinco en adelante lo siguiente:

5o. **Prima:** la retribución o precio del seguro.



6o. **Riesgo:** la eventualidad de todo caso fortuito que pueda provocar la pérdida prevista en la póliza.

7o. **Siniestro:** la ocurrencia del riesgo asegurado.

Una misma persona puede reunir las calidades de solicitante, asegurado y beneficiario. Los hechos ciertos, o los físicamente imposibles, no constituyen riesgo y no pueden ser objeto del contrato de seguro, salvo la muerte.

3.4. Las empresas aseguradoras en Guatemala

Una vez establecido lo relativo a los seguros como lo son los aspectos generales la conceptualización y los elementos para que pueda surgir el contrato de seguro, todo esto establecido desde el punto de vista doctrinario y legal, es importante establecer lo relativo a las empresas aseguradoras en el país, con el surgimiento del seguro, se vio en la necesidad de que personas o empresas prestaran dicho servicio, por lo cual actualmente existe una gran cantidad de entidades privadas que prestan los mismos, existen una gran cantidad de seguros sobre las personas y sobre los objetos, para lo cual aplica la presente investigación jurídica.

En Guatemala la legislación aplicable a compañías de seguros y de fianzas data de los años 1950 y 1960, por lo que fue conveniente adecuar el referido marco legal a los cambios que ha experimentado ese sector a través de los años. Antiguamente, el mercado asegurador y afianzador se regía por el Decreto Ley 473 del Jefe del Gobierno de la República, del 4 de mayo de 1966; y su reglamento, por el Decreto 470



del 22 de noviembre de 1955. La antigüedad de las leyes y lo obsoletas que resultaban para el mercado actual, originaron que el régimen de sanciones estuviera desactualizado en cuanto a las faltas tipificadas y a los montos de sanción por las infracciones cometidas; prácticamente las sanciones que consideraba la normativa anterior eran inexistentes.

En Guatemala, la venta de seguros extranjeros, que ofrecían algunas aseguradoras y corredoras nacionales, no se encontraban reguladas por la Superintendencia de Bancos (SB) y en caso éstas no cumplieran con sus contratos, no existía ninguna manera para que el Estado pudiera perseguirlas penalmente o deducir responsabilidades. Esto, porque las empresas internacionales de seguros no se encontraban registradas en la Superintendencia de Bancos, funcionaban al margen de la ley y no cancelaban impuestos. Ante este panorama, decenas de guatemaltecos que adquirirían seguros con coberturas internacionales por montos que superaban el US\$1 millón, podían quedar sin garantías para la cobertura, al hacer el reclamo de la póliza.

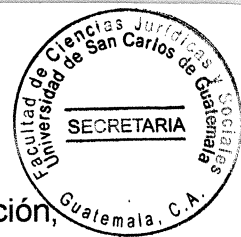
Las empresas de seguros en Guatemala, son muy importantes para la protección tanto de la persona como de su patrimonio, actualmente existen una gran cantidad de dichas empresas ligadas estrechamente con la actividad financiera y grupos bancarios del país, todo esto con la finalidad de prestar un mejor servicio a los usuarios.

3.5. Normativa vigente en materia de empresas aseguradoras en Guatemala

Mediante el Decreto Número 25-2010 del Congreso de la República de Guatemala, aprobó la ley de la actividad aseguradora, misma que tiene como finalidad esencial regular lo relativo a la constitución, organización, fusión, actividades, operaciones y funcionamiento de las compañías aseguradoras o reaseguradoras, además del registro y control de los intermediarios de seguros, los ajustadores dependientes y los ajustadores independientes que operen en el territorio nacional.

La normativa antes mencionada establece dentro de su régimen jurídica, aspectos esenciales de dichas compañías y para el efecto el Artículo 2 regula: “**Denominación.** Para los efectos de la presente Ley, los términos aseguradora y reaseguradora incluyen a las aseguradoras o reaseguradoras nacionales, así como a las sucursales de aseguradoras o reaseguradoras extranjeras autorizadas para operar en el país”.

Artículo 5. Régimen legal. Las aseguradoras o reaseguradoras autorizadas para operar en el país, se regirán, en su orden, por sus leyes específicas, por la presente Ley, por las disposiciones emitidas por la Junta Monetaria, y en lo que fuere aplicable, por la Ley de Bancos y Grupos Financieros, la Ley Contra el Lavado de Dinero u Otros Activos, la Ley para Prevenir y Reprimir el Financiamiento del Terrorismo y la Ley de Supervisión Financiera. En las materias no previstas en estas leyes, se sujetarán a la legislación general de la República de Guatemala en lo que les fuere aplicable. Los actos administrativos y resoluciones que dicten tanto la Junta Monetaria como la

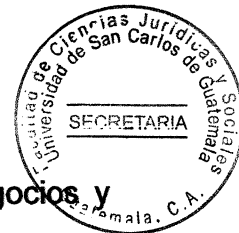


Superintendencia de Bancos en aplicación de las leyes y su reglamentación, observando el debido proceso, serán de acción ejecutiva y aplicación inmediata.

Artículo 7. Autorización. La Junta Monetaria otorgará o denegará la autorización de constitución de aseguradoras o reaseguradoras nacionales. No podrá autorizarse la constitución de tales entidades sin dictamen previo favorable de la Superintendencia de Bancos. El testimonio de la escritura constitutiva junto a la autorización de la Junta Monetaria, se presentará al Registro Mercantil, quien con base en tales documentos procederá a efectuar la inscripción conforme a la ley.

Artículo 13. Uso de nombre. Únicamente las aseguradoras o reaseguradoras autorizadas para operar en el país conforme a la presente Ley, los intermediarios de seguros o reaseguros, así como ajustadores independientes de seguros debidamente registrados, podrán usar en su denominación social o nombre comercial las palabras "seguro", "reaseguro" u otras derivadas de dichos términos, en idioma español u otro idioma, que califiquen a las actividades que realizan como de seguros, reaseguros o de intermediación de éstos.

Artículo 31. Primas de seguro, tasas de interés, comisiones y recargos. Las aseguradoras o reaseguradoras autorizadas conforme esta Ley pactarán libremente con los usuarios las primas de seguro, tasas de interés, comisiones y demás recargos que apliquen en sus operaciones y servicios.



Artículo 35. Asuntos litigiosos. El conocimiento y la resolución de los negocios y cuestiones litigiosas entre los asegurados y las aseguradoras, las aseguradoras y reaseguradoras y entre éstas y terceros, corresponde a los tribunales ordinarios competentes o arbitrales, según se pacte en el contrato respectivo.

Artículo 80. Intermediarios de seguros. Se consideran intermediarios de seguros, las personas individuales o jurídicas que promuevan la contratación de seguros ofrecidos por aseguradoras autorizadas para operar en el país, mediante el intercambio de propuestas y aceptaciones, y en el asesoramiento para celebrarlos, conservarlos o modificarlos según la mejor conveniencia de los contratantes, así como la debida asesoría en los reclamos correspondientes. Los seguros podrán ser contratados directamente en las compañías de seguros autorizadas para operar en el país o por intermedio de:

- a) Agente de seguros dependiente: es la persona individual que se dedica a la promoción y venta de pólizas de seguros para la aseguradora, con la cual labora en relación de dependencia de ésta;
- b) Agente de seguros independiente: es la persona individual o jurídica que se dedica a la intermediación de seguros, con base en contratos de naturaleza mercantil y suscritos con la aseguradora o aseguradoras correspondientes; y,
- c) Corredores de seguros: son personas individuales o jurídicas que realizan intermediación de seguros de conformidad con la presente Ley, que sin mantener vínculos contractuales que supongan afección con entidades aseguradoras, ofrecen

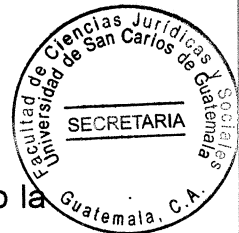


asesoramiento independiente, profesional e imparcial a quienes demanden sus servicios.

Las personas que en nombre o en representación de un agente independiente o de un corredor de seguros realicen la promoción y colocación de seguros, deberán cumplir con los requisitos que establezca el reglamento que emita la Junta Monetaria, a propuesta de la Superintendencia de Bancos. La Junta Monetaria, a propuesta de la Superintendencia de Bancos, de acuerdo con mejores prácticas de intermediación de seguros, podrá autorizar otras modalidades de intermediación de seguros, sin modificar las figuras establecidas en las literales a), b) y c) del presente artículo.

Las disposiciones legales antes indicadas, constituyen dentro de la normativa vigente en Guatemala, los aspectos de creación, organización y funcionamiento así como la intervención de diversas compañías aseguradoras, principalmente en materia de reclamación y es allí es donde resulta importante señalar que con un marco jurídico recientemente moderno las compañías pueden funcionar, sin embargo, como se indicó anteriormente se carece de normativa específica relacionada a la actividad marítimo portuaria, transporte marítimo y derecho marítimo tomando en consideración que tampoco existen juzgados de competencia marítima y por ende todo conflicto se conoce y resuelve por tribunales ordinarios por lo general en materia civil o penal respectivamente.

En lo que respecta a la subrogación, muchas empresas aseguradoras en el aspecto práctico generalmente tienen diversas limitaciones desde el punto de vista de la



reclamación debido a que en muchas oportunidades la inexistencia de normativa o la aplicación de la misma mediante tratados o convenios internacionales en el campo de la actividad marítima representa además que los órganos jurisdiccionales carecen de personal especializado en derecho marítimo y es allí donde se general diversas implicaciones tanto de índole jurídico, institucional y sobre todo la prolongación de los proceso indemnizatorios principalmente cuando existe un seguro, una compañía aseguradora, una naviera extranjera y diversos conflictos que de una y otra manera deben resolverse porque se cometieron en el territorio nacional, de allí la importancia de realizar el presente estudio, para orientar al Organismo Legislación a realizar estudios y análisis de la conveniencia de la creación e implementación en Guatemala de un código de comercio marítimo portuario y de esta manera regular normativa específica, así como el Organismo Judicial deberá de crear los tribunales marítimos para el conocimiento tramitación y resolución de conflictos que se presenten en una de las actividades generadoras no solo de tributos sino de fortalecimiento a la economía como lo es la actividad marítima en Guatemala.



CAPÍTULO IV

4. Determinación de las limitaciones legales para las aseguradoras guatemaltecas en la aplicación del derecho de subrogación en el transporte marítimo

Como parte esencial de la presente investigación jurídica, es importante abordar lo relativo al tema del presente estudio, el cual aborda la problemática legal y las limitaciones con las que actualmente cuentan las aseguradoras guatemaltecas al momento de aplicar el derecho de subrogación en el transporte marítimo guatemalteco, donde actualmente se da el tránsito marítimo tanto nacional como internacional, por lo cual es importante que los diversos tipos de embarcaciones marítimas se encuentren en aguas guatemalteca.

4.1. Derecho de obligaciones

Toda persona e institución plenamente constituida cuenta con derechos y obligaciones, en el caso de las aseguradoras y las embarcaciones marítimas no es la excepción, por lo cual a continuación se abordara lo relativo al derecho de obligaciones para conocer de manera general su aplicación y como se puede utilizar en la problemática de la presente investigación jurídica.

4.1.1. Generalidades

El derecho de obligaciones, también se conoce como derecho de crédito, la primera denominación hace referencia al aspecto pasivo de la relación jurídica, al deber de prestación que incumbe al deudor. En la segunda se resalta el aspecto activo de la relación jurídica, es decir, el poder del acreedor para exigir y recibir la prestación. Por otra parte, algunos autores han utilizado como sinónimo la expresión derechos personales, sin embargo, dentro del derecho de obligaciones responde a otros aspectos.

La importancia social y económica del derecho de obligaciones, así como su influencia doctrinal y técnica, es bastante evidente, y prueba de ello, la relación obligacional, es el medio a través del cual, se lleva a cabo la colocación económica de los hombres, en otras palabras, el intercambio de toda clase de bienes y ser vicios y de allí, se afirma que la naturaleza patrimonial de los intereses en juego constituye la nota predominante del derecho de obligaciones y por lo tanto, la teoría general del derecho de obligaciones, extiende su ámbito a otras ramas del derecho, tal el caso del derecho mercantil, internacional privado, administrativo, tributario y otros.

4.1.2. Origen

Respecto a la evolución del derecho de obligaciones, el jurista Vladimir Aguilar expone:
“El derecho romano estuvo vigente a lo largo de más de trece siglos, a través de los

cuales sufrió una profunda evolución, considerándolo por algunos como el más perfecto, sin embargo, el derecho romano clásico es el verdadero derecho civil, ya que comprende la primera mitad del siglo VI a.C. es decir, la compilación legislativa hecha por el emperador Justiniano, misma que constituía la base con cuya guía y exegesis, se habría ido formando el Derecho Privado de los pueblos de Europa, el llamado el derecho común, e incluso el de aquellos que como Alemania no estuvieron dentro de la antigüedad como parte del Imperio Romano.”²⁶

Lo antes indicado, pone de manifiesto el verdadero antecedente histórico del derecho de obligaciones y de esa cuenta, la importancia jurídica de su estudio, conlleva a conocer los diferentes criterios de autores contemporáneos, que de una u otra manera han desarrollado diversos estudios en el campo del derecho de obligaciones.

No obstante, el derecho de obligaciones, para el caso de Guatemala, se encuentran desfasado en muchos aspectos, como consecuencia de la revolución tecnológica, así como la contratación en masas, y como consecuencia de ello, la inadecuación de ciertos principios y normas tradicionales para hacer frente a las nuevas demandas económicas y sociales, debido que no existe un adecuado tratamiento del comercio y sobre todo de las obligaciones de hacer.

Para el efecto, el jurista antes mencionado, continua señalando: “la necesidad de construir una nueva teoría general que proponga una ampliación de los anteriores

²⁶ **Derecho de Obligaciones.** Pág. 3.

sistemas fácticos y que al mismo tiempo, permitan dar un trato jurídico nuevo, a través de principios generales y de directrices nuevas, a la problemática económico-social de aquellos hechos que no pueden ser resueltos por los antiguos esquemas normativos y sobre todo deberá crearse con relación a la Constitución Política, debe ser más técnico y una indispensable adecuación a los nuevos valores y a las nuevas opciones fundamentales que el texto constitucional contiene.”²⁷

El jurista en mención, determina que la evolución del derecho, también abarca al derecho de obligaciones y como consecuencia de ello, debe reformarse diversos aspectos en el Código Civil vigente en Guatemala, para adaptarla a la época moderna y sobre todo a la tecnología.

Siendo el estudio del derecho de obligaciones, la base de donde surge la orientación del tema propuesto en el presente estudio, considerando que forma parte de las relaciones jurídico-comerciales del ser humano en sociedad y por ende contribuyen a la búsqueda de un bienestar individual.

4.2. Generalidades de la subrogación

La subrogación es la acción de transferir los derechos que correspondan a asegurado contra un tercero en caso de siniestro al asegurador hasta el momento de la indemnización abonada. El asegurado se hará cargo de los actos que puedan

²⁷ **Ibíd.** Pág. 4.



perjudicar este derecho de la compañía aseguradora, pero ésta no puede utilizar la subrogación en perjuicio del asegurado. Sin embargo, no se puede aplicar en los seguros de personas.

Generalmente, la aseguradora necesita un comunicado de subrogación que asigne su derecho para actuar en lugar de su cliente. Seguros les ofrece la información necesaria sobre las condiciones de subrogación de cada compañía.

Otra manera de transmitir el crédito y sustituir al acreedor es la subrogación por pago, tomando como base el término subrogar que significa sustituir, existe la denominada subrogación real cuando se substituyen unos bienes por otros y subrogación personal por pago, cuando el acreedor es sustituido por un tercero interesado que paga la deuda o presta dinero para tal fin.

Asimismo, resulta importante destacar que no todo pago efectuado por tercero es subrogatorio, considerando que el efecto normal del pago es extinguir la obligación, y no transmitirla, en cambio, todo pago efectuado por un tercero sin interés jurídico, en el cumplimiento de la obligación, produce la extinción de la deuda, así como el nacimiento de un crédito nuevo y de la acción civil correspondiente en favor del tercero, para recobrar el importe de su erogación. Dicho crédito considerado nuevo tendrá distinta fuente, acción y cuantía, con base en las circunstancias siguientes:



- Si el tercero que pagó lo hizo por haberle prestado el dinero al deudor, la fuente de la obligación de éste será el contrato de mutuo y tal será la acción correspondiente cuyo alcance consistirá en recobrar el importe de la suma mutuada y en su caso de los intereses convenidos.
- Si pagó por hacer un servicio al deudor, quien ignoraba el pago, el tercero efectuó, una gestión de negocios ajenos y la acción para recobrar será la gestión de negocio, cuyo efecto permite recobrar el importe de los gastos útiles y necesarios para su interés legal.
- Si pago por error habrá producido un enriquecimiento sin causa, cuya acción le permite obtener el importe de su empobrecimiento hasta el límite del provecho ajeno.

El tercero que hace el pago tiene ya un interés jurídico en solventar el adeudo o adquiere ese interés por convenio con cualquiera de las partes, el pago no es extintivo, la deuda subsiste en beneficio del solvente, quien sustituye al acreedor conservando todas las ventajas del crédito. Para obtener este efecto fue creada la figura jurídica de la subrogación por pago, en evidente propósito de proteger el derecho del tercero que paga la deuda y alentarle a hacerlo, concediéndole el mismo derecho que tenía el acreedor original con toda la preferencia y garantía de que estuviera previsto, la cual, confiere a la institución una gran importancia para el crédito, la circulación de la riqueza.

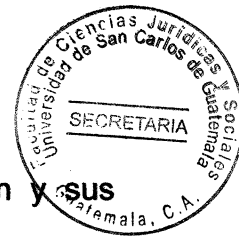


Como parte de la temática de la subrogación, el autor Manuel Bejarano Sánchez expone:

“Por su causa o fuente, la subrogación puede ser legal o convencional.

- a) Subrogación legal es la más frecuente e importante, esta instituida en la ley y produce sus efectos por el mismo derecho, sin necesidad de que las partes lo declaren.
- b) Subrogación convencional, es útil en los casos en los cuales, el tercero no tiene interés jurídico en el pago y que proviene de un acuerdo, entre las partes, por lo cual, acepta ser subrogado por el tercero que le está pagando el crédito, al cual, le deja voluntariamente su sitio de acreedor en la relación, o bien, con el deudor quien permite al tercero sustituir al acreedor y aprovechar la situación de éste en la relación jurídica.
- c) Subrogación parcial, es posible cuando el acreedor consiente en ella y en dividir el pago de la deuda, también es posible si la deuda es pagadera en pensiones y el grado quien paga sustituye al acreedor, pues solo repetirá contra sus codeudores por el reembolso de la parte de estos en la deuda, por lo cual, la deuda pagada por un codeudor solidario tiene como efecto característico que el solvens solo subroga al acreedor en las cuotas o partes del crédito habido frente a los demás co-obligados.”²⁸

²⁸ **Obligaciones civiles.** Pág. 431.



Lo anterior, ha sido la principal orientación con respecto a la subrogación y sus manifestaciones, por lo cual, al existir la relación jurídica, interviene el deudor y el acreedor como principales figuras y la deuda como la base de la situación, por lo cual, se presenta la dinámica presentada para hacer efectiva la deuda.

Aunado a lo anterior, existen efectos esenciales que surgen de forma conjunta con la subrogación, siendo estos los expuestos por el autor Manuel Bejarano de la manera siguiente:

- a) "Transmite el crédito del acreedor original al tercero solvens,
- b) Lo transfiere con todas sus garantías, vicios y limitaciones porque se trata de la misma relación jurídica.
- c) Desliga y desinteresa al acreedor primitivo, aun contra su voluntad, al ser solventado su crédito."

Lo antes expuesto, determina los efectos que produce la existencia de la subrogación como tal en cualquiera de sus modalidades, lo cual, permite llegar a cumplir con la obligación de la deuda pero de una forma diferente a la que se conoce de forma tradicional.

4.3. Régimen jurídico guatemalteco de la subrogación

El ordenamiento jurídico guatemalteco, específicamente el Código Civil vigente, regula lo referente a la subrogación, de la manera siguiente:



“Artículo 1453.- La subrogación tiene lugar cuando el acreedor sustituye en el tercero que paga, todos los derechos, acciones y garantías de la obligación.”

“Artículo 1454.- El que subroga no puede ejercer los derechos y acciones del acreedor sino hasta la concurrencia de la suma efectivamente pagada por él para la liberación del deudor.”

“Artículo 1455.- La subrogación tiene lugar por ministerio de la ley, sin necesidad de declaración alguna de los interesados: 1o.- Cuando el que es acreedor paga a otro acreedor que le es preferente; 2o.- Cuando el tercero que paga tiene interés jurídico en el cumplimiento de la obligación; 3o.- Cuando el tercero no interesado en la obligación paga con anuencia del deudor; y 4o.- Cuando un heredero paga con sus bienes propios alguna deuda de la herencia.”

“Artículo 1456.- Cuando la deuda fuere pagada por el deudor con dinero que un tercero le prestare con ese objeto, el prestamista subrogará al acreedor por ministerio de la ley, en sus derechos, si el préstamo constare en documento fehaciente en que se declare que el dinero fue prestado para el pago de la deuda.”

“Artículo 1457.- La subrogación legal en provecho del que ha pagado una deuda a la cual estaba obligado con otros, lo autoriza a ejercer los derechos y acciones del acreedor, salvo los efectos de la confusión en cuanto a la parte que corresponda al subrogado en la obligación.”



“Artículo 1458.- Si el subrogado lo hubiere sido sólo en parte y los bienes del deudor no alcanzaren a pagar la totalidad del crédito, el pago se hará a prorrata.”

Los artículos en mención, presentan desde un concepto, indicado que cuando el acreedor sustituye en el tercero que paga, todos los derechos, acciones y garantías de la obligación, lo cual, no es un medio de extinción, sino más bien, un medio de conservación de la obligación, satisfaciendo al acreedor el valor de la misma, por lo que debe considerarse como un medio de transmisión, pues toda operación se reduce al cambio de acreedor, dejando vigente la obligación y por lo tanto, solamente queda extinguida para el acreedor primitivo, pero no extinguida la obligación en sí.

Además, se unifica el efecto de la subrogación, con la cesión del crédito, quedando suprimida la diferencia que en este punto existía entre ambas instituciones, toda vez que el cesionario como el subrogante, no pueden cobrar el valor nominal del crédito, sino solamente la suma que efectivamente hubieren dado al acreedor para liberar al deudor, dicha circunstancia obliga a considerar si la subrogación ya no tiene razón de aparecer como figura jurídica distinta de la cesión de crédito.

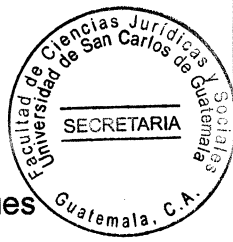
Sin embargo, para el ordenamiento civil vigente en Guatemala, lo que respecta a la subrogación legal, se hace necesario expresar los efectos que produce el cambio de acreedor, cuando la operación se efectúa independiente de la voluntad de ceder el crédito, siendo aquí el ánimo de los contratante, lo que determina los preceptos antes indicado.



4.4. Intervención de las compañías aseguradoras en conflictos marítimo-portuarios

Dentro de la rama del derecho mercantil y diversas disposiciones vigentes en Guatemala, se encuentra la actividad marítimo portuaria, misma que es de gran importancia principalmente de carácter económico y tributario debido a que dicha actividad es de carácter permanente y como consecuencia de ello se generan diversos conflictos algunos que pueden resolverse en forma extrajudicial y otros que es necesario la judicialización de los mismos siempre por órganos competentes en Guatemala principalmente de carácter civil y mercantil ante la ausencia de juzgados o tribunales de asuntos marítimos y como consecuencia de ello, en el aspecto práctico se presentan limitaciones principalmente para las empresas aseguradoras de Guatemala en la aplicación de la subrogación lo cual genera practicante un vacío legal en cuanto a los procedimientos a seguir pues depende del criterio jurídico e institucional respectivamente y para el efecto la presente investigación tiene como finalidad, conocer cuál es la actividad por parte de las empresas aseguradoras cuando en los aspectos prácticos aplican la subrogación.

El problema se genera al momento de un conflicto entre una empresa naviera extranjera que ocasiona daños algún buque guatemalteco y tomando en consideración que son horas las que se encuentran en territorio nacional tanto en aguas nacionales como internacionales y para resolver el conflicto dichas navieras delegan la gestión y todas las acciones legales para que otra persona jurídica lo represente y es allí donde



existen las limitaciones legales dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco, pues para efectos de indemnización del seguro marítimo, son bastantes prolongados dichos procedimientos.

Para el caso de Guatemala, no existe un pleno desarrollo de la aplicación del derecho marítimo, y como consecuencia de ello, no existen tribunales especializados en dicha materia, y básicamente, el problema surge en que dichos conflictos, una vez que se plantean entre una compañía aseguradora legalmente establecida en Guatemala y una compañía extranjera, deben tomarse en consideración los tratados internacionales ratificados por ambos estados, derivado que dicha controversia genera problema en la indemnización, considerando las complicaciones legales y civiles.

Lo que para las aseguradoras de Guatemala, el intervenir como figura legal de la subrogación representa un tiempo bastante prolongado, para el inicio, tramitación y resolución de dichos asuntos, por lo que es necesario realizar una transformación a través de la creación de la creación e implementación de nuevo Código de Comercio, donde incorpore el comercio marítimo, la actividad marítimo portuaria y no solo dicha actividad sino también las incidencias jurídicas que puedan presentarse, debido que en dicha actividad, es frecuente la comisión de accidentes, como consecuencia de la diversidad de buques, que ingresan y salen de los diferentes puertos del territorio nacional.

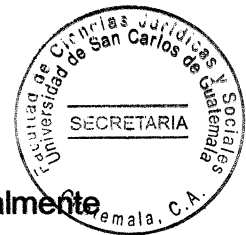


4.5. La subrogación aplicada a conflictos derivados de la actividad marítimo-portuaria y sus limitaciones en Guatemala

La actividad marítima, desde hace mucho tiempo ha sido considerada como una de las más importantes del ámbito laboral en todos los países del mundo, ya que es esta actividad la que entrega y aporta con los servicios para que los variados productos y mercaderías se puedan integrar a los diversos clientes y consumidores de los distintos puntos en el mundo.

1) Aspectos principales de la actividad portuaria y su infraestructura:

- a) El menor coste relativo del transporte marítimo frente al transporte terrestre.
- b) La baja sustituibilidad de los servicios portuarios. Esta insustituibilidad es casi absoluta en una economía insular.
- c) La alta indivisibilidad de algunos de sus factores productivos, en concreto de la mayoría de las obras portuarias.
- d) La tendencia a la integración vertical de ciertas actividades de distribución comercial y financieras en los espacios portuarios y sus proximidades.
- e) El puerto debe incrementar constantemente su dimensión y calado para adaptarse al continuo aumento de tamaño en los buques.
- f) Algunos de los servicios portuarios se aproximan a la idea de monopolio natural, actuando el coste de sus infraestructuras tanto como barrera de entrada, como de salida.



- g) Escasa sustitución técnica de los factores productivos, principalmente infraestructuras, empleados en el sector portuario.
- h) Los puertos presentan, en el desarrollo de su actividad, abundantes externalidades tanto positivas como negativas.
- i) En la actividad portuaria no se obtiene un producto físico final o output, por lo que para medir la eficiencia de su funcionamiento se deben cuantificar los flujos de mercancías que atraviesan el puerto, es decir el throughoutput.
- j) La existencia de bienes públicos en la actividad portuaria, aunque con frecuencia impuros.

Asimismo, las actividades marítimo-portuarias se pueden clasificar en los siguientes tres grupos:

1. Actividades dentro del primer grupo

Las que se desarrollan en los muelles, tanto desde el lado del mar, como desde el lado de tierra. Entre estas actividades cabe destacar: la carga y descarga de mercancías, el acceso al buque desde el mar, y los sistemas de distribución de mercancías en el interior del puerto hasta su conexión con otros sistemas de transporte. A su vez, dentro de este grupo se pueden distinguir las siguientes categorías:

- a) Acceso del lado del mar o servicios prestados al buque.
- b) Acceso desde tierra o servicios a la mercancía y al viajero.

2) Actividades del segundo grupo. Tienen lugar en el resto del recinto portuario, tales como: el almacenamiento y depósito, servicios de reparación, suministro y mantenimiento del barco, etc. Dentro de estas actividades, se pueden diferenciar también las siguientes categorías:

- a) Servicios específicos.
- b) Actividades gubernamentales

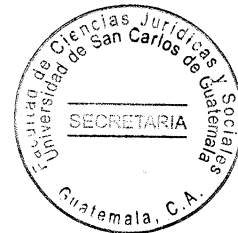
3) Actividades comunes al primero y segundo grupo. Son aquéllas relacionadas con la pesca, pero sólo las desempeñadas por los armadores de buques pesqueros, no incluyéndose las derivadas de la producción y comercialización del pescado, aunque se realicen en el recinto portuario. También se encuentran en esta categoría, las orientadas a las embarcaciones deportivas y de recreo.

La resolución de conflictos en el campo del derecho marítimo resulta sumamente importante su conocimiento y procedimiento a seguir debido a que en Guatemala una parte del Código de Comercio derogado dejó vigente el Libro III del Decreto 2946 que es la normativa vigente en el comercio marítimo guatemalteco y las diferentes limitaciones tanto de carácter legal como por parte de empresas aseguradoras relativos al seguro indemnización y procedimiento a seguir para resolución de dichos conflictos tomando en consideración que en algunas ocasiones son políticas de las empresas aseguradoras la forma, mecanismo y procedimientos de indemnización.



Por otra parte, son diversas las incidencias jurídicas y judiciales que se derivan de uno o varios conflictos que puedan producirse en el desarrollo habitual de la actividad marítima, como se indicó anteriormente, cada caso debe ser conocido por personas e instituciones especializadas en la materia y cuando no existe un arreglo en forma directa, deben acudir a sede judicial y es allí donde no se tiene capacitación o experiencia en asuntos marítimos.

Como consecuencia de ello, la interpretación judicial de la materia marítima en Guatemala es bastante deficiente, por las razones expuestas y sobre todo la falta de legislación específica en derecho marítimo que representa serias dificultades, tanto para los órganos jurisdiccionales, representantes legales de empresas navieras, tanto extranjeras como guatemaltecas y por ende, también las implicaciones jurídicas para los representantes de compañías aseguradoras, cuando tienen competencia para resolver e indemnizar o recibir la indemnización como consecuencia de su participación como terceros, o como parte de la institución del derecho de obligaciones tal el caso de la subrogación.

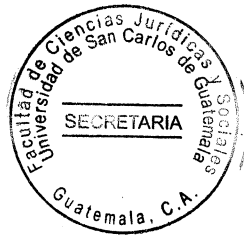


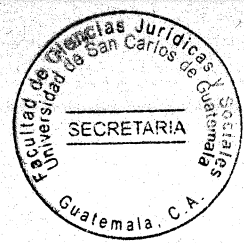
CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Para la investigación jurídica es de suma importancia determinar e identificar cual es la problemática que se encontró, en el desarrollo de la misma, por lo cual se determinó que las consecuencias jurídicas, de las limitaciones legales para las aseguradoras guatemaltecas en la aplicación del derecho de subrogación en el transporte marítimo, actualmente se debe conocer cuál es la postura por parte de las diversas empresas aseguradoras del país, en cuanto a la subrogación y los diferentes tipos de contratos de seguros que se dan en el área de navegación, comercio marítimo y protección de bienes inmuebles.

Guatemala no cuenta con una normativa legal vigente relacionada a la actividad marítima portuaria, ni lo relativo al transporte marítimo y los tipos de contratos de seguro que se pueden aplicar en dicha materia, por lo cual se analizó a profundidad lo relacionado a la subrogación y la determinación de las limitaciones legales para las aseguradoras guatemaltecas en cuanto a la aplicación de dicho derecho en el transporte marítimo.

Para lo cual es importante que el Congreso de la República de Guatemala, cree una normativa marítima portuaria, donde se establezca lo relativo al transporte marítimo, al servicio que prestan los puertos, los seguros aplicables dentro de dicho campo, todo esto con la finalidad de establecer derechos y obligaciones de las embarcaciones en cuanto al cuidado de los puertos del país y la utilización de los seguros respectivos.





BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR GUERRA, Vladimir Osman. **Derecho de obligaciones**. Guatemala: Ed. Serviprensa. 2004.

BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel. **Obligaciones civiles**. México: Ed. Harla. 1984.

CARMONA PASTOR, Francisco. **Técnica y práctica de los transportes internacionales de mercancías**. Madrid: Ed. Arganda del Rey.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. **Derecho marítimo**. México: Ed. Porrúa. 2001.

CORONADO CONDE, Luis Rolando. **Breve introducción al derecho marítimo guatemalteco y centroamericano**. Guatemala: Universidad Rafael Landívar, 1977.

Derecho Marítimo y del Mar. Santo Domingo República Dominicana: Comisionado para la Reforma y modernización del Estado, 1997.

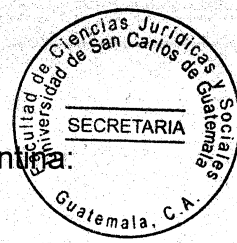
DÍAZ, Mario. **Tratado practico de derecho civil francés**. La Habana, Cuba: Ed. José Martí, 1950.

FERDINANDI, Litre. **Diccionario de la lengua francesa**. La Habana, Cuba: Ed. José Martí. 1950.

LANDAEZ OTAZO, Leoncio. **Derecho marítimo venezolano (primera parte)**. Caracas, Venezuela: Ed. Libra. 1978.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas y sociales**. Buenos Aires: Ed. Heliasta. 2000.

PINEDA, Bernardo. **Manual técnico de seguros**. Guatemala: S.e. 2005.



RIPERT, Georges. **Compendio de derecho marítimo**. Buenos Aires, Argentina: Tipografía Editora, 1954.

STIGLITZ, Rubén. **Derecho de seguros**. Buenos Aires, Argentina: Editorial Abeledo-Perrot 1998.

VIVANTE, Cesare. **El contrato de seguro**. Roma, Italia: Ed. Milano. 1990.

Legislación:

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

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

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

Código de Comercio. Decreto Gubernativo Número 2946, Libro III.

Ley de la Actividad Aseguradora. Decreto Número 25-2010 del Congreso de la República de Guatemala.