

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



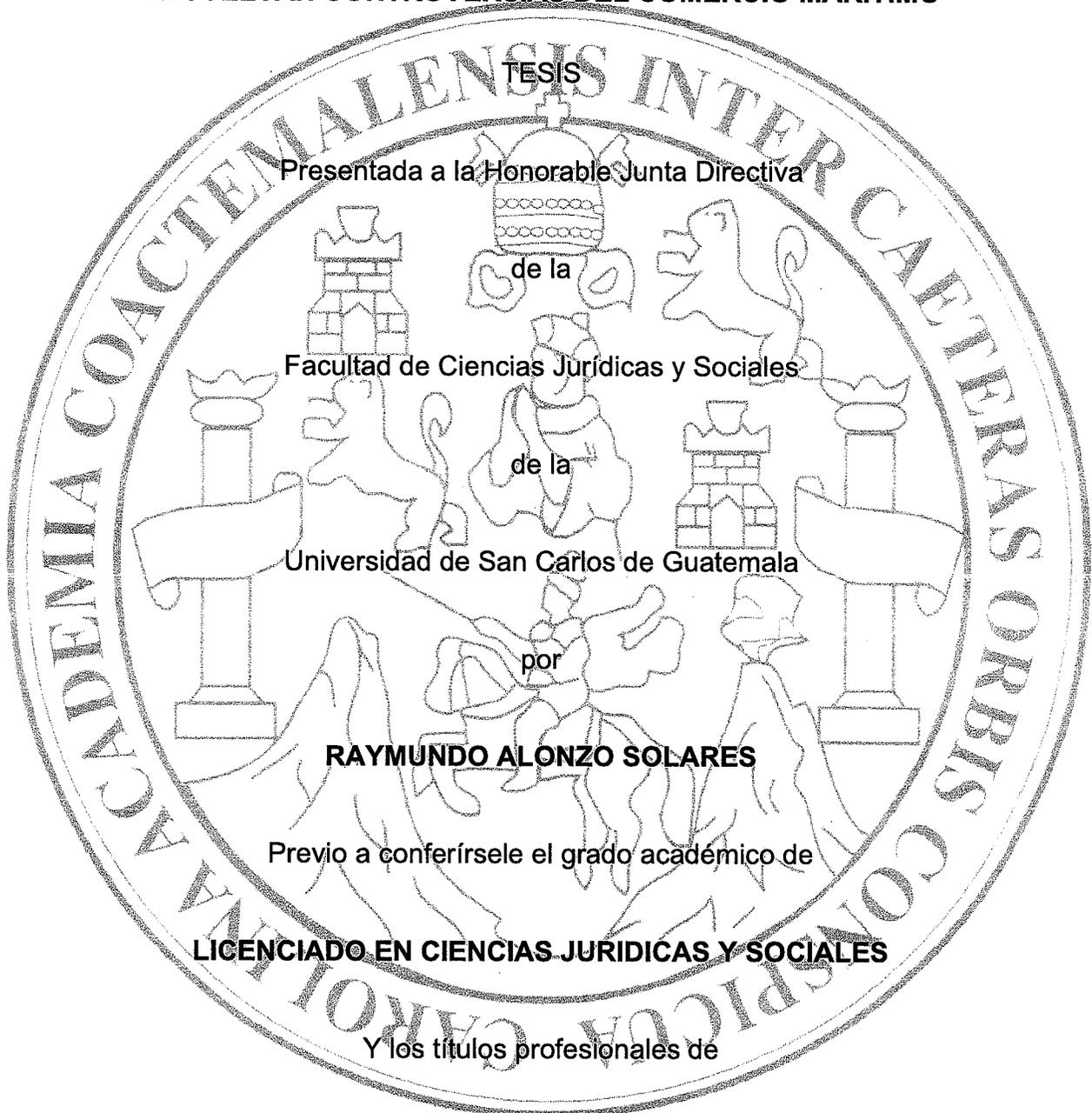
**INEXISTENCIA DE TRIBUNALES CON JURISDICCIÓN PRIVATIVA QUE
RESUELVAN CONTROVERSIAS DEL COMERCIO MARÍTIMO**

RAYMUNDO ALONZO SOLARES

GUATEMALA NOVIEMBRE DE 2021

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

**INEXISTENCIA DE TRIBUNALES CON JURISDICCIÓN PRIVATIVA QUE
RESUELVAN CONTROVERSIAS DEL COMERCIO 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

RAYMUNDO ALONZO SOLARES

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

GUATEMALA NOVIEMBRE 2021

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

DECANO: M.Sc. Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL I: Licda. Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL III: Lic. Helmer Rolando García Reyes
VOCAL IV: Br. Denis Ernesto Velásquez González
VOCAL V: Br. Abidán Carías Palencia
SECRETARIA: Licda. Evelyn Johanna Chevez Juárez

**TRIBUNAL QUE PRATICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

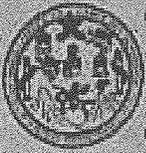
Primera fase:

Presidente: Lic. Cesar Augusto Martínez López
Vocal: Licda. Doris de María Sandoval Acosta
Secretario: Lic. Sergio Danilo Conde Cardozo

Segunda fase:

Presidente: Lic. Luis Alberto Patzán Marroquín
Vocal: Lic. Rudy Genaro Cotón Canastuj
Secretario: Lic. Adán Josué Figueroa Chacón

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



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis, Ciudad de Guatemala,
19 de marzo de 2019.

Atentamente pase al (a) Profesional MARVIN OMAR CASTILLO GARCIA
RAYMUNDO ALONZO SOLARES, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
con carné 200411958
intitulado DETERMINAR LAS CONSECUENCIAS JURIDICAS ANTE UN TRIBUNAL COMPETENTE DERIVADO DE
LOS RIESGOS DEL TRANSPORTE MARITIMO

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo

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



Fecha de recepción 20, 06, 2019

Asesor(a)
(Firma y Sello)

Lic. Marvin Omar Castillo García
Abogado y Notario





Licenciado Marvin Omar Castillo García

Abogado y notario

8ª Avenida 10-24, zona 1 Tercer Nivel, Oficina 304, Edificio Alconve

Guatemala 28 de junio del 2019

Licenciado

Roberto Fredy Orellana Martínez

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala

Su despacho

Honorable Licenciado Orellana Martínez



De conformidad con la notificación de nombramiento de esta unidad, de fecha 20 de junio de dos mil diecinueve, en donde se me otorga el nombramiento como **ASESOR** del Bachiller, RAYMUNDO ALONZO SOLARES, carné 200411958 en la elaboración del trabajo titulado **DETERMINAR LAS CONSECUENCIAS JURÍDICAS ANTE UN TRIBUNAL COMPETENTE DERIVADO DE LOS RIESGOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO**, título que cambió a: **“INEXISTENCIA DE TRINUNALES CON JURIDICCIÓN PRIVATIVA QUE RESUELVAN CONTROVERSIAS DEL COMERCIO MARÍTIMO”**, me complace manifestarle lo siguiente:

- A. El trabajo del Bachiller Raymundo Alonzo Solares es adecuado aporte jurídico, dado que evidencia claramente las consecuencias jurídicas ante un tribunal competente derivado de los riesgos en el transporte marítimo, debido a que en Guatemala no existe un tribunal especializado en la materia de derecho marítimo que tengan la capacidad instalada para resolver las controversias que surjan de los riesgos del transporte en el mar.
- B. Los métodos y técnicas que se emplearon para la realización de la presente investigación de tesis fueron acordes para el desarrollo de cada uno de los capítulos, introducción, conclusiones y recomendaciones, para lo cual es el sustentante utilizó, el método deductivo, para establecer los principios, teorías y doctrinas que asentaron el trabajo de análisis y síntesis; el método sintético, fue empleado para establecer las causas, efectos y consecuencias jurídicas ante un tribunal competente derivado de los riesgos en el transporte marítimo

Licenciado Marvin Omar Castillo García

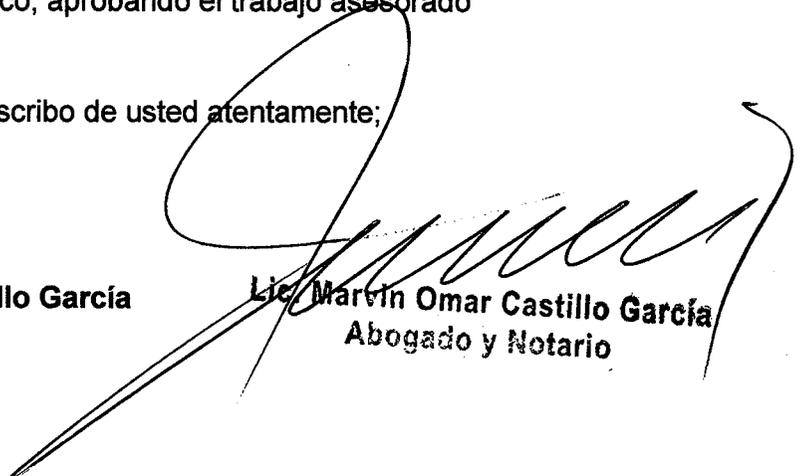


- C. De conformidad con el contenido capitular de la presente investigación evidencia una correcta redacción, lo que permite comprender los elementos que analiza la postura jurídica que le da fundamento a su exposición.
- D. La contribución científica de la presente investigación es de suma importancia, debido a que el contenido es de interés para toda la república guatemalteca, ya que en la actualidad implementar tribunales de dirimir conflictos sobre los riesgos del transporte marítimo, coadyuvaría a una mejora en la seguridad jurídica comercial en el mar
- E. En la conclusión discursiva de la presente investigación reflejan un adecuado nivel de síntesis, debido a que el sustante establecido los elementos centrales que configuran los supuestos teóricos para establecer los principales hallazgos en torno a cada capítulo realizado, con lo cual logro exponer los factores que producen las consecuencias jurídicas ante un tribunal competente derivado de los riesgos en el transporte marítimo
- F. Igualmente, la investigación refleja un adecuado uso de la información bibliográfica, la cual resulta actualizada tomando en consideración los principios del derecho mercantil y el derecho marítimo que son el fundamento del trabajo efectuado.

En consecuencia, emitido dictamen FAVORABLE en el sentido que el trabajo de tesis desarrollado por el Bachiller RAYMUNDO ALONZO SOLARES, quien se identifica con el número de carne 200411958 cumple con los requisitos establecidos en el artículo 31 del Normativo para la elaboración de tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, y el examen General Público, aprobando el trabajo asesorado

Sin otro particular me suscribo de usted atentamente;

Lic. Marvin Omar Castillo García
Abogado y Notario



Lic. Marvin Omar Castillo García
Abogado y Notario



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



Guatemala, 07 de septiembre del 2021.

Dr. Carlos Ebertito Herrera Recinos
 Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis
 Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
 Universidad de San Carlos de Guatemala

FACULTAD DE CIENCIAS
 JURIDICAS Y SOCIALES
RECEBIDO
 07 SET. 2021
 UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS
 Hora:
 Firma: *[Signature]*

Estimado Director :

Respetuosamente a usted informo que procedí a revisar la tesis del bachiller **RAYMUNDO ALONZO SOLARES**, la cual se titula **"INEXISTENCIA DE TRIBUNALES CON JURISDICCION PRIVATIVA QUE RESUELVAN CONTROVERSIAS DEL COMERCIO MARITIMO"**.

Le recomendé al bachiller algunos cambios en la forma, estilo, gramática y redacción de la tesis, por lo que habiendo cumplido con los mismos emito **DICTAMEN FAVORABLE** para que se le otorgue la correspondiente orden de impresión.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

[Signature]
 Lic. Regina Carolina Morgan Santillano.
 Docente Consejero de la Comisión de Estilo





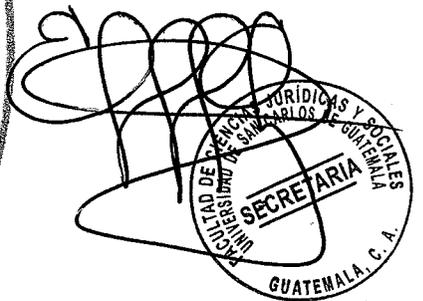
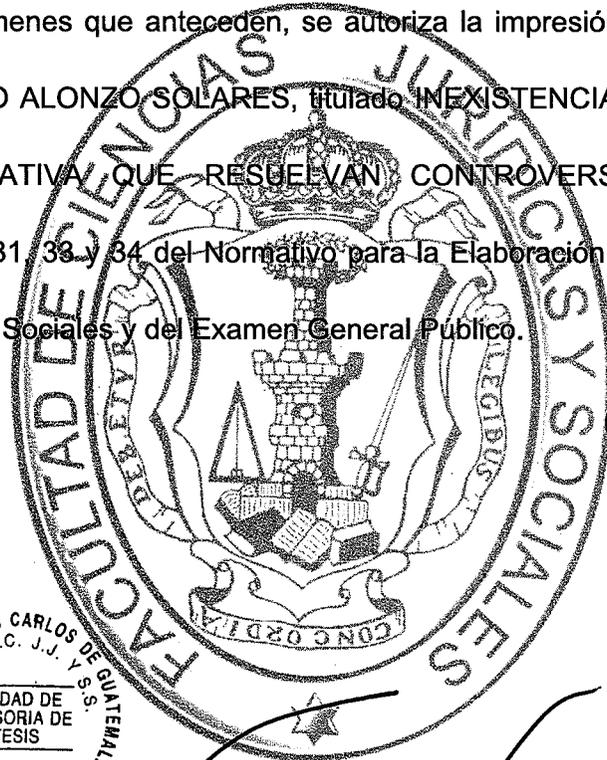
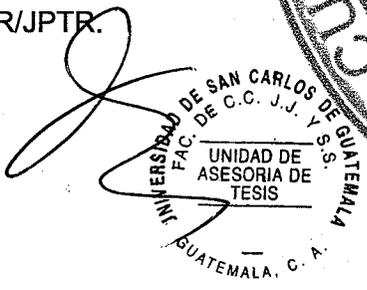
USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Ciudad de Guatemala, veinticinco de octubre de dos mil veintiuno.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante RAYMUNDO ALONZO SOLARES, titulado **INEXISTENCIA DE TRIBUNALES CON JURISDICCIÓN PRIVATIVA QUE RESUELVAN CONTROVERSIAS DEL COMERCIO 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.

CEHR/JPTR.





DEDICATORIA

A DIOS:

Por ser mi sostén en los momentos de crisis y la mayor inspiración para nunca rendirme y alcanzar los sueños por lo que he luchado siempre.

A MIS PADRES:

Por la dicha de haberme dado la vida y acompañarme por el camino hasta imprimir en mí un sello indeleble de amor y responsabilidad.

A MI ESPOSA:

Nohelia de Jesús Navas Molina, por ser la mujer que soñé, que la vida preparó para ayudarme a crecer y transformarme en un ser humano distinto hasta hoy.

A MIS HIJOS:

Cesy Mayadevi y Randy Daniel Alonso Navas, por ser la inspiración de mi esfuerzo cotidiano y mis otros dos amores.

A MIS HERMANOS:

A quienes aprecio de corazón, porque han creído en mí; en mis capacidades y han sido capaces de respetar mis decisiones.



A MIS AMIGOS:

Quienes me han motivado a luchar, a no dejarme caer con sus acciones de apoyo a lo largo de mi carrera; especialmente a la licenciada Martita Mota, al licenciado Carlos Peralta, a la licenciada Elizabeth Harmelín Ruiz, a Carlos Barrios, a Gerardo Marroquín, y a cada uno de mis amigos que han sido parte de mi vida.

A LOS PROFESIONALES:

Licenciado Marvin Castillo, al Licenciado Fernando López y al Licenciado Avidán Ortiz.

A:

La Universidad de San Carlos de Guatemala, por ser el centro de estudios donde me he formado como profesional; por ser parte de los egresados de la gloriosa tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, mi agradecimiento por ser el pilar de mi formación profesional.



PRESENTACIÓN

La investigación es de tipo cualitativa. La rama cognoscitiva a la que pertenece es al derecho mercantil y marítimo. El contexto diacrónico es el municipio de San José, departamento de Escuintla; el contexto sincrónico es del año 2017 al 2019. El sujeto de estudio lo constituye la Empresa Portuaria Quetzal y los comerciantes que utilizan la vía marítima para realizar sus negociaciones. El objeto de estudio lo constituyen los riesgos que derivan del comercio marítimo como la avería común, la avería particular, el abordaje, la arribada forzada y el naufragio, los cuales están regulados en el Decreto Gubernativo 2946, Libro III del Código de Comercio.

El aporte académico es para que la Corte Suprema de Justicia cree, mediante acuerdos, órganos jurisdiccionales específicos ante los que puedan dilucidarse los riesgos del transporte marítimo, específicamente en el municipio de San José, departamento de Escuintla, para que ya no se realicen ante los tribunales del ramo civil y con ello agilizar la excesiva carga de trabajo que tienen en la tramitación y resolución de conflictos, evitando con ello pérdida de tiempo y recursos económicos a los comerciantes y a los órganos jurisdiccionales del ramo civil, lo cual permitirá garantizar el cumplimiento del principio de ánimo lucro del cual es partidario el derecho mercantil y marítimo.



HIPÓTESIS

La inexistencia de tribunales con jurisdicción privativa para resolver controversias que surgen dentro del comercio marítimo, especialmente en el transporte, tales como el varamiento, el naufragio, el encallamiento y las averías, ocasiona pérdidas económicas para los comerciantes que utilizan la vía marítima como el principal medio de comunicación para que los productos lleguen a su destino, así como diversas transacciones derivadas de esta actividad; aunado a ello, se vulnera la libertad de comercio, así como el principio de intención de lucro, el cual es preponderante en el comercio marítimo.

Por otra parte, el hecho de que Guatemala no cuente con ninguna empresa naviera, limita la oportunidad de desarrollarse dentro del mercado marítimo internacional, y por ende se ve muy lejos el avance hacia niveles económicos de mayor evolución. Según los expertos en Guatemala deberán pasar varios años para lograr incursionar dentro de las filas de los países desarrollados en este mercado.

COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS



La hipótesis se comprobó debido a que se estableció la inexistencia de una pronta y cumplida administración de justicia en la vía marítima, además, se determinó la contravención a las características de negociación en masa e internacionalidad del derecho marítimo. Los métodos utilizados para la comprobación de la hipótesis fueron: el inductivo y el sintético, por medio de los cuales se determinaron los efectos negativos que conlleva la inexistencia de tribunales marítimos para la solución de controversias que se suscitan dentro del comercio marítimo. Otra manera de comprobar dicha hipótesis fue, el hecho de haber tenido la oportunidad de investigar sobre la carga de trabajo que tienen actualmente los tribunales de lo civil, agravando y prolongando los plazos en los que se deben resolver las controversias que se suscitan como consecuencia del sobrecargo de trabajo.



ÍNDICE

Pág.

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

CAPÍTULO I

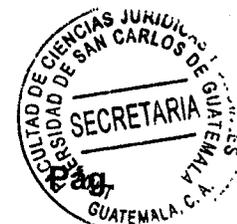
1. El comercio marítimo.....	1
1.1. Antecedentes.....	2
1.2. Definición.....	3
1.3. Características.....	3
1.4. Seguridad marítima.....	5
1.4.2. Regulación legal.....	7

CAPÍTULO II

	Pág.
2. Derecho marítimo.....	13
2.1. Antecedentes.....	13
2.2. Definición.....	14
2.3. Naturaleza jurídica.....	15
2.4. Características.....	16
2.5. Relación con otras ramas del derecho.....	20

CAPÍTULO III

	Pág.
3. El transporte marítimo.....	25
3.1. Antecedentes.....	25
3.2. Definición.....	26
3.3. Características.....	27



3.4. Elementos.....	28
3.5. Modalidades.....	30
3.6. El poder marítimo.....	31
3.7. Rutas marítimas.....	32
3.8. Principales puertos en el mundo.....	35

CAPÍTULO IV

	Pág.
4. Determinar las consecuencias jurídicas ante un tribunal competente derivado de los riesgos del transporte marítimo.....	41
4.1. Riesgos de la navegación marítima.....	41
4.2. Generalidades.....	45
4.3. Tribunales marítimos.....	45
4.4. Empresa Portuaria Quetzal.....	47
4.5. Administración de justicia pronta y cumplida en el comercio marítimo.....	50
4.6. Propuesta de creación de los tribunales.....	54
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	61
BIBLIOGRAFÍA.....	63



INTRODUCCIÓN

El Artículo 43 de la Constitución Política de la República de Guatemala garantiza la libertad de comercio como un derecho y el Artículo 131 del mismo cuerpo legal, regula lo relativo al transporte comercial para el desarrollo económico del país y la protección al transporte marítimo. Sin embargo, las normas jurídicas en referencia quedan inconclusas no solo porque la legislación marítima es muy escueta, sino también porque no existe regulación específica en cuanto a la forma de resolver los riesgos que se podrían suscitar al transportar mercancías de un lugar a otro a través de la vía marítima, restringiéndose con ello la libertad de comercio y ocasionando pérdidas económicas para los comerciantes.

El objetivo general fue determinar la necesidad de que la Corte Suprema de Justicia cree tribunales con jurisdicción privativa para resolver las controversias que se suscitan en la vía marítima. Se alcanzó el objetivo general, pues se estableció que existe retardo en la solución de controversias cuando se suscitan riesgos en el transporte marítimo, debido a que no hay tribunales con jurisdicción privativa para resolver tales controversias.

En la hipótesis se menciona que la inexistencia de tribunales con jurisdicción privativa para resolver controversias que surgen dentro del comercio marítimo, especialmente en el transporte, tales como el varamiento, el naufragio, el encallamiento y las averías, ocasiona pérdidas económicas para los comerciantes que utilizan la vía marítima como el principal medio de comunicación para que los productos lleguen a su destino, así como diversas transacciones derivadas de esta actividad; aunado a ello, se vulnera la libertad de comercio, así como el principio de intención de lucro, el cual es preponderante en el comercio marítimo.

El contenido capitular es el siguiente: en el capítulo I, se estudió el comercio y el comercio marítimo; en el capítulo II, se analizó el derecho marítimo; en el capítulo III, se desarrolló el transporte marítimo; y en el capítulo IV, se trató el tema central consistente.



en determinar las consecuencias jurídicas ante un tribunal competente derivado de los riesgos del transporte marítimo

Se utilizaron los siguientes métodos: el analítico, el sintético, el inductivo y el deductivo. La técnica utilizada fue la documental.

Es importante que se le dé el valor que merece el comercio marítimo y el transporte de este tipo en Guatemala, para evitar los riesgos que pueden suscitarse en la vía marítima, ya que ésta es fundamental para que los comerciantes lleven a cabo su actividad y obtengan ganancias, pues con ello se mantiene el ánimo de lucro que es fundamental en la negociación jurídico-mercantil, así como las negociaciones en grandes cantidades, pues el transporte marítimo está regulado en la Constitución Política de la República de Guatemala.



CAPÍTULO I

1. El comercio marítimo

El comercio marítimo es una actividad que funciona permanentemente las 24 horas del día, lo cual se debe al avance de la globalización que ha derribado las fronteras, permitiendo que las personas de diversos países del mundo se comuniquen constantemente, esto debido a la internacionalización del comercio, pues en la actualidad no es adecuado circunscribirse estrictamente a un solo país, sino que el comercio es una actividad mundial cualquiera que sea la mercancía que se desplace.

El comercio marítimo incluye a las importaciones, mediante las cuales es posible contar con los bienes de capital que se requieren para el desarrollo de la producción. El comercio marítimo también tiene lugar a través de los ríos y lago navegables, sin embargo, en este resumen se trata el comercio fluvial, separadamente, en sus aspectos de cabotaje y comercio exterior.

El comercio marítimo comprende una gama de actividades que incluyen: El Transporte Marítimo, es el principal instrumento del comercio, permitiendo el intercambio de mercancías por las vías marítima, fluvial y lacustre. En este trabajo se tratan dentro del transporte marítimo las cuestiones relacionadas con la Marina Mercante Nacional, los tipos de carga, los tráficos, los seguros marítimos. Los Puertos, constituyen el eslabón

económico de entrada y salida de la carga, que es el principal objeto del intercambio comercial.

1.1. Antecedentes

El comercio marítimo surge porque: “Los primeros pueblos con interés comercial que la historia reporta son los egipcios. Aunque el egipcio no fue un pueblo de elevadas dotes marineras y comerciales como el fenicio, o más tarde el griego, la experiencia que sus hombres lograron con la navegación fluvial, pudieron utilizarla en el mar en expediciones de envergadura, como la comercial que realizaron al país de Punt, en la costa meridional de Somalia, en el año de 1500 a.C., de donde importaban productos de perfumería y animales exóticos, a cambio de las manufacturas egipcias”.¹

Las civilizaciones antiguas utilizaron el comercio marítimo, porque la principal vía de comunicación fue el mar, de manera que todo giraba en torno a esta; culturas como los griegos, fenicios, persas, babilonios, romanos, entre otros, utilizaron la vía marítima y toda transacción que hacían se realizaba por medio de la misma, pues debido a la distancia entre estos, el mar mediterráneo era el canal de comunicación, dentro del cual navegaron diversidad de buques.

¹ http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/067/htm/sec_15htm. (Consultado: 20 de mayo de 2020).



1.2. Definición

También es importante traer a colación el comercio internacional, definido como: “El que abarca el flujo de relaciones comerciales internacionales, sin hacer referencia a un país en específico. Es decir, es un conjunto de movimientos comerciales y financiero y en general todas aquellas operaciones cualquiera que sea su naturaleza, que se realicen entre naciones; es pues un fenómeno universal en el que participan las diversas comunidades humanas”.²

El referido autor hace énfasis en el comercio internacional, toda vez que para hablar de comercio marítimo no puede hablarse de forma taxativa de un solo Estado, sino que se incluye todo el globo terráqueo sin excepción alguna, pero la condición indispensable para ello es el uso de la vía marítima.

En el orden de ideas anterior, el comercio marítimo puede definirse como la actividad profesional que realizan las personas con el objeto de llevar a cabo sus negociaciones de forma segura, ágil, traspasando las fronteras de los Estados, con el fin de obtener ganancias lícitas.

1.3. Características

² Universidad Nacional Autónoma de México. **Introducción al comercio internacional**. Pág. 3.



Las características de un tema en particular, tienen como finalidad diferenciarla de otras que les son parecidas, sobre todo cuando pertenecen al mismo grupo, por esta razón, se mencionan las características más sobresalientes del comercio marítimo, haciendo la salvedad que no son limitativas y que no existe uniformidad de criterios en la doctrina, sino las que se incluyen en este apartado, son las que se considera, describen de forma eficiente las mismas.

a) Universal

“Las actividades mercantiles tienden a borrar fronteras y buscan espacios más amplios que los circunscritos a un solo país”.³

Lo afirmado por el referido autor se puede explicar en el sentido que el comercio para ser útil, debe trascender fronteras para que la negociación sea adecuada; muestra de la universalidad es que el comercio marítimo se encuentra también sometido a diversos marcos y tratados internacionales comerciales, marítimos, de transporte y navegación que buscan el mantenimiento de una organización y ordenamiento marítimo mundial, a fin de otorgarle seguridad y eficacia a la navegación.

b) Flexible

En cuanto a la flexibilidad, significa que el derecho mercantil requiere de normas jurídicas

³ Vásquez Martínez, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil**. Pág. 23.

que sean de fácil creación, aplicación e interpretación, es así como esta característica ayuda a la mejor solución de conflictos, a que en los negocios jurídico mercantiles los comerciantes pueden negociar con mayor facilidad, eficiencia y eficacia, no existe ese rigor de que es partidario el derecho común.

Con esta flexibilidad también se ahorran tiempo y es menor oneroso, lo cual trae como consecuencia mayor ganancia, si se aplicaran el rigorismo que caracterizan al derecho civil, se desvirtúa el derecho mercantil, ya que a la larga, se obtendría perdidas porque las negociaciones no podrían desarrollarse con la finalidad de esta disciplina jurídica.

c) Ágil

El comercio marítimo no debe ser lento, porque esto le sería perjudicial al comerciante porque dejaría de percibir ganancias y sufriría perdidas en su patrimonio, por eso debe haber rapidez y libertad, que como se apuntó anteriormente debe de ser basado en la autonomía de la voluntad para contratar. Donde más se evidencia esta característica es en los negocios jurídicos mercantiles, ya que el Código de Comercio de Guatemala regula el contrato de transporte, donde se incluye el marítimo, como medio necesario para llevar a cabo el comercio marítimo.

1.4. Seguridad marítima

El comercio marítimo debe brindar seguridad para que los comerciantes puedan



desarrollar sus actividades y obtener ganancias; la seguridad marítima no es más que un derivado del concepto genérico de seguridad jurídica regulado en el Artículo 2 de la Constitución Política de la República de Guatemala, pero debe vincularse con el Artículo 43 del cuerpo legal citado, ya que este constituye la normativa específica que hace alusión al comercio como un derecho fundamental y por ende, de ahí deriva la seguridad marítima.

Esta puede definirse como: “Un conjunto de recaudos para limitar o anular los riesgos y efectos que implica una amenaza dada. Se materializa en la adopción de medidas o la implementación de mecanismos destinados a evitar el conocimiento, frustración, falla, pérdida o destrucción de lo que se preserva. Esta definición hace referencia a ciertos elementos que son apropiados analizar”.⁴

De la definición anterior, se puede deducir que los buques y puertos deben estar preparados para hacer frente a la amenaza terrorista, sabotajes y otras formas delictivas. La comunidad marítima debe entender los riesgos, su papel en este escenario y luchar coordinadamente contra las amenazas.

La seguridad marítima es importante toda vez que la mayoría de la superficie de la tierra está cubierta de agua: “Las líneas de costa que delimitan esa inmensa cantidad de agua se extienden a lo largo de 356.000.000 de kilómetros entre continentes e islas y en sus franjas costeras y sus cercanías se asienta una mayoría de la población mundial, lo que

⁴ Amésquita, Rodrigo Astudillo. **La seguridad marítima en el comercio internacional**. Pág. 58.

justifica el papel trascendental que siempre han jugado y seguirán jugando los mares y océanos en el desarrollo de la civilización”.⁵

La afirmación del citado autor es acertada, toda vez que menciona cuán importante es la vía marítima, por eso es que menciona la cantidad de kilómetros que abarca la misma y que constituye una importante vía de comunicación hoy en día, puesto que se necesita de dicha vía para el traslado de determinadas mercancías de un lugar a otro, como en el caso del envío de automóviles que compran las importadora de vehículos.

El comercio marítimo por regla general debe ser ágil, rápido, eficiente, eficaz, ya que esto garantiza el cumplimiento del ánimo de lucro, como principio esencial del comercio en general, donde sin duda alguna se aplica también al comercio por mar, pero si no fuera así, sería una vulneración al mismo y de nada serviría lo que establece la Constitución Política de la República de Guatemala en lo concerniente al derecho del comercio, el que es preponderante para todos los comerciantes.

1.4.2. Regulación legal

Guatemala solamente ha ratificado cuatro convenios internacionales en materia marítima y son los que se mencionan a continuación:

⁵ Pérez García, José Esteban. **Sector marítimo en la economía y el comercio**. Pág. 3.



- a. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, conocido como Convenio de Marpol, el cual regula lo relativo a los desechos generados por los buques.
- b. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.
- c. Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, conocido como Convenio de Londres de 1972.
- d. Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino en la Región del Gran Caribe de 1983, conocido como Convenio de Cartagena del Gran Caribe.
- e. Convención de Ginebra sobre Alta Mar

Fue aprobada por la Organización Marítima Internacional al igual que la Convención anterior, el 27 de abril de 1958 (entrando en vigor el 30 de septiembre de 1962) y consta de 37 artículos, cuyo objetivo era codificar y uniformar la costumbre internacional con respecto al tratamiento de la zona de jurisdicción marítima conocida como alta mar

El ámbito espacial se refiere a los Estados signatarios de la convención con o sin litoral, este último es el que no tienen salida al mar; el ámbito personal se circunscribe a los buques de guerra, según el Artículo 8; el ámbito material del convenio se circunscribe a lo siguiente: las libertades básicas que son: a) la libertad de navegación; b) la libertad de



pesca; c) la libertad de colocar cables y tuberías submarinas; y, d) la libertad de volar sobre alta mar. También contiene lo relativo a la piratería, el derecho de persecución, la protección del medio ambiente mediante la prevención de la contaminación en las aguas.

f) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar.

Fue emitido el 30 de agosto de 1982 mediante el Decreto-Ley 74-82 por el gobierno de Facto José Efraín Ríos Montt; publicado en el Diario Oficial el seis de mayo de 1983; y entró en vigor el 15 de julio de 1983. El Convenio SOLAS en sus versiones sucesivas está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960. En la versión 1974 se incluye el procedimiento de aceptación tácita – por el que se establece que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de Partes haya formulado objeciones.

Los convenios internacionales en referencia por lo general se enfocan en la protección del ambiente, lo que indudablemente aplica para las aguas que forman parte de la jurisdicción del Estado de Guatemala, pues cuando los buques navegan, tienen que ser cuidadosos en no tirar desechos que puedan dañar las aguas interiores que forman parte del Estado de Guatemala, ya que algunos buques acostumbran a lanzar desechos de toda índole al mar.



El tema de la contaminación, fue preocupación de Guatemala en la década de los años 70, lo cual llevó a que se ratificara el Convenio de Londres, específico en prevenir la contaminación del mar, pero este no solo se refiere a los desechos provenientes de los hidrocarburos, sino que además, de otros desechos, de modo que su contenido es más amplio que el convenio de Marpol.

Si se ratificó el Convenio de Marpol, lógico resulta que también se haya ratificado el convenio de responsabilidad civil, ya que este exclusivamente prevé el pago de indemnización de los Estados que hayan contaminado las aguas interiores de otro Estado como consecuencia de los desechos que provienen de los hidrocarburos.

Y el Convenio del Caribe, se enfoca con exclusividad en el medio marino, entendido este como todas las especies que se encuentran en el mar, de modo que este convenio prevé

Dentro de la normativa interna se menciona la siguiente:

- a. El Código de Comercio de Guatemala, Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, ya que el mismo regula el contrato de transporte, en el cual se incluye el marítimo, así como los derechos y obligaciones del *incoterm free on board* –FOB-, el cual significa libre a bordo del buque; y porque dentro de las disposiciones transitorias y finales hace alusión a la vigencia del libro III del Código de Comercio anterior, el cual todavía está vigente en Guatemala.

- b. Decreto Gubernativo Número 2946, el cual era el Código de Comercio Marítimo, el cual contiene el libro III vigente desde 1936 durante el gobierno de Jorge Ubico.
- c. Decreto 20-76 del Congreso de la República de Guatemala, el cual regula que la soberanía del Estado de Guatemala es de 12 millas marinas a partir de su respectiva base.
- d. Reglamento para la Participación de las Fuerzas de Aire y Mar del Ejército de Guatemala en Cumplimiento del Convenio para la Cooperación del Tráfico Ilícito Marítimo y Aéreo de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas, Acuerdo Gubernativo 367-2004.
- e. Ley General de Pesca y Acuicultura, Decreto 80-2002 del Congreso de la República de Guatemala, porque regula lo relativo a las licencias para pesca en determinados lugares, los diversos tipos de pesca, prohibiciones y sanciones.
- f. Reglamento de la Ley General de Pesca y Acuicultura, Acuerdo Gubernativo 2232005 del Presidente de la República de Guatemala, el cual desarrolla ampliamente la ley en lo concerniente a las zonas en las que se permite la pesca y las temporadas específicas para ello.

Hay muchas son sus facetas a considerar: “La explotación de los recursos marinos tanto vivos como fósiles, las energías de origen marino, el comportamiento de los mares y océanos y su influencia en el medio ambiente y en la configuración de las costas, los



puertos marítimos como interface fundamental para la materialización del comercio, defensa marítima, la industria de la construcción naval en su sentido más amplio, el impacto de las nuevas tecnologías en el sector, las regulaciones nacionales e internacionales que afectan al mar y a su uso caracterizadas por su naturaleza global, el turismo, el deporte y la náutica recreativa”.⁶

Se comparte la opinión del referido autor, toda vez que hace referencia a todo lo que contiene el comercio marítimo, puesto que son temas de trascendental importancia para que el mismo se lleve a cabo de forma eficiente y que los comerciantes obtengan ganancias seguras al utilizar la vía marítima como el medio más seguro para la realización de sus transacciones mercantiles.

En síntesis, toda la normativa marítima internacional debe tener en cuenta algunos aspectos como los siguientes: división de los espacios acuáticos, derechos de navegación y sobrevuelo, protección del medio ambiente marino, explotación de los fondos marinos. Los espacios marítimos donde se incluye el mar territorial, la zona contigua, las aguas interiores, la línea base, la zona económica exclusiva y alta mar.

⁶ *Ibíd.* Pág. 4.

CAPÍTULO II

2. Derecho marítimo

El derecho marítimo no es una rama autónoma en Guatemala, sino que se estudia dentro del derecho mercantil, pero es oportuno conocer más a fondo sobre esta importante rama del derecho porque es una forma en que los comerciantes pueden realizar sus transacciones de forma segura y ágil, aunado a que esta disciplina jurídica permite entender cuestiones elementales del comercio por mar, el que todavía continúa en crecimiento.

2.1. Antecedentes

El derecho marítimo surge en la Edad Antigua en Grecia: “Surgen instituciones como el préstamo a la gruesa ventura y era un negocio por el cual un sujeto hacía un préstamo a otro, condicionado al pago por parte del deudor a que el naviero partiera y regresara exitosamente de su destino. En el fondo, el prestamista corría el riesgo de perder un patrimonio prestado, si ocurría un siniestro en alta mar. El echazón, también de aporte griego, por ella el capitán del buque podía aligerar la nave echando las mercancías al mar y sin mayor responsabilidad, si con ello evitaba un naufragio, un encallamiento o captura en el mar. También surgen las leyes de Rodias, que tuvieron su origen en la isla de Rodas, y eran un conjunto de leyes que regían el comercio marítimo”.⁷

⁷ Villegas Lara, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Pág. 6.



El derecho marítimo ha tenido una gran importancia histórica que se mantiene hasta actualidad, siendo estudiada como una rama muy importante del derecho mercantil; como se aprecia, la gruesa ventura y la echazón, constituyeron los dos grandes antecedentes del comercio por mar, pero en aquella época sirvieron como mecanismos para garantizar mejor forma del traslado de las mercaderías ya que no existía otra vía de comunicación entre los pueblos más que el mar, por lo que poco a poco se fueron regulando normas jurídicas que establecían derechos y obligaciones entre los comerciantes de la época.

2.2. Definición

El derecho marítimo se define como: “Un conjunto de normas legales que regulan las actividades que se desarrollan en el Mar, así como los usos y empleos que de éste pueden realizarse, esta afirmación, el derecho marítimo es una rama autónoma del derecho, independientemente de razonamientos de carácter técnico, por razones de orden constitucional.”⁸

El derecho marítimo como su nombre lo indica, es una disciplina jurídica que hace referencia a un complejo de normas vigentes y positivas reguladoras de las relaciones jurídicas que se efectúan por los comerciantes que transitan por mar, por lo que es dable presumir que, existen una serie de estas relaciones, que no vienen a estar reguladas por ese derecho marítimo.

⁸ Sánchez Hernández, Alma. **Derecho marítimo**. Pág. 8.

El derecho marítimo es: “Un conjunto de normas que estudia la calificación y regulación jurídica en cuanto a los factores esenciales de la actividad marítima, referidas en la actualidad a todas las operaciones realizadas con ánimo de lucro”.⁹

Es interesante la opinión de los referidos autores, ya que hacen alusión específicamente a la función de esta disciplina jurídica, aunque, se considera que le faltan elementos para entender qué es el derecho marítimo, una de ellas es la naturaleza jurídica, es decir, la tradicional división del derecho en público y privado, en este sentido, se asemeja más al derecho privado, aunque en Guatemala, no está reconocido como disciplina autónoma, sino que se estudia como parte del derecho mercantil.

2.3. Naturaleza jurídica

Cada vez que se menciona la naturaleza jurídica de una institución, se trata de encuadrar dentro de la tradicional división del derecho en público y privado. En este orden de ideas, es importante averiguar a qué rama del derecho pertenece el derecho marítimo.

El derecho marítimo no puede encuadrarse dentro de la sistemática jurídica tradicional, ya que posee aporte del derecho público como del derecho privado. Del derecho público porque norma las relaciones que se dan entre las personas naturales y jurídicas con los órganos de la administración pública. También pertenece al derecho privado porque

⁹ Carrera Santiago, Fernando Isaías. **Diferencias ideológicas y estructurales entre el derecho del mar y el derecho marítimo**. Pág. 14.

regula las relaciones que se dan entre los particulares y en caso de incumplimiento pueden hacer uso de los mecanismos legales para el restablecer el derecho subjetivo que se considera vulnerado con ocasión del comercio marítimo. Por tal motivo, se puede determinar que el derecho marítimo posee una naturaleza especial o sui generis ya que tiene por objeto una materia que, por sus particularidades, requiere normas propias que suponen la plenitud de la disciplina.

2.4. Características

El derecho marítimo es una disciplina jurídica tan antigua, pero poco desarrollada en Guatemala, debiendo acudir a la doctrina para estudiar las características más importantes, ya que la mayoría de los estudiosos coinciden en que son: la autonomía, el particularismo, la universalidad e internacionalidad.

a) Disciplina particular

“El derecho marítimo es particular, es especial. Por un lado se tienen los aspectos teóricos de la propia nave, sucesivos prodigios de la ingeniería desconocidos en la tierra. Por otro lado, se tienen las características propias de la aventura marítima, tales como el riesgo, la lejanía de la tierra y del control empresarial de la nave, la propia autarquía de la nave o el aislamiento”.¹⁰

¹⁰ Roca López, Miquel. **Propuesta para una jurisdicción en los tribunales españoles**. Pág. 29.

Se comparte la opinión del referido autor, ya que esta tiene relación con la naturaleza jurídica del derecho mercantil, es así como en diferentes países existen normas jurídicas propias para la regulación de la actividad marítima, en unos más que en otros, pero respetando la soberanía de los Estados. Quiere decir que el particularismo hace alusión a la especialidad de esta disciplina jurídica.

b) Derecho propio de los navegantes

La autonomía en el ámbito marítimo ha girado históricamente en torno a tres realidades: “un derecho propio de los navegantes; distintas jurisdicciones privilegiadas marítimas, unas de alcance general, otras gremiales; y unas estructuras de gobierno específicas de los navegantes. Debe ser observado como un *ius proprium* por ser el derecho particular de los navegantes, pues sólo regía sobre ellos, pero al mismo tiempo no se debe perder de vista que ese mismo derecho representaba también el derecho común de los navegantes”.¹¹

Un derecho cuyo contenido era muy distinto del propio del derecho civil y también del específico del derecho mercantil terrestre. Después, con el desconocimiento de las reglas de este derecho marítimo entre quienes eran ajenos al mundo del mar incluidos los titulares de las jurisdicciones comunes, como consecuencia de aquella especificidad que venimos de señalar. Los navegantes percibieron desde fechas tempranas la conveniencia

¹¹ Serna Vallejo, Margarita. **La autonomía jurídica de los mares, derecho propio, jurisdicciones privilegiadas y autogobierno.** Pág. 20.



de organizarse en asociaciones particulares, con órganos de gobierno propios, al margen de los consustanciales a cada una de las entidades políticas, ya territoriales, ya locales, a las que simultáneamente pertenecían. Unas instituciones de gobierno del mundo marítimo que les sirvieran para dar solución a las necesidades y a los problemas privativos y cotidianos a los que hacían frente en su condición de navegantes dedicados a diferentes expresiones económicas vinculadas con el mar.

Se dice que es un derecho de los navegantes, ya que son las personas que generalmente se benefician del comercio marítimo. En Guatemala únicamente existen la Portuaria Quetzal, la Portuaria Champerico y la Portuaria Santo Tomás de Castilla, pero solo para regular la actividad marítima en el puerto quetzal, puerto Champerico y puerto Santo Tomás de Castilla, respectivamente. Desde sus inicios, al derecho marítimo se le ha concedido cierta autonomía, pero en Guatemala ni siquiera existe una legislación amplia en la materia como en otras disciplinas jurídicas.

En lo que respecta a las formas de organizarse, todavía se ve lejano en Guatemala, ya que el derecho marítimo únicamente cuenta con instituciones propias, pero sin un régimen jurídico del buque, la tripulación, la administración marítima, ni mucho menos un registro marítimo; todo ello hace pensar que el derecho marítimo es autónomo, pero no en Guatemala, sino que simplemente es una rama del derecho mercantil.

c) Universal



El derecho marítimo no está plenamente desarrollado en Guatemala, ya que se cuenta con una legislación insuficiente, pues el Código de Comercio de Guatemala, Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, solamente deja un Artículo que da la entrada al derecho marítimo, teniendo que acudir al Decreto Gubernativo Número 2946, el cual era el Código de Comercio anterior y regula lo referente al comercio marítimo, el cual contiene el libro III vigente desde 1936 durante el gobierno de Jorge Ubico. Ante tal ausencia, el Estado de Guatemala debe acudir a los convenios elaborados por la Organización Marítima Internacional.

El derecho marítimo es eminentemente internacional porque, esto es para que exista cierta agilidad en su desenvolvimiento, esta agilidad consiste en: “Negociar en cantidad y en el menor tiempo posible, para permitir resultados empresariales exitosos por medio de novedosas modalidades de contratar”.¹²

Es interesante la opinión del referido autor, ya que el comercio no puede quedarse estancado, porque sería perjudicial para la libertad de comercio según lo establecido en el Artículo 43 de la Constitución Política de la República de Guatemala, es por ello que es importante implementar la contratación electrónica en los contratos regulados en el Decreto Gubernativo 2946, para que las actividades mercantiles que se llevan a cabo por la vía marítima se desenvuelvan progresivamente.

¹² Villegas. **Op. Cit.** Pág. 22.



Contribuye a que los comerciantes puedan obtener ganancias en el menor tiempo posible y es aquí donde la informática juega un papel preponderante, ya que permite que los contratos se suscriban de manera segura, para que el principio de libertad de forma imperante en los negocios jurídicos, tenga fuerza normativa y garantice una adecuada libertad de comercio.

2.5. Relación con otras ramas del derecho

El derecho marítimo se relaciona con otras ramas del derecho, especialmente con el derecho constitucional, el derecho mercantil, el derecho internacional, con el derecho ambiental, con el derecho administrativo, con el derecho penal y con el derecho laboral.

a) Con el derecho constitucional

Con el derecho constitucional porque la Constitución Política de la República de Guatemala es la piedra angular del derecho marítimo, pues en ella se concretizan aspectos que son de utilidad dentro de la actividad marítima como: la libertad de comercio, el transporte, el régimen económico social de Guatemala. El derecho constitucional contiene normas, doctrinas y normas jurídicas que regulan los derechos, garantías y libertades de la persona humana, así como la estructura y organización del Estado y el desarrollo de las garantías constitucionales para alcanzar el bien común.

b) Con el derecho mercantil

“Es de observarse que entre el derecho terrestre y el marítimo ha habido una especie de transfusión de instituciones, conforme a la cual algunas originariamente exclusivas del último se han hecho comunes al primero; tal es el caso de la comenda, del seguro, de la *societas navalis*. En su más amplia dimensión ha de reconocerse, conforme a estas ideas, que de principios tradicionales consagrados en el tráfico marítimo traen causa no pocas relevantes instituciones hoy día presentes en el derecho mercantil común”.¹³

Aunado a ello, casi todas las instituciones del derecho mercantil son aplicables al derecho marítimo tales como: las actividades de los comerciantes, ya que la vía marítima es de suma importancia para la obtención de beneficios económicos en los puertos del mundo, el régimen las naves mercantes y de los propietarios y copropietarios de ellas.

Las personas que intervienen en el comercio marítimo; los contratos de los hombres de mar; el fletamento, del conocimiento y de los pasajeros; los riesgos y daños del transporte marítimo; el préstamo a la gruesa o a riesgos marítimos; el seguro marítimo y la prescripción de las obligaciones del comercio marítimo y de la excepción de inadmisibilidad de algunas acciones en especial.

c) Con el derecho internacional

Esta es la disciplina jurídica es otra con la que más se relaciona el derecho marítimo, ya

¹³ <https://idus.us.es/xmlui>. (Consultado: 1 de junio de 2020).



que a nivel internacional es que existen organismos rectores de la actividad marítima, siendo el principal de ellos la Organización Marítima Internacional, la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, la Organización de Naciones Unidas, la Organización Mundial del Comercio, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, entre otros.

Se relaciona con el derecho internacional público por los tratados, convenios y cartas de entendimiento que regulan las situaciones jurídicas marítimas que son comunes a todos los Estados, tal es el caso de los espacios marítimos, porque a nivel internacional se han unificado criterios respecto al régimen jurídico de los buques, la nacionalidad de estos, la cantidad de millas en las que los Estados pueden ejercer su soberanía.

Con el derecho internacional privado en virtud que el objeto de este son las normas internas de los estados y determina qué normativa aplicar en caso de suscitarse alguna cuestión que afecte a diversos Estados, así como el papel que desempeñan los organismos internacionales en materia de regulación del derecho de las personas; esta disciplina es de gran ayuda debido al principio de extraterritorialidad.

d) Con el derecho administrativo

“Un sector del derecho administrativo que regula, desde el punto de vista de la administración y con normas y principios típicamente jurídico-administrativos, cuanto se refiere a las aguas marítimas: el mar territorial o litoral, la zona marítimo-terrestre, los



puertos, las pesquerías, diversos eventos marítimos, los transportes de esta misma naturaleza”.¹⁴

Es de hacer notar que la relación entre estas disciplinas jurídicas obedece al régimen aplicable y a las autoridades que se encargan de ellos, pues dentro del derecho marítimo hay que tener presente temas como: el régimen jurídico del dominio público marítimo, su utilización, su protección; la estructura, organización, funcionamiento y competencia de las autoridades portuarias, los servicios públicos portuarios; el control de la tripulación, el salvamento y el régimen sancionatorio en el caso de infracciones que no constituyan delitos ni faltas.

e) Con el derecho ambiental

“La sensible importancia del transporte marítimo internacional con gran densidad de tráfico tiene un aspecto negativo, los accidentes, los vertidos a la mar de los crudos y productos químicos transportados, la contaminación de los océanos, el deterioro de las costas, cuyas consecuencias son imprevisibles, sobre los recursos marinos como la pesca, efectos ecológicos, todo lo cual contribuye a un mayor riesgo y deterioro del medio que precisa de un control y limitación para un mejor tratamiento institucional a través de la cooperación internacional”.¹⁵

La afirmación del referido autor es acertada, ya que la actividad marítima no debe dañar el ambiente, puesto que constituye hoy día una gran preocupación no solamente en los

¹⁴ Zambonino Pulito, María. **Manual de derecho administrativo marítimo**. Pág. 8.

¹⁵ <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2781358.pdf>. (Consultado: 1 de junio de 2020).

países ricos o desarrollados, sino también en los países pobres que padecen subdesarrollo o la marginación. Después de mucho tiempo de reflexiones de naturalistas y ecólogos, salta a la vista que el ser humano forma parte de un sistema complejo de relaciones e interrelaciones con el medio natural que lo rodea. Toda actividad humana individual o colectiva que ataca los elementos del patrimonio ambiental y el mar no es ajeno a ello, ya que existe contaminación en los océanos, ríos, lagos y mares, causando con ello grave daño. Este daño es irreversible y afecta la salud de la población en general, aparte de la muerte de los animales marinos en peligro de extinción.

f) Con el derecho penal

La vía marítima está propensa a que sea aprovechada por personas que se dedican a cometer delitos, uno de los más frecuentes es la piratería y el tráfico ilícito de estupefacientes. El Código Penal únicamente regula en el Artículo 299 lo relativo a la piratería, de ahí no existe otro tipo penal, lo que evidencia la poca importancia que el Estado le da al combate a los delitos que pueden sufrir en el mar.

A nivel internacional hay convenios suscritos por diversos Estados sobre el tema como Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes enmendada por el Protocolo de 1972 de Modificación de la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes, el Convenio sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971, el Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988.

CAPÍTULO III

3. El transporte marítimo

El transporte marítimo hoy en día contribuye al fomento de la economía mundial, ya que es el medio de transporte más utilizado en los principales países industrializados. El transporte marítimo es fundamental para que los comerciantes desarrollen su actividad de forma segura, toda vez que son millones de personas alrededor del mundo que de cualquier manera están vinculados con este transporte, por lo que es oportuno conocer más de su origen y principales aspectos.

3.1. Antecedentes

“Los países en desarrollo siguieron generando el mayor porcentaje del transporte marítimo internacional. Su contribución se ha estimado en un 60 por ciento, mientras que su aportación a la demanda de importaciones, medida por el volumen de las mercancías descargadas, llegó al 61 por ciento. No obstante, detrás de las cifras generales se oculta el hecho de que las contribuciones individuales de los distintos países varían según las regiones y el tipo de carga, lo que refleja, entre otros factores, las diferencias entre las estructuras económicas, la composición del comercio, la urbanización y el nivel de desarrollo de los países, así como su grado de integración en las redes mundiales de comercio y en las cadenas de suministro”.¹⁶

¹⁶ Organización de las Naciones Unidas. **Informe sobre el transporte marítimo**. Pág. 16

Se puede hacer notar que existe un alto porcentaje de personas que utilizan el transporte marítimo, el cual durante años ha sido el medio fundamental en todo el mundo; es por esta razón, diversos países han optado actualmente por utilizar embarcaciones para el traslado de las mercaderías, pues si bien es cierto, está el transporte terrestre, el marítimo es muy común, motivo por el cual muchas personas deben de aprovechar el mismo para la realización de sus actividades comerciales.

3.2. Definición

“Una forma del transporte acuático que se traslada por la superficie de los océanos. Está vinculado con los barcos y el desplazamiento de pasajeros y mercancía de una región continental a otra.”¹⁷

Nótese que de la definición anterior, se establecen dos tipos de transporte: el de personas, las que deben pagar un precio determinado para poderse movilizar de un lado a otro; mientras que en el transporte de mercaderías, la persona puede trasladarse también, en cuyo caso es un transporte mixto, pero puede solo dejar la mercadería para que esta sea trasladada, siendo este último el transporte por excelencia dentro del comercio marítimo.

En términos generales se puede definir el transporte marítimo como el mecanismo por el cual los buques trasladan mercaderías y personas de un lugar a otro con el ánimo de

¹⁷ <https://concepto.de/transporte-maritimo/>. (Consultado: 27 de julio de 2020).

obtener ganancias, cumpliendo con las obligaciones pertinentes al mismo y asumiendo los riesgos respectivos.

3.3. Características

Dentro de las características del transporte marítimo que expresa el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo se encuentran:

- a. "Capacidad, los tonelajes de los buques llegaron hace muchos años a superar el medio millón de toneladas de peso muerto en los grandes petroleros.
- b. Flexibilidad, esta característica viene dada por la posibilidad de emplear buques de pequeños tamaños; competencia: a pesar de las tendencias proteccionistas de algunos países, la mayor parte del tráfico internacional se realiza en régimen de libre competencia según las leyes del mercado de fletes.
- c. Versatilidad, por los diferentes tipos de buques adaptados a todo tipo de cargas".¹⁸

Las características anteriores no pueden faltar en el transporte marítimo, ya que en el tráfico internacional, este tipo de transporte permite desarrollar el comercio exterior en gran escala y a un costo relativamente económico en comparación con otros

¹⁸ · Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. **Guía de orientación al usuario de transporte acuático.** Pág. 8.



transportes.

Considerando que el planeta está cubierto por agua en las dos terceras partes, el hombre ha buscado la manera de viajar sobre el agua. Entre todos los medios de transporte, el marítimo es el que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional, por eso es que se necesita que sea flexible y que se adapte a todo tipo de buques, de modo que sin las características en mención, no sería posible el transporte por la vía marítima.

3.4. Elementos

Es de suma importancia en este tema hacer énfasis en los elementos que deben converger en el comercio marítimo, sin los cuales esta actividad no podría llevarse a cabo, puesto que se necesita de la carga, que es lo que se debe trasladar; el buque, que es el medio de transporte y objeto primordial del contrato de transporte marítimo; la formalidad, que es la manera que acuerdan las partes para el traslado de las mercaderías.

A) La carga

Por un lado, está la carga, que consiste propiamente en las mercaderías en sí, las que pueden ser de diversa índole y constituyen la razón de ser de esta actividad trascendental a nivel mundial, pues una persona acude a alguna empresa naviera con el objeto de entregar la carga para ser transportada de un lugar a otro. Estas mercancías deben cuidarse durante su traslado, ya que son el resultado del trabajo de los comerciantes.



B) El buque

Para el traslado de mercancías existen diversidad de buques, los cuales existen de diversos tamaños, aunque hoy en día se han sido construidos de un materia más resistente que en la antigüedad, lo cual permite evitar el naufragio u otros riesgos en el mar.

La velocidad de estos buques también ha sido mejorada a comparación con la actualidad, pero lo que si debe tenerse presente es que los buques deben utilizarse solamente para lo que fueron construidos, en otras palabras, un buque exclusivo de carga no puede llevar pasajeros, más que los autorizados para llevar la carga al destino respectivo.

C) Formalidad

En realidad, no existe ninguna formalidad para el transporte de las mercaderías por la vía marítima, sino que las empresas navieras tienen sus protocolos para ello para asegurarse que la carga llegue a su destino; por la misma razón que el comercio es rápido, flexible y carente de mayores formalismos, igual que el derecho mercantil, es que no existen rigurosas formalidades para el traslado de la carga, pudiendo ser de forma verbal.

Pese a lo anterior, sí es recomendable firmar algún documento que establezca términos y condiciones para ello, pero por fortuna, existen los términos internacionales de comercio



que taxativamente establecen derechos y obligaciones para el transporte de mercancías por mar.

3.5. Modalidades

Es importante tener presente cómo se lleva a cabo el transporte marítimo, pues no basta con indicar que es por el mar, porque esto es obvio, pero se necesita ir más allá y determinar los viajes en sí. El transporte marítimo presenta diversas modalidades:

- a. “El de línea regular es conocido en inglés como transporte *liner* y se orienta a la explotación de buques a través de líneas regulares ofreciendo un servicio de carácter permanente en un tráfico determinado que cubre rutas y frecuencias habituales con salidas y entradas a puertos que integran el itinerario y escalas a intervalos regulares y tarifas fijadas de antemano.
- b. El régimen de fletamentos o *tramp*, es el que se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcialmente, para efectuar uno o varios viajes determinados o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo.”¹⁹

La diferencia entre las dos modalidades estriba en que la modalidad del tráfico de fletamento tiene por característica el ser un tráfico libre por oposición al regular o conferenciado. Es la modalidad usual para el transporte de grandes volúmenes de

¹⁹ *Ibíd.* Pág. 10.



mercadería a granel, sea líquida o sólida, y de gran número de unidades automóviles o plantas de fabricación completas.

3.6. El poder marítimo

Se define como: “La capacidad que posee una nación para usar la mar, en su acción de proyección política, económica y cultural”.²⁰

La definición anterior es importante porque demuestra que los Estados tienen que aprovechar la jurisdicción que ejercen sobre su mar territorial, ya que los océanos ejercen una gran influencia en la existencia y desarrollo del comercio, pues se sabe que más de dos tercios de la superficie del planeta están cubiertos por agua.

De esta manera, progresivamente el mar se transformó en la principal vía de comunicaciones para propósitos económicos, políticos, sociales y estratégicos. Dentro de los aspectos más importantes que comprende el poder marítimo se pueden encontrar los siguientes:

- a. “Proporcionar una reputación general de poder capaz de dar a una nación una considerable preponderancia en asuntos internacionales.

²⁰ Quintero González, Julián Rodrigo. **Transporte marítimo internacional**. Pág. 21.



- b. Comprender un amplio comercio marítimo por todo el mundo, de gran importancia para la economía nacional.
- c. Constituir un vínculo permanente, entre las naciones marítimas que asegure la protección mutua de su comercio marítimo y confirme, a través de alianzas militares, una constante facultad de hacer libre uso de los océanos”.²¹

Es interesante la opinión del referido autor, toda vez que se enfoca concretamente en tres cuestiones fundamentales para entender el poder marítimo, pues en términos generales, el poder da la idea de dominio, lo cual no está tan alejado de la realidad en el ámbito marítimo, pues la primera cuestión permite el auge del comercio por la vía marítima, ya que es la base para toda transacción a nivel internacional.

La segunda cuestión, se refiere a la economía mundial que puede desarrollarse a través del transporte marítimo, ya que se incentiva a los Estados para que utilicen la vía marítima en sus negociaciones. La tercera cuestión, se enfoca en garantizar la protección del comercio por mar para que los buques transiten libremente por los océanos sin que exista el riesgo que sean atacados por atracadores.

3.7. Rutas marítimas

A lo largo del tiempo se ha establecido una gran cantidad de rutas marítimas. Estas rutas marítimas continúan presentando modificaciones de acuerdo con el descubrimiento de

²¹ Ruhe, William Jore. **El poder marítimo**. Pág. 459

nuevas fuentes de materias primas y el agotamiento de otras; esta situación acondicionada también, a las diversas necesidades de las regiones.

Cuando comenzó a utilizarse la vía marítima, el mar mediterráneo fue la principal vía de comunicación que existía entre los pueblos debido a las cercanías con el mismo; hoy en día, existen diversos lugares por los que transitan los buques, ya sean mares, ríos y lagos, pues los países que cuentan con salida al mar deben aprovechar este recurso; como muestra del aprovechamiento de las rutas, se expone el caso del canal de Panamá, el cual constituye la vía de comunicación para atravesar del océano pacífico al atlántico o viceversa, pues los buques, ya no tiene que darle la vuelta al continente americano para llegar al otro lado.

Sin duda alguna, el canal de Panamá, fue un acierto del país centroamericano, pues los buques más grandes del mundo atraviesan el mismo pagándole al país en mención, alguna cantidad de dinero, lo que el gobierno panameño ha sabido aprovechar por la ubicación de su territorio y por la facilidad para dicho medio de navegación.

“Se denomina ruta marítima a la empleada por los buques mercantes en su tráfico comercial. Son varios factores los que van a determinar la distribución de estas rutas, su extensión y la intensidad con que son utilizadas, entre estos se encuentran las características de la línea de costa de los continentes; las condiciones oceanográficas como las corrientes, el oleaje y las mareas; la existencia de pasos naturales o artificiales: estrechos, canales, etcétera; la distancia entre los puertos que envían o que reciben las

cargas; las características de los puertos en que operan las embarcaciones y sobre todo, del desarrollo económico de los países”.²²

Una ruta puede entenderse como un camino empleado por todo tipo de buques para trasladarse de un lugar a otro, similar a lo que ocurre en las carreteras para el transporte terrestre o para los aviones. Las rutas marítimas son diversas en la actualidad, pues los buques tiene determinados lugares por los que transitan pero deben tener en cuenta que al navegar no pueden dañar la soberanía de los demás Estados, por eso es que deben conocer a cabalidad los espacios marítimos.

Los países que se encuentran en vías de desarrollo están iniciando el proceso en el avance de la ciencia y la tecnología del transporte marítimo y de la construcción de puertos, con buques de mayores dimensiones y velocidad, con instalaciones portuarias cada vez más complejas y especializadas, las cuales han hecho que se mejore la viabilidad del transporte a través de los océanos.

Las rutas marítimas se fueron estableciendo para satisfacer las necesidades crecientes de los pueblos alejados, para poder intercambiar sus productos elaborados y sus materias primas de toda clase, tal es el caso de la industria japonesa, coreana y china de automóviles, los cuales se trasladan hacia el continente americano, pero también está la industria de medicamentos, alimentación o en general para todo su desarrollo económico,

²² Sica Díaz, Yury Judith. **El transporte marítimo y su incidencia en el comercio marítimo de Centroamérica.** Pág. 13.



pues el intercambio de mercaderías entre los distintos países es importante en actualidad.

Hoy en día el transporte marítimo continúa teniendo auge, esto se debe al aumento de la demanda de diversos bienes que se adquieren a través de internet, ello ocasiona que las mercancías que se adquieren importan y exportan, se dé en distintos los volúmenes, aunado a que también están determinados por el crecimiento económico mundial y la necesidad de servir de soporte del comercio de mercancías.

En Guatemala la normativa que rige el transporte marítimo y en general el comercio marítimo, es el Decreto Gubernativo 2946 emitido en la época del general Jorge Ubico, el cual contienen los derechos y obligaciones de los buques y de las personas que se dedican al comercio marítimo.

3.8. Principales puertos en el mundo

Dentro del concepto puertos se incluyen los terminales limítrofes entre los Estados y el mar, de modo que un gran número de países en el mundo tienen salida al mar; otros no tiene, quienes tienen que auxiliarse de los que sí cuentan para llevar a cabo sus actividades marítimas.

Es importante hacer énfasis en las posturas doctrinarias que explican también lo que incluye dentro del concepto puertos, tales como las agencias marítimas y otras entidades relacionadas con el trabajo portuario.

“Las Aduanas, son unidades de control oficial del ingreso y salida de las mercancías, cuya función principal es recaudar rentas para el Estado, constituyendo, además, la primera línea de acción contra el contrabando. Siendo el comercio marítimo una compleja actividad de carácter multisectorial, requiere un tratamiento coordinado e integral. En el comercio marítimo es importante la participación de los usuarios, que son quienes utilizan los servicios de esta actividad. Lamentablemente en los procesos de decisión, sus opiniones, generalmente, no son tomadas en cuenta”.²³

La razón del tránsito marítimo que se ha desarrollado radica en las crecientes necesidades de la humanidad, tanto comerciales como turísticas e industriales. Las rutas marítimas, para ser consideradas como tales, requieren tener permanencia, y representan vías por donde fluye una corriente continua de viajeros y de mercancías, significando un medio de servicio a la economía. Se habla de generaciones de puertos, específicamente cuatro, las que se describen como primera generación, segunda generación, tercera generación y cuarta generación:

Los de primera generación comprenden: “Menor desarrollo de sus servicios. Antes de los años 60. Servicios de carga, descarga y almacenamiento. Centro de conexión entre lo terrestre y marítimo. Actividades portuarias independientes y de escasa integración. Los

de segunda generación: Estado de desarrollo habitual. Entre los años 60 y 80. Servicios de carga, descarga y almacenamiento. Operaciones de transformación de carga. Servicios industriales y comerciales”.²⁴

En la primera generación de puertos, se puede denotar que son aquellos en los que no se utilizan demasiados servicios, generalmente son aplicables para países con poca afluencia marítima, ya que se circunscriben al almacenamiento de carga, descarga y

²³ <https://www.buenastareas.com/ensayos/El-Comercio-Maritimo/6098391.html>. (consulta 27 de julio 2020).

²⁴ Guillaumin Ireta, Edgar. **Los puertos y su conectividad**. Pág. 5.
envío de pocas mercaderías, pero que de alguna manera necesitan realizar alguna actividad.

Los de segunda generación, ya trasciende para aquellos estados en los que la actividad marítima es un poco mayor, pero todavía se siguen realizando las mismas actividades que en el puerto de primera generación, con el agregado de realizar operaciones de transporte de carga.

Los de tercera generación: “Nivel de desarrollo alcanzado por los países desarrollados. Después de los años 80. Cargas contenerizadas. Plataformas comerciales. Actividades logísticas y de distribución. Los de cuarta generación: Denominados puertos en red.

Centros intermodales y plataformas logísticas. Red de transporte multimodal. Tienen una unidad comercial y de gestión Estrategia de crecimiento y expansión”.²³

La tercera generación de puertos va encaminada a explicar las actividades realizadas las que son de forma habitual en algún puerto determinado, pero se incluyen actividades de logística y distribución, lo que implica mayor coordinación en las actividades para el adecuado desarrollo del comercio marítimo.

La cuarta generación de puertos, constituye la última categoría, pero esta, es muy común en aquellos países con una actividad marítima contante, principalmente que su economía gira en torno al comercio por mar, donde se incluye una red de transporte multimodal y todavía existen herramientas de crecimiento y expansión de los puertos.

Es importante mencionar los 10 puertos más importantes del mundo, ya que es donde el transporte marítimo tiene mayor auge.

- a. “Shanghai. Según los últimos datos disponibles (2019), el puerto marítimo y fluvial de Shanghai maneja más de 42 millones de TEU por año, superando significativamente a todos los demás puertos.
- b. Singapur El puerto de Singapur con casi 37 millones de equivalentes procesados de 20 pies, es el segundo puerto más importante del mundo.
- c. Ningbo-Zhoushan. El gigantesco complejo Ningbo-Zhoushan ocupa por primera vez el tercer lugar, con casi 28 millones de TEU anuales.

- d. Shenzhen. La gran capacidad de manejo de contenedores ha convertido al puerto de Shenzhen en un líder mundial. Hoy, más de 40 compañías internacionales de transporte de contenedores han incorporado Shenzhen en sus líneas de transporte.
- e. Busan El indicador TEU del puerto surcoreano es de 21,7 millones anuales. La bahía permite a los barcos acercarse a los muelles de Busan con una capacidad de carga de más de 50,000 toneladas.
- f. Hong Kong. Se especializa en el procesamiento de contenedores, materiales de construcción, y también tiene terminales para recibir y enviar petróleo crudo. Hong Kong recibe más de 350 barcos al año y procesa cerca de 20 millones de TEU.
- g. Qingdao. A orillas del mar Amarillo en la provincia china de Shandong, el puerto de Qingdao maneja alrededor de 18,3 millones de TEU anualmente. Los principales bienes de exportación son: petróleo crudo, mantequilla de maní, maíz, harina de maní, algodón, productos metálicos.
- h. Tianjin. El puerto de Tianjin es el noveno en rotación de contenedores. El puerto comercia con más de 600 puertos en 180 países y territorios de todo el mundo.
- i. Jebel Ali Jebel Ali, ubicado a 35 km de Dubai, maneja 15 millones de TEU de carga. Actúa como un puerto importante para todo lo relacionado con el petróleo”.²³

²³ <https://www.masterlogistica.es/wp-content/uploads/>. (consultado: 27 de julio de 2020).



En todo el mundo se observa que existen 10 puertos más importantes y esto se debe que en torno a ellos gira toda la economía mundial y que los buques más importante y de mayor tamaño arriban a ellos para descargar mercaderías o para recogerlas y posteriormente llevarlas a otro destino.

Es importante destacar que los puertos más grandes se han convertido en importantes líneas de conexión entre diferentes partes del mundo. Los puertos marítimos construidos en países asiáticos son cada vez más importantes; claro que estos no son los únicos puertos, pues para no ir muy lejos, hay que poner de ejemplo el caso de Guatemala, que cuenta con salida al océano atlántico como al pacífico, en los cuales se mueve mucho comercio marítimo.

Los demás países de la región centroamericana también tienen lo suyo, pero el caso de Panamá, como ya se explicó, constituye sin duda alguna la fuente de navegación más importante en la región por el provecho que tienen en el canal. Por otra parte, es importante tener presente que los puertos constituyen los lugares de destino de los buques a nivel mundial, lo que implica que los mismos sean totalmente modernos con la finalidad de poder responder a las expectativas y demandas del comercio internacional.

Asimismo, las empresas navieras se dedican al transporte internacional de mercancías han crecido en las últimas décadas debido a la expansión del comercio en el mar, motivadas por las grandes potencias que de alguna manera han creado facilidades para el intercambio comercial entre sí.



CAPÍTULO IV

4. Determinar las consecuencias jurídicas ante un tribunal competente derivado de los riesgos del transporte marítimo

En este capítulo se hace énfasis en los riesgos que se dan en el mar, principalmente en el transporte marítimo; la jurisdicción marítima, los tribunales marítimos con jurisdicción privativa, la administración de justicia pronta y cumplida, así como la creación de tribunales para resolver controversias que surgen en el mar.

4.1. Riesgos de la navegación marítima

Para mejor comprensión, los riesgos que se suscitan en la vía marítima se han dividido en grupos que son: riesgos de mar, riesgos en el mar, riesgos de avería gruesa, riesgos de carga y descarga.

- a. "Riesgos de mar: este grupo clasifica los daños o pérdidas que pueden ocurrir causados por un accidente en la navegación; por ejemplo, naufragio, hundimiento del buque, la varadura, colisión y la tempestad.
- b. Riesgos en el mar: están los peligros que enfrentan las mercaderías en el buque como incendio, rayo o explosión. Asimismo, daños producidos al extinguir el incendio.
- c. Riesgos de avería: pertenecen a este grupo los gastos y sacrificios hechos intencionalmente para preservar de un peligro al buque y su carga.



d. Riesgos de carga y descarga: incluyen los daños o pérdidas de la mercadería durante las operaciones de puertos y estadías en depósitos.

En el grupo de los riesgos de mar, como su nombre lo indica, la condición indispensable es que el buque se encuentre en el agua, es decir, que haya zarpado del puerto y se dirija al lugar de destino, pero en el camino pueden suscitarse riesgos como el naufragio inminente, encallamiento, arribada forzada, siendo estos los más comunes.

El segundo grupo, comprende aquellas circunstancias ajenas a la navegación, generalmente por un rayo que puede caer sobre el buque, incendio del buque o inclusive un choque con otro buque, en cuyo caso prácticamente queda inservible el buque y ya no hay forma de recuperarse.

El naufragio constituye el riesgo más severo que puede surgir el buque, ya que el barco se hunde total o parcialmente, pues hasta los buques más reforzados en se han hundido y de esto hay dos claros ejemplos: el titanic y el costa concordia; la arribada forzada se da cuando el buque tiene que arribar a otro lugar que no era el contemplado inicialmente; mientras que el encallamiento se da cuando el buque llega al puerto pero no hay agua suficiente para navegar, de modo que queda en tierra firme.

El caso de las averías, constituyen formas de aligerar el buque, figura utilizada por los navegantes en la antigüedad para salvar las mercaderías, pues consiste en tirar o echar

al mar las mercaderías si el peligro es mayor o inminente y si con ello se salva la vida de los ocupantes, debe hacerse.

En el caso de los riesgos de carga y descarga, se refieren propiamente a las mercancías, ya que estas durante el viaje pueden sufrir desperfectos según el tipo de productos que se trasladen, de manera que en cualquier momento uno de los comerciantes podría solicitar el resarcimiento de daños y perjuicios de ser necesario. Estas mercaderías pueden mojarse, humedecerse, oxidarse, romperse, derramarse, mancharse, y algunos productos quedan inservibles si se suscitan cualquiera de estas cuestiones, por lo que es necesario que alguien se responsabilice de ello.

También se mencionan peligros de otra índole como los siguientes:

- a. “Amenazas a la integridad de territorios y personas: terrorismo en la mar o que usa la mar como medio; uso de buques con explosivos o armas de destrucción masiva contra instalaciones portuarias; Inmigración ilegal, tráfico de seres humanos; tráfico de armas; tráfico de drogas.

- b. Amenazas a los intereses marítimos: Piratería; contrabando; guerras locales en puntos críticos para el tráfico, como estrechos internacionales; disputas ajenas sobre extensión de aguas territoriales o zonas económicas exclusivas que afectan al tráfico”.²⁴

²⁴ Real Instituto Elcano. **La seguridad marítima hoy**. Pág. 9.



Estos riesgos básicamente van enfocados a delitos que se pueden cometer dentro de un buque como el caso de la piratería, lo cual se da cuando el buque es asaltado por tripulantes de otro barco con el objeto de robar las mercancías, pues los piratas son ladrones del mar; también está el terrorismo dentro del mar. En la literal b), se hace énfasis en cuestiones de tipo administrativo, puesto que algunos Estados pueden dilucidar controversias por disputas de territorios.

Como se puede apreciar, en el primer caso, existen riesgos relacionados con situaciones con problemas propios de la navegación, pero que las circunstancias de índole civil, de manera que si actualmente sucediera cualquiera de estas dentro de la jurisdicción marítima del Estado de Guatemala, los tribunales competentes serían los juzgados del ramo civil del puerto respectivo, siendo estos, puerto de San José, Champerico, Santo Tomas de Castilla, los más comunes, de modo que en los municipios en los que se encuentran dichos puertos, deben dilucidarse las controversias.

En la segunda clasificación, ya se evidencia que existen delitos como la piratería o el terrorismo marítimo, de modo que los órganos jurisdiccionales correspondientes son los juzgados del ramo penal, narcoactividad y delitos contra el ambiente también del lugar del puerto respectivo. La razón por la que dichos órganos jurisdiccionales son los competentes, obedece a que hasta el momento, Guatemala no cuenta con tribunales marítimos.



4.2. Generalidades

Afirma la doctrina que: “La necesidad de atender con prontitud los conflictos de los hombres del mar, tanto mercantes como pescadores, llevó a la necesidad de crear una jurisdicción especial para dichas gentes, donde la brevedad en la resolución de los conflictos, en el dictamen de las sentencias, sea decisiva para proseguir su actividad y salir rápidamente a la mar sin perder los viajes mercantes ni las costeras pesqueras”.²⁵

El mundo marítimo, al igual que otras actividades que desarrolla el ser humano, se caracterizan porque en algún momento determinado habrán discrepancias, más aún en el tema del comercio marítimo, donde el lucro es uno de los objetos fundamentales, ya que donde el comercio esté inmerso, siempre habrán conflictos, pero principalmente estos pueden darse si surgen inconvenientes dentro del mar.

La afirmación del autor es acertada, porque deja entrever la posibilidad que existan tribunales específicos, esto es jurisdicción privativa, que resuelva a través de una sentencia, los conflictos que puedan surgir derivados de la actividad marítima, pues de esta manera, los comerciantes sabrán a dónde acudir en caso de contienda y su pronta solución.

4.3. Tribunales marítimos

²⁵ Arizaga Bolumburu, Beatriz. **Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial**. Pág. 30.



El Tribunal Internacional del Derecho del Mar: “Es un órgano judicial independiente establecido en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982. Tiene competencia respecto de toda controversia relativa a la interpretación o la aplicación de la Convención y a todas las cuestiones expresamente previstas en cualquier otro acuerdo que le confiera competencia. Las controversias relativas a la Convención pueden referirse a la delimitación de zonas marítimas, la navegación, conservación y ordenación de los recursos vivos del mar”.²⁶

Es importante tener en cuenta la afirmación anterior, toda vez que con ello se da a conocer la existencia de un tribunal con jurisdicción privativa, es decir, que solo se dedica a resolver cuestiones marítimas, el cual fue creado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, pero el mismo es de aplicación general para todo el mundo, pues no se circunscribe a un solo país en particular.

La creación de tribunales marítimos en Guatemala apunta hacia: “La búsqueda de la especialización de los juzgadores. A medida que el derecho se va volviendo más complejo, la dificultad que tienen los tribunales para dominar toda normativa va aumentando, con lo que puede resultar conveniente, a los efectos de impartir mejor justicia, limitar el ámbito de su conocimiento a sectores concretos del ordenamiento”.²⁷

²⁶ Getzie, Elena. **Tribunal marítimo**. Pág. 3.

²⁷ Guette Castañeda, Karen Angélica. **Jurisdicción marítima y alternativas de solución**. Pág. 16.



La creación de tribunales marítimos es de gran importancia debido a los riesgos suscitados en el mar tales como: las averías, el abordaje, la arribada forzosa y el naufragio son temas incluidos dentro de los diversos riesgos que se corren en la navegación marítima, y que aunque estos riesgos que se suscitan en el mar, se encuentran actualmente regulados dentro del Libro III del Decreto Gubernativo 2946, Código de Comercio.

El comercio marítimo a lo largo de la historia ha evolucionado con los adelantos de la tecnología y siendo una rama del derecho mercantil que abarca normas de diverso origen comercial, civil, administrativo, penal, procesal e internacional, esta situación conlleva que se generen conflictos de intereses entre las partes y entre las partes y el Estado. Aunado a que el derecho marítimo no posee autonomía, las controversias suscitadas se revuelven dentro de los órganos jurisdiccionales del ramo civil y mediante el arbitraje cuando las partes pactan en los contratos.

Esto conlleva pérdida de tiempo para las partes, pero sobre todo dinero, ya que se dejan de percibir ganancias lícitas, motivo por el cual, estos conflictos deben ventilarse ante tribunales con jurisdicción y competencia especial, así como en Panamá, Venezuela o España, países que cuentan con tribunales marítimos y exigen a los jueces que tengan conocimientos en la materia para poder ejercer.

4.4. Empresa Portuaria Quetzal

Respecto a la Empresa portuaria Quetzal: “En el año de 1979 el Gobierno de la República de Guatemala, mediante acuerdo gubernativo del 8 de noviembre, declaró de emergencia nacional la realidad portuaria prevaleciente en el país, que hasta ese momento carecía de un puerto moderno en el océano pacífico. Ese mismo año el organismo ejecutivo por medio del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas

(ahora Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda) creó la Unidad Ejecutora del Complejo Portuario en el Litoral Pacífico (UNECPA) adscrita a la presidencia de la República. En 1980, se inicia la construcción del complejo portuario por la empresa francesa *Dragages El Travaux Public*. Es el 18 de marzo de 1983 cuando en condiciones limitadas por estar el puerto aún en su etapa inicial de construcción, que se atiende al buque azucarero *Spiliada*, dando inicio a los servicios portuarios. El 16 de noviembre de 1985 se da por concluida la primera fase, cerrando la etapa de UNECPA. Es así como se da paso al nuevo puerto que lleva por nombre, en honor al ave símbolo, PUERTO QUETZAL, creando a EMPRESA PORTUARIA

QUETZAL, para responsabilizarse de su administración. Desde esa etapa inicial han transcurrido diversas administraciones, regidas por una Junta Directiva, como órgano superior. En la actualidad se ha logrado transparentar y hacer más eficientes los servicios al buque y a la carga imponiendo un récord en tonelaje movilizado. Después de 33 años de su construcción Puerto Quetzal, sigue siendo un verdadero enlace con el mundo”.²⁸

Lo que da a entender la afirmación del referido autor, es que el derecho marítimo en Guatemala ha proliferado desde la década de los 80, por eso surge la empresa portuaria,

²⁸ <http://www.puerto-quetzal.com/> (Consultado: 26 de agosto de 2020).



para la agilización del tráfico marítimo, pues Guatemala tiene que estar a la vanguardia de los cambios que van surgiendo en la sociedad y en el mundo globalizado, principalmente en lo concerniente al comercio marítimo, el cual es de suma importancia en la actualidad y sigue siendo el puerto quetzal uno de los más importantes del pacífico pues de él parten buques para diversa partes del mundo y arriban también.

El Artículo 1 de la Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal la define como: “Una entidad estatal, descentralizada y autónoma, con personalidad jurídica propia y capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones, la que se denominará Puerto Quetzal”.

La Empresa Portuaria Quetzal tiene el reto de satisfacer el tráfico portuario que se ha ido incrementando en los últimos años a través de la prestación de servicios marítimos portuarios efectivos y que permitan a las personas utilizar la vía marítima con más frecuencia sabiendo que si sufren daños en el mar, habrá solución y podrán realizar sus quejas o denuncias que tengan en algún momento determinado.

Al tenor del Artículo 4 de la Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal son objetivos de la portuaria los siguientes:

- a. “Satisfacer la demanda de tráfico portuario, tanto para carga y descarga de mercaderías, como para el embarque y desembarque de personas.
- b. Proporcionar servicios marítimo-portuarios conforme a la tecnología moderna.



- c. Elaborar y ejecutar los proyectos de desarrollo portuario conforme a los lineamientos y políticas que se definan para ese sector.
- d. Establecer relaciones comerciales con otras entidades nacionales e internacionales.
- e. Adecuar el desarrollo portuario al plan maestro, el que deberá actualizarse periódicamente.
- f. Aprobar programas y proyectos portuarios, fijando las tarifas que deberán cobrarse por los servicios que preste.
- g. Prevenir y controlar la contaminación y degradación ecológica en su área.
- h. Prestar cualquier otro servicio público compatible con sus actividades”.

La Empresa Portuaria Quetzal presta servicios marítimos-portuarios que satisfacen la demanda de tráfico portuario en el sur de la República de Guatemala, siendo esta la más importante dentro de la jurisdicción marítima al sur del país, buscando llegar a ser puerto líder de la región centroamericana y del sur de México a través de ser competitiva, transparente y segura, pues el comercio marítimo debe ser seguro para cualquiera que utilice la vía marítima, ya que Guatemala tiene que avanzar en la legislación marítima, pues la misma aún no se ha desarrollado de forma eficiente dentro del país.

4.5. Administración de justicia pronta y cumplida en el comercio marítimo

Este tema tiene mucha relación con la propuesta de creación de tribunales marítimos en Guatemala, puesto que es la esencia de los mismos, pues si se analiza la problemática actual de forma detallada, se verá la necesidad de la creación. Si bien es cierto, Guatemala cuenta con una legislación obsoleta en lo concerniente a legislación marítima,



tal como se mencionó en el capítulo primero, eso no quiere decir, que esta situación pueda cambiar en un futuro cercano.

En el mar existen riesgos, de hecho existen reglas internacionales que permiten establecer derechos y obligaciones de las partes y son los términos internacionales de comercio, pero estos solamente establecen en qué momento la responsabilidad es de una o de otra persona, pero no ahondan en el fondo del asunto en caso de controversia. Si en el mar se suscitan riesgos, lógico es que deberían de existir órganos jurisdiccionales que permitan resolver las controversias que surjan de estos, lo que pueden ser de orden civil o penal, ya que los delitos en el mar han existido desde tiempos remotos y nadie está exonerado de sufrir una circunstancia de esta naturaleza en algún momento determinado al desplazarse por el agua.

Un tribunal marítimo debe tener jurisdicción privativa, es decir, que se dedique con exclusividad a los asuntos marítimos, ya que en Guatemala sí hay comercio marítimo aunque pareciera que no, pero los órganos jurisdiccionales de la legislación ordinaria no se dan abasto para resolver tanta controversia, por lo que resulta lógico que necesitan descongestión y que estos asuntos se agilicen, ya que los comerciantes no pueden sufrir pérdidas.

Es importante mencionar el Artículo 203 de la Constitución Política de la República de Guatemala, que en su parte conducente preceptúa: “La justicia se imparte de conformidad con la Constitución y las leyes de la República. Corresponde a los tribunales de justicia

la potestad de juzgar y promover la ejecución de lo juzgado. Los otros organismos del Estado deberán prestar a los tribunales el auxilio que requieran para el cumplimiento de sus resoluciones”.

Solamente el Organismo Judicial es quien puede administrar justicia, en el ejercicio de la función jurisdiccional, sin injerencia de ninguno de los otros dos organismos del Estado, con lo cual se garantiza la separación de poderes. Esta función es una de las más importantes dentro del Estado, porque se garantiza la plena independencia e imparcialidad por parte de los órganos jurisdiccionales, sobre todo en asuntos de suma importancia como el ramo del comercio marítimo y el derecho marítimo.

Es importante resaltar algunas cuestiones doctrinarias como la siguiente: “La justicia como esencia general o particular de lo jurídico es el valor supremo del derecho; y éste el vehículo realizador; un conjunto de normas o una sola norma contraria a ese valor, no merece el calificativo de jurídica. Además, siendo la justicia un valor, producto de la conciencia de la sociedad, cada experiencia del devenir histórico le irá dando su contenido”.²⁹

Con las afirmaciones anteriores se puede deducir que, habiéndose formado el Estado y teniendo un conjunto de normas jurídicas de observancia obligatoria, las mismas deben aplicarse contra el que sea merecedor, es aquí donde entra el principio de justicia, el cual

²⁹ Villegas Lara, René Arturo. **Temas de introducción al estudio del derecho y de teoría general del derecho**. Pág. 84.



comprende el uso racional de los recursos disponibles que permiten el ejercicio pleno de derecho, para garantizar la dignidad de la persona y la responsabilidad frente a la vida amenazada y los derechos de futuras generaciones, en otras palabras, dar a cada quien lo que merece.

Para que haya una adecuada tutela judicial efectiva, debe cumplirse con las garantías constitucionales y con los principios del proceso civil; pues de lo contrario se vulneraría el derecho de defensa y el derecho de acción y petición consagradas en los Artículos 12, 28 y 29, respectivamente, de la Constitución Política de la República de Guatemala.

Cuando una persona acude ante los órganos jurisdiccionales no hace más que ejercer su derecho de acción, pero dentro del mismo está ejerciendo una petición, de conformidad con los Artículos 28 y 29, respectivamente, de la Constitución Política de la República de Guatemala.

La positivización de la garantía de justicia pronta y cumplida constituye la base fundamental para la creación de tribunales del ramo marítimo, pues garantiza el pleno derecho de las personas que constantemente se dedican al comercio marítimo para dilucidar las controversias de forma rápida y segura, pues el derecho debe proporcionar igualdad de condiciones para la partes sin importar como hayan adquirido el bien.

Luego de explicar en qué consiste la administración de justicia, es oportuno vincular la misma con la creación de los tribunales marítimos, toda vez que estos, ya que como quedó indicado, los órganos jurisdiccionales pueden ser los juzgados de índole civil o



penal, pero esto solamente causaría desgaste para los órganos jurisdiccionales como para las partes en controversia, principalmente porque los comerciantes sufren pérdidas en su economía.

4.2. Propuesta de creación de los tribunales

En Guatemala también puede implementarse este tipo de tribunales marítimos mediante acuerdos de la Corte Suprema de Justicia. Al implementarse los tribunales marítimos tendrían competencia privativa en las causas que surjan de los actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimo, ocurridos dentro del territorio de la República de Guatemala, en su mar territorial y en las aguas navegables de sus ríos y lagos. Si se implementan los tribunales marítimos es oportuno indicar su posible estructura orgánica, así como la jurisdicción y competencia de estos, por lo que se propone lo siguiente:

A) Jurisdicción y competencia

Los tribunales marítimos también están facultados para dirimir actos que ocurran fuera del ámbito territorial en casos cuando las acciones vayan dirigidas contra la nave o su propietario, y la nave sea secuestrada dentro de la jurisdicción de la República de Guatemala, como consecuencia de tales acciones o cuando el tribunal marítimo haya secuestrado otros bienes pertenecientes a la parte demandada, aunque esta no esté domiciliada dentro del territorio de la República de Guatemala.



También se propone que el tribunal marítimo pueda intervenir cuando la parte demandada se encuentre dentro de la jurisdicción de la República de Guatemala y haya sido personalmente notificada de cualesquiera acciones presentadas en los tribunales marítimos; cuando la nave o una de las naves involucradas sea de bandera guatemalteca, o las partes se sometan expresa o tácitamente a la jurisdicción de los tribunales marítimos de la República de Guatemala.

B) Organización

Un tribunal marítimo deberá estar compuesto por el personal altamente calificado para resolver las controversias que surgen dentro del comercio marítimo y para actos ilícitos que se susciten en la navegación marítima tales como la piratería, terrorismo; o actos propios de la navegación como el varamiento, naufragio, encallamiento, arribada forzosa, la avería gruesa, entre otras.

Se propone que haya un juzgado de paz marítimo, el cual tenga competencia por razón de la cuantía hasta la cantidad de Q.100,000.00 tratándose exclusivamente de pérdidas de objetos, averías gruesas derivadas de los riesgos propios de la navegación marítima. Que haya un juez de primera instancia marítimo, el cual tenga competencia exclusiva por razón de la cuantía para resolver controversias donde el monto sobrepase los Q.100,000.00.



Se propone que haya un juez penal marítimo, el cual tenga competencia para resolver con exclusividad cuestiones relacionadas con delitos que se susciten en el mar.

Que haya una sala de la corte de apelaciones del ramo marítimo, la cual resuelva en segunda instancia los recursos de apelación que se interpongan ante los jueces de paz, de primera instancia marítimos. También puede interponerse el recurso de casación, pero este lo deberá conocer la Cámara Civil de la Corte Suprema de Justicia o la Cámara Penal de la Corte Suprema de Justicia, según el caso. Cabe resaltar que también puede interponerse la acción de amparo, puesto que no hay ámbito que no sea susceptible de amparo, pues dentro del comercio marítimo puede violentarse algún derecho consagrado en la Constitución Política de la República de Guatemala.

Los tribunales marítimos, deben estar integrados por un juez titular y dos suplentes, los cuales solo serán llamados en ausencia del titular por causa de enfermedad o permisos que se les conceda, donde el tribunal tenga doble voto en caso de empate al momento de tomar las decisiones en deliberación con los demás jueces y deben ser nombrados por el Consejo de la Carrera Judicial.

C) Requisitos para ser juez de la jurisdicción marítima

En la República de Panamá, existen requisitos específicos para ser juez de los juzgados marítimos, entre los que se les exigen estudios de doctorado en derecho marítimo dentro de las universidades y los requisitos son:



- a. Dichos jueces deben ser especialistas en derecho marítimo a nivel de maestría o doctorado, ya que es necesario que conozcan los riesgos del mar; que tengan por lo menos tres años de experiencia profesional en la enseñanza del derecho marítimo en alguna universidad nacional o extranjera.
- b. Se propone que dichos jueces tengan dominio del 100% del idioma inglés, tomando en consideración que personas de diferentes partes del mundo llegan a Guatemala en los diferentes puertos; esto también contribuye a reducir costos con tener que pagar un traductor cuando el mismo juez puede hacerlo.
- c. Adicionalmente, se pretende que presenten un certificado de idoneidad extendido por la Corte Suprema de Justicia.
- d. En general, deben cumplirse con todos los requisitos a que hace referencia la Constitución Política de la República de Guatemala para cualquier juez o magistrado.

D) Procedimiento para interponer denuncias o quejas

Derivado de las controversias ya mencionadas, y haciendo uso del derecho de acción y petición consagradas en la Constitución Política de la República de Guatemala, también es oportuno analizar un procedimiento para la tramitación y resolución de las mismas, como se propone a continuación:

El que se considere afectado en sus derechos, podrá acudir ante el tribunal marítimo de primera instancia, de paz o penal marítimo según el caso que desee dilucidar, mediante memorial cumpliendo con los requisitos que para el efecto establece el Artículo 61 del



Código Procesal Civil y Mercantil, Decreto Ley 107 del Jefe de Gobierno Enrique Peralta Azurdia. El plazo para presentar la demanda deberá ser de tres días máximo siguientes al acaecimiento del riesgo respectivo.

En la demanda también pueden solicitarse las medidas precautorias correspondientes, las que están reguladas en el libro quinto del Código Procesal Civil y Mercantil, Decreto Ley 107 del Jefe de Gobierno Enrique Peralta Azurdia. Toda persona debe adherirse al procedimiento de notificaciones electrónicas. El emplazamiento para comparecer ante el tribunal marítimo será de dos días siguientes a la emisión de la primera resolución en la que se admite para su trámite la demanda respectiva.

Las excepciones de previo y especial pronunciamiento y los incidentes de nulidad, declinación de competencia y de determinación de la ley sustantiva aplicable a la causa propuesta en la demanda podrán aducirse todas en un solo escrito, y serán sustanciadas en una sola audiencia y decididas mediante un único auto. Estas excepciones deberán interponerse dentro del plazo de dos días máximo.

El tribunal marítimo citará a las partes para que comparezcan a una audiencia oral, en la que harán saber los puntos controvertidos, debiendo comparecer a la misma en forma personal o por medio de mandatario judicial debidamente acreditado en la República de Guatemala. En dicha audiencia deberán comparecer con todos los medios de prueba pertinente bajo apercibimiento de continuar el proceso en caso de rebeldía, en cuyo caso, se aplicará lo dispuesto en los Artículos 113 y 114 del Código Procesal Civil y Mercantil, Decreto Ley 107 del Jefe de Gobierno Enrique Peralta Azurdia.



En dicha audiencia deberá contestarse la demanda, la reconvencción si la hubiere, o ampliación de la demanda, no habiendo otro momento procesal oportuno para ello, en atención al principio de preclusión. En la audiencia deberán diligenciarse las pruebas, Código Procesal Civil y Mercantil, Decreto Ley 107 del Jefe de Gobierno Enrique Peralta Azurdía; y si no alcanzare el tiempo, el tribunal marítimo podrá proceder a la habilitación de tiempo de conformidad con la Ley del Organismo Judicial, Decreto 2-89 del Congreso de la República de Guatemala. Para la valoración de las pruebas, deberá seguirse el sistema de la sana crítica, de la misma manera como se utiliza en la jurisdicción ordinaria civil, ya que en esta se aplica dicho sistema de valoración, elementos trascendentales que se deben tener presentes para que haya una sentencia favorable.

La sentencia se pronunciará inmediatamente después de oír a las partes en la audiencia señalada para el efecto. La sentencia ejecutoriada tiene fuerza de cosa juzgada cuando entre la nueva demanda y la anteriormente fallada hubiera: a) identidad jurídica de las partes; b) identidad de la cosa u objeto; c) identidad de la causa o razón de pedir. Se entiende que hay identidad jurídica de las partes si estas en la segunda controversia son los causahabientes de los que contendieron en el litigio anterior, o están unidos a ellos por vínculos de solidaridad o de indivisibilidad de las obligaciones entre los que tienen derecho a exigirlos o deben satisfacerlos.

Contra la sentencia podrá interponerse recurso de apelación ante la corte de apelaciones marítimas que se cree para el efecto; también podrán interponerse los recursos de aclaración y ampliación. La presentación de un amparo de garantías constitucionales o



de una advertencia de inconstitucionalidad en ningún caso producirá, durante tramitación del recurso, la suspensión provisional del acto u orden de secuestro.

En la sentencia podrá solicitarse la liberación de un bien embargado; el tribunal, a petición del demandado o de tercero interesado en la liberación del bien o los bienes secuestrados, fijará el monto de la caución en una suma suficiente para cubrir la cuantía de la demanda, más tres años de intereses, además de las costas procesales, suma que no excederá el valor del mercado del bien secuestrado. El valor del bien secuestrado se fijará en peritaje practicado por expertos; el procedimiento que se propone será un proceso mercantil y tiene como objeto que haya concordancia con los principios y características del derecho marítimo como lo son: la rapidez del comercio, la negociación en masa y la agilidad que caracteriza al mismo, pues no pueden aplicarse los plazos de la jurisdicción civil, porque ya tienen suficiente carga de trabajo los órganos jurisdiccionales, pues se necesita evitar perjuicios económicos, motivo por el cual se pierden recursos económicos ante el retardo que como contraviene el Artículo 203 de la Constitución Política de la República de Guatemala; y la razón de esta contravención radica en que el conocimiento, tramitación y resolución de los problemas derivados del transporte marítimo, en la actualidad lo conocen los juzgados del ramo civil, pero esto conlleva pérdida de tiempo y recursos para los interesados..



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

El comercio marítimo en Guatemala no ha sido desarrollado en toda su plenitud, pese a la importancia que reviste, ya que un alto porcentaje del comercio mundial se realiza a través del transporte marítimo internacional. Sin él no sería posible la importación y exportación de mercancías en la escala necesaria para mantener el mundo actual. La expansión constante que sigue experimentando el transporte marítimo se traduce en beneficios para los consumidores de todo el mundo a través del bajo costo de los fletes. Al realizarse este tipo de comercio, pueden suscitarse algunos riesgos como la avería común, la avería particular, el abordaje, la arribada forzada y el naufragio, los cuales están regulados en el Decreto Gubernativo 2946, el cual contiene el libro III del Código de Comercio, referente al comercio marítimo.

Por lo expuesto, se necesita que la Corte Suprema de Justicia pueda crear, mediante acuerdos, órganos jurisdiccionales específicos ante los que puedan dilucidarse los riesgos surgidos dentro del transporte marítimo, específicamente en el municipio del Puerto de San José, departamento de Escuintla, y evitar con ello que la tramitación y resolución de conflictos se torne lenta, causando pérdida de tiempo y recursos económicos a los comerciantes y a los órganos jurisdiccionales del ramo civil ante los que actualmente se dilucidan las controversias, pues la justicia debe ser pronta y cumplida tal como lo establece el Artículo 203 de la Constitución Política de la República de Guatemala.





BIBLIOGRAFÍA

- AMÉSQUITA, Rodrigo Astudillo. **La seguridad marítima en el comercio internacional**. 1ª ed.; España: Ed. Marcial Pons, 2014.
- ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz. **Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial**. España: Ed. Universitaria, 2017.
- CARRERA SANTIAGO, Fernando Isaías. **Diferencias ideológicas y estructurales entre el derecho del mar y el derecho marítimo**. 1ª ed.; Ecuador: (s.e.), 2015.
- GETZIE, Elena. **Tribunal marítimo**. 1ª ed.; Alemania: Ed. Compacto nuevo, 2016.
- GUETTE CASTAÑEDA, Karen Angélica. **Jurisdicción marítima y alternativas de solución**. Colombia: Ed. Cámara de Comercio, 2018.
- GUILLAUMIN IRETA, Edgar. **Los puertos y su conectividad**. 1ª ed.; España: Ed. Universitaria, 2010.
- http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/067/htm/sec_15htm. (Consultado: 20 de mayo de 2020).
- <https://www.buenastareas.com/ensayos/El-Comercio-Maritimo/6098391.html>. (Consultado: 27 de julio 2020).
- <https://concepto.de/transporte-maritimo/>. (Consultado: 27 de julio de 2020).
- <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2781358.pdf>. (Consultado: 1 de junio de 2020).
- <https://idus.us.es/xmlui>. (Consultado: 1 de junio de 2020).
- <https://www.masterlogistica.es/wp-content/uploads/>. (Consultado: 27 de julio de 2020).
- <http://www.puerto-quetzal.com/> (Consultado: 26 de agosto de 2020).
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. **Guía de orientación al usuario de transporte acuático**. 2ª ed.; Perú: Ed. MCET, 2016.
- Organización de las Naciones Unidas. **Informe sobre el transporte marítimo**. Suiza: Ed. ONU, 2018.
- PÉREZ GARCÍA, José Esteban. **Sector marítimo en la economía y el comercio**. México: Ed. Fondo de cultura económica, 2014.



QUINTERO GONZÁLEZ, Julián Rodrigo. **Transporte marítimo internacional**. 2ª ed., Colombia: (s.e.), 2018.

Real Instituto Elcano. **La seguridad marítima hoy**. 2ª ed.; España: Ed. Instituto, 2014.

ROCA LÓPEZ, Miquel. **Propuesta para una jurisdicción en los tribunales españoles**. 1ª ed.; España: Ed. Marcial Pons, 2016

SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, Alma. **Derecho marítimo**. 1ª ed.; México: Ed. Instituto de investigaciones jurídicas, 2013.

SERNA VALLEJO, Margarita. **La autonomía jurídica de los mares, derecho propio, jurisdicciones privilegiadas y autogobierno**. (s.l.i.): (s.e.). 2015.

SICA DÍAZ, Yury Judith. **El transporte marítimo y su incidencia en el comercio marítimo de Centroamérica**. Guatemala: Tesis de licenciatura. Universidad de San Carlos de Guatemala, 2018.

RUHE, William Jore. **El poder marítimo**. 1ª ed.; España: Ed. Marina, (s.f.).

Universidad Nacional Autónoma de México. **Introducción al comercio internacional**. 1ª ed.; México: Ed. Universitaria, 2015.

VÁSQUEZ MARTÍNEZ, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil**. 3ª ed.; Guatemala: Ed. Serviprensa, 2011.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. 6ª ed.; Guatemala: Ed. Universitaria, 2007.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Temas de introducción al estudio del derecho y de teoría general del derecho**. 6ª ed.; Guatemala: Ed. Fénix, 2012.

ZAMBONINO PULITO, María. **Manual de derecho administrativo marítimo**. 1ª ed.; Colombia: Ed. Themis, 2014.

Legislación:

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

Ley del Organismo Judicial. Decreto 2-89, Congreso de la República de Guatemala, 1989.



Código de Comercio. Decreto Gubernativo Número 2946, Jefe de Gobierno Jorge Ubico
Castañeda, 1942.

Reglamento del Trabajo en el Mar y en las Vías Navegables. Decreto-Ley Número 8
del Jefe de Gobierno, 1998.