

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



**VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS LABORALES DE LA GENTE DE
MAR POR EL ESTADO DE GUATEMALA AL NO RATIFICAR EL CONVENIO
SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006.**

LUIS BALLARDO RUANO FLORES

GUATEMALA, FEBRERO DE 2024

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

**VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS LABORALES DE LA GENTE DE
MAR POR EL ESTADO DE GUATEMALA AL NO RATIFICAR EL CONVENIO
SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006.**



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva
de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
de la
Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

LUIS BALLARDO RUANO FLORES

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, febrero de 2024

**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 II:	Lic. Rodolfo Barahona Jácome
VOCAL III:	Lic. Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV:	Br. Javier Eduardo Sarmiento Cabrera
VOCAL V:	Br. Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
SECRETARIO:	Lic. Wilfredo Eliú Ramos Leonor

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL
EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Licda. Betzy Elubia Azurdia Acuña
Vocal:	Lic. Javier Pozuelos López
Secretaria:	Licda. Amalia Azucena García Ramírez

Segunda Fase:

Presidente:	Lic. Ignacio Blanco Ardón
Vocal:	Lic. Manuel Roberto García García
Secretaria:	Licda. Karina Amaya

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



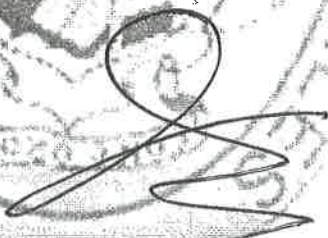
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala, 04 de agosto de 2022

Atentamente pase al (a) Profesional **PAMELA DEL ROSARIO REGIL BATRES,**
Para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante **LUIS BALLARDO RUANO FLORES,** con carné: **201013960** intitulado **VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS LABORALES DE LA GENTE DE MAR POR EL ESTADO DE GUATEMALA AL NO RATIFICAR EL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006.**

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


CARLOS EBERTITO HERRERA RECINOS
Jefe (a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

JPTR

Fecha de recepción 17 / 10 / 22.

(f)

Asesor (a)


Licda. Pamela del Rosario Regil Batres (Firma y sello)
ABOGADA Y NOTARIA





Guatemala, 25 de julio de 2023

Licenciado

Carlos Ebertito Herrera Recinos

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala



Distinguido Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis:

Me dirijo a usted con el objeto de emitir dictamen según nombramiento de asesor de fecha 4 agosto de 2022, con relación a la tesis del Bachiller Luis Ballardo Ruano Flores, quien elaboró el trabajo de tesis intitulado: **"VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS LABORALES DE LA GENTE DE MAR POR EL ESTADO DE GUATEMALA AL NO RATIFICAR EL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006."**

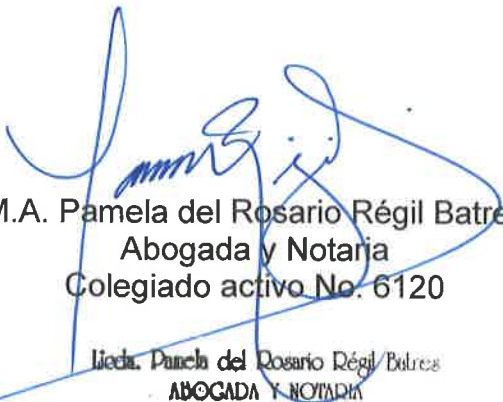
- a) En el desarrollo de la tesis se aborda una temática que reviste gran importancia, en virtud que evidencia la causa que a la gente de mar guatemalteca le sean vulnerados sus derechos laborales como consecuencia que el Estado de Guatemala no ha ratificado el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.
- b) Al redactar la tesis el ponente demostró constancia, interés, seriedad y un eficiente desempeño científico mediante la utilización de los métodos y técnicas de investigación científica acordes y necesarios. Habiendo sido utilizados los métodos inductivo, deductivo, científico, analítico y sintético; y la técnica de observación.
- c) El ponente demostró en el desarrollo del trabajo elaborado, el empleo de un vocabulario acorde a su nivel académico, haciendo uso y consultando para el efecto los diccionarios jurídicos necesarios.

Av. Reforma 1-64, zona 9 Ciudad de Guatemala, Edificio Condominio
Reforma Oficina 104, Teléfono 56912150, pamelaregil@yahoo.es

- d) El aporte científico se refleja, al efectuar el análisis jurídico que ha causado la vulneración de los derechos laborales de la gente de mar guatemalteca, al no haberse ratificado el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, por el Estado de Guatemala.
- e) El contenido de la conclusión discursiva es congruente con los objetivos planteados para la investigación.
- f) El material bibliográfico utilizado en el desarrollo de la investigación han sido los apropiados en el tema específico.

Considero que el trabajo presentado por el Bachiller Luis Ballardo Ruano Flores, reúne satisfactoriamente los requisitos de forma y fondo, exigidos en los artículos 27 y 31 del Normativo para Elaboración de Tesis de la Licenciatura de Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual apruebo el presente trabajo de investigación y emito DICTAMEN FAVORABLE.

Expresamente declaro, que no soy pariente en los grados de ley del Bachiller Luis Ballardo Ruano Flores, ponente del trabajo de investigación.



M.A. Pamela del Rosario Régil Batres
Abogada y Notaria
Colegiado activo No. 6120

Licda. Pamela del Rosario Régil Batres
ABOGADA Y NOTARIA

*Av. Reforma 1-64, zona 9 Ciudad de Guatemala, Edificio Condominio
Reforma Oficina 104, Teléfono 56912150, pamelaregil@yahoo.es*

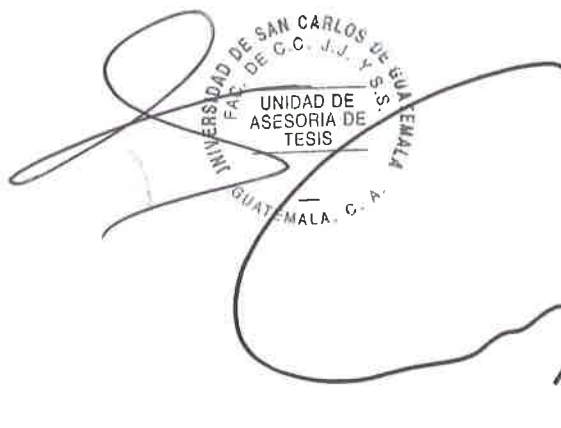


D. ORD. 42-2024

Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, doce de enero de dos mil veinticuatro.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante **LUIS BALLARDO RUANO FLORES**, titulado **VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS LABORALES DE LA GENTE DE MAR POR EL ESTADO DE GUATEMALA AL NO RATIFICAR EL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006**. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

HMAC/JIMR



PRESENTACIÓN



La investigación realizada, es de tipo cualitativa, mediante la cual se indagó minuciosamente en los elementos que conforman el tema que se postula en la presente tesis, concerniente a la vulneración de los derechos laborales de la gente de mar por el Estado de Guatemala, al no ratificar el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

Por los temas expuestos en cada uno de los capítulos, la investigación realizada se fundamenta en el campo del derecho constitucional y derecho laboral, cuyo periodo de desarrollo comprende desde el veinte de agosto del año 2013, fecha en que entró en vigencia el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, hasta el año 2023, el objeto de estudio es el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en tanto el sujeto lo constituyen la gente de mar guatemalteca y los derechos que le son vulnerados, por lo que, la presente tesis pretende ser un aporte fundamentado en el contenido de la investigación, con el cual se tenga una aproximación a la realidad que evidencie, que al no ratificar el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, el Estado de Guatemala vulnera derechos laborales de la gente de mar guatemalteca.

De igual manera, postular una solución que permita que a la gente de mar guatemalteca le sean aplicables los derechos y garantías contenidas en el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006 y con ello evitar que se les continúe vulnerando los derechos laborales fundamentales, los cuales fueron identificados en el desarrollo de la investigación que hoy se presenta.

HIPÓTESIS



La hipótesis planteada se estructura con una variable descriptiva, al señalar que los efectos jurídicos que ocasiona la vulneración de los derechos laborales de la gente de mar por el Estado de Guatemala, al no ratificar el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, genera que la gente de mar guatemalteca no tenga acceso a la igualdad de oportunidades ante las ofertas laborales que se presentan.

Por lo que, la formulación de la conjetura tiene como único fin convalidar todos aquellos factores que evidencian la vulneración de los derechos fundamentales de esta clase de trabajadores, sujetos a un régimen especial de trabajo, como consecuencia de la no ratificación del Convenio referido. Lo que permite proponer que el Estado de Guatemala ratifique el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Para comprobar la validez o invalidez de la hipótesis, fueron utilizados para el efecto, los métodos de investigación deductivo e inductivo, para alcanzar los resultados específicos de la problemática identificada, como la individualización de los derechos y garantías que se vulneran a la gente de mar guatemalteca, así como los efectos jurídicos que devienen de tal vulneración, lo anterior como consecuencia de la no ratificación por parte del Estado de Guatemala del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006; se identificó la normativa nacional e internacional que regula lo relacionado a los trabajadores de este régimen especial de trabajo, así como las entidades nacionales e internacionales con competencia en esta materia.

Asimismo, se utilizó el método científico y analítico, mediante los cuales se desarrolló el análisis e interpretación de las causas y efectos jurídicos producidos, por otro lado, con el objeto de darle congruencia a la investigación se empleó el método sintético.

De tal forma que, mediante esta metodología, se logró validar la hipótesis planteada, en virtud que es totalmente evidente la vulneración de los derechos laborales de la gente de mar por el Estado de Guatemala, al no ratificar el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, generando que los trabajadores de este régimen especial de trabajo no tengan acceso a la igualdad de oportunidades ante las ofertas laborales que se presentan y por consiguiente vedándoseles el derecho a un trabajo decente.

ÍNDICE



Pág.

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

CAPÍTULO I

1. Trabajo marítimo y gente de mar	1
1.1 Trabajo marítimo	1
1.1.1 Origen, antecedentes y evolución	1
1.1.2 Definición	11
1.1.3 Características	12
1.1.4 Elementos	19
1.1.4.1 Personales	19
1.1.4.2 Reales	25
1.2 Gente de mar	28
1.2.1 Contratación de la gente de mar	28
1.2.2 Niveles de competencia laboral	30
1.2.3 Estadística de la gente de mar capacitada por Guatemala	32

CAPÍTULO II

2. Normativa legal vigente que regula el trabajo marítimo	35
2.1 Nacional	35
2.1.1 Constitución Política de la República de Guatemala	35
2.1.2 Código de trabajo, Decreto Número 1441, del Congreso de la República de Guatemala... ..	38
2.1.3 Decreto Número 28-2002, del Congreso de la República de Guatemala	48
2.1.4 Decreto Gubernativo Número 2946, del Congreso de la República de Guatemala	49
2.1.5 Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022, del Congreso de la República de Guatemala	51
2.1.6 Acuerdo Gubernativos	55



2.1.7 Acuerdos Ministeriales	58
2.2 Internacional	63
2.2.1 Convenios emitidos por la Organización Internacional del Trabajo	63
2.2.2 Convenios emitidos por la Organización Marítima Internacional	66
2.2.3 Guía de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) para la Gente de Mar, acerca del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006	70
2.2.4 Guía Sobre Estándares de Capacitación, Certificación y Vigilancia para la Tripulación (STCW) para la Gente de Mar, con las enmiendas de Manila, 2010	75

CAPÍTULO III

3. Instituciones y Organizaciones competentes en asuntos marítimos y laborales	77
3.1 Internacional	77
3.1.1 Organización Marítimo Internacional (OMI)	77
3.1.1.1 Funciones	79
3.1.1.2 Organización	80
3.1.2 Organización Internacional del Trabajo (OIT)	85
3.1.2.1 Funciones	87
3.1.2.2 Organización	88
3.1.3 Federación Internacional de Trabajadores del Transporte	92
3.1.3.1 Funciones	93
3.1.3.2 Organización	94
3.2 Nacionales:	95
3.2.1 Autoridad Marítima Nacional (Ministerio de la Defensa Nacional)	95
3.2.1.1 Funciones	98
3.2.1.2 Organización	101



3.2.3 Ministerio de Trabajo y Previsión Social	108
3.2.3.1 Funciones	109
3.2.3.2 Organización	111
3.2.4 Escuela Naval de Guatemala	111
3.2.4.1 Fundamento legal	113
3.2.4.2 Funciones	113
3.2.4.3 Organización	114
3.2.4.4 Cursos	117
3.2.5 Ministerio de Relaciones Exteriores	118

CAPÍTULO IV

4. Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006	121
4.1 Principios	121
4.2 Garantías	124
4.3 Derechos laborales fundamentales	128
4.4 Análisis comparativo con la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022, del Congreso de la República de Guatemala	130
4.4.1 Coincidencias	131
4.4.2 Diferencias	132

CAPÍTULO V

5. Derechos laborales vulnerados a la gente de mar guatemalteca	135
5.1 Identificación de los derechos laborales vulnerados	136
5.2 Efectos jurídicos de la vulneración de los derechos laborales	140
CONCLUSIÓN DISCURSIVA	147
ANEXOS	149
BIBLIOGRAFÍA	151

DEDICATORIA



A DIOS: Que siempre ha estado a mi lado

A MI PADRE: Rafael Alfredo Ruano Téllez (QEPD)

A MI MADRE: Mirna Yolanda Flores López

A MI FAMILIA: Por el apoyo que me brindaron y su comprensión.

A MIS AMIGOS: Por su apoyo y amistad brindada en todo momento.

A MI ASESORA DE TESIS: Por su conocimiento y comprensión brindada durante el desarrollo de mi trabajo de investigación.

A: La Tricentennial University of San Carlos of Guatemala.

A: La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, gracias.



INTRODUCCIÓN

El Estado de Guatemala siendo miembro de la Organización Marítima Internacional y de la Organización Internacional del Trabajo, en esa calidad a participado en la discusión y aprobación de convenios emitidos por dichos órganos especializados, no obstante a la presente fecha no ha ratificado el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, lo que ocasiona vulneración de los derechos sociales mínimos, así como principios y garantías que se establecen en los artículos 4, 44, 46, 94, 100 y 101 de la Constitución Política de la República de Guatemala, limitando el derecho de igualdad y acceso a la oferta laboral que presentan las navieras internacionales.

Por lo tanto, el objetivo general de la presente investigación consiste en determinar los efectos jurídicos que generan la vulneración de los derechos laborales de la gente de mar por el Estado de Guatemala, al no ratificar el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, y así evidenciar la necesidad de su ratificación a fin de que no se continúen vulnerando derechos y garantías fundamentales a los trabajadores de este régimen especial de trabajo.

La hipótesis planteada fue comprobada, al confirmarse la vulneración de los derechos y garantías laborales de la gente de mar guatemalteca, al no contar con la protección que otorga el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, derivado que el Estado de Guatemala no lo ha ratificado.

El trabajo de tesis está compuesto por cinco capítulos, en el primero se desarrolla lo referente al trabajo marítimo su origen, antecedentes y evolución, su definición, características y elementos, asimismo, contiene lo relacionado a la gente de mar, definición, niveles de competencia y estadística de la gente de mar capacitada en Guatemala; en el segundo se aborda lo que respecta a la normativa legal vigente tanto nacional como internacional sobre el trabajo marítimo; el tercero señala las instituciones nacionales y organizaciones internacionales, con competencia en asuntos marítimos y laborales, desarrollando su organización, funciones y estructura legal; el cuarto se centra en el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en el que se describen los principios, garantías y derechos fundamentales regulados en el



referido Convenio, asimismo, contiene análisis comparativo con la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022, del Congreso de la República de Guatemala; en el quinto se identifican los derechos humanos vulnerados a la gente de mar guatemalteca y los efectos jurídicos de la vulneración.

Para el desarrollo de la investigación, se efectuaron consultas a obras de autores nacionales e internacionales, asimismo se consultó y analizó la legislación nacional e internacional vigente, empleando para la estructuración y redacción de la misma, principios, métodos y técnicas de investigación como la observación y la experimentación, así como el método analítico que permitió la segmentación del problema investigado, determinando de esa manera sus elementos esenciales, lo cual permitió formular la conclusión discursiva. Mediante el método sintético se dio congruencia a la investigación al condensar e interrelacionar el contenido de los elementos, identificando a través del método deductivo e inductivo, la causa de la problemática planteada en cuestión, la cual a su vez fue evidenciada mediante el método científico, comprobando la hipótesis planteada consistente en los efectos jurídicos que ocasionan la vulneración de los derechos laborales de la gente de mar por el Estado de Guatemala, al no ratificar el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, lo cual genera que la gente de mar guatemalteca no tenga acceso a la igualdad de oportunidades ante las ofertas laborales que se presentan.

Lo anterior, permite advertir que de no ratificarse el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de manera permanente se continuarán vulnerando los derechos y garantías de la gente de mar guatemalteca, por lo que es necesario se realice un nuevo estudio y análisis para reconsiderar y determinar si política, económica y socialmente es viable su ratificación, tomando en cuenta que por ser el Estado de Guatemala un país bioceánico y que más del ochenta por ciento del comercio mundial se realiza vía marítima, este régimen especial de trabajo constituye una alternativa para generar una fuente de trabajo decente para los guatemaltecos.



CAPÍTULO I

1. Trabajo marítimo y gente de mar

En el desarrollo del presente capítulo, se abordará lo referente al origen, antecedentes y evolución del trabajo marítimo tanto internacional como nacional, remontándonos a la historia donde nacen los primeros vestigios de empleo de la fuerza de trabajo de la gente de mar; así como, la evolución de esta rama del derecho público, en lo que respecta a la relación laboral, la prestación de servicios y la contraprestación donde interactúan los elementos personales de este régimen especial de trabajo, como lo son la gente de mar propiamente dicho, los empleadores propietarios de los buques, los capitanes, cargadores, fletadores, armadores y todos aquellos sujetos que intervienen de manera directa o indirecta y que forman parte del trabajo marítimo, abordando al mismo tiempo sus elementos reales, como lo son el buque, la carga, el flete, la infraestructura portuaria y la legislación que será tratada de manera especial en el recorrido de la presente investigación.

1.1 Trabajo marítimo

1.1.1 Origen, antecedentes y evolución

Es de considerar la importancia de la estrecha relación que existe entre el origen y antecedentes del trabajo marítimo con el derecho marítimo, el cual se remonta a los inicios de la navegación misma y tal relación deviene al considerar que la fuerza de trabajo del hombre ha estado presente desde esos inicios, por lo cual es de interés para la presente investigación abordar lo que respecta al inicio del derecho marítimo.



Por lo que se hace referencia que, “Ya desde tiempos muy lejanos, el agua ha sido uno de los medios más importantes para el transporte de personas y mercancías, y desde entonces, existieron conflictos en torno a la navegación que debieron ser resueltos conforme a normas consuetudinarias. Nada o muy poco se conoce de esa época y puede decirse que el verdadero origen de nuestro derecho procede del siglo XV, época en que se efectúan las primeras recopilaciones de los usos y costumbres que imperaban en las distintas cuencas de explotación.”¹

Se puede afirmar entonces, la importancia y trascendencia que el transporte marítimo internacional ha alcanzado, de acuerdo a lo que refiere la Organización Marítima Internacional -OMI-, al señalar que “el transporte marítimo internacional representa aproximadamente el 80 % del transporte mundial de mercancías entre los pueblos y comunidades de todo el mundo”²

El origen, antecedentes y evolución del derecho marítimo se retrotraen a épocas remotas las cuales “se dividen en dos grandes etapas: la de navegación a vela y la de navegación a vapor. Algunos agregan una tercera etapa, que es la de navegación nuclear, la cual consiste en el uso del mar como medio para el uso de armas de destrucción masiva nucleares.”³ lo que permite deducir que el origen, antecedentes y evolución del trabajo marítimo data de la misma época, considerando que a partir que se da la navegación marítima existieron propietarios de naves marítimas y por consiguiente se dieron relaciones de trabajo.

¹ Landaez Otazo, Leoncio, **Derecho marítimo venezolano**. Pág. 25.

² <https://www.imo.org/es/about/Pages/Default.aspx> (consultado: 24 de marzo de 2023)

³ Landaez. **Op. Cit.** Pág. 26



Asimismo, es importante señalar que el derecho marítimo ha tenido a lo largo de las diferentes etapas sociales su propia evolución, precisando su orden evolutivo, así:

Edad antigua

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

- El Código del Manú. Esta ley, probablemente la más antigua que se conoce (siglo II antes de Cristo), se ocupa con suma especialidad de algunos asuntos relacionados con el mar; establece un tratamiento especial para las ventas de las mercancías procedentes de ultramar, las que no eran nulas incluso si el vendedor no era el dueño de la cosa vendida.
- Las leyes Rodias. Pese a que fueron los fenicios los primeros navegantes de la tierra, nunca codificaron leyes marítimas escritas. El primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas escritas fue el pueblo rodio (de Rodas). El prestigio de las leyes marítimas de Rodas se impuso en toda la cuenca del Mediterráneo y algunas de sus disposiciones, recogidas por el Derecho Romano, se transmitieron a los pueblos modernos y perduran aún. Entre las diversas instituciones que regulaban se encuentran, ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, casos de trasbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio y quizás la más notable de todas, la primera reglamentación de una especie de sociedad, que es el más legítimo antecedente del



contrato de comenda, que a su vez es el antecedente de la sociedad comercial en la actualidad.

- Las leyes atenienses. Los atenienses utilizaron las leyes rodias, pero además de éstas, en su literatura se hace referencia a leyes marítimas relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval de los banqueros y a la piratería.
- El derecho romano. Herederos de Grecia, los romanos utilizaron las instituciones griegas y rindieron homenaje en su legislación, a los juristas y a las leyes rodias. Ya en el Edicto Perpetuo se contenían leyes sobre los pasajeros, sobre la acción de “recepto” que se daba contra el capitán o el naviero para reclamar las cosas que se les habían dado en guarda, sobre incendios, naufragios, robos navales, etcétera. En los códigos Teodosiano y Justiniano se contienen amplias disposiciones sobre tráfico marítimo, marina de guerra, policía, usura, naufragios, etc. En Roma, aquellos a quienes el comerciante encomendaba el cuidado de algún negocio, eran llamados “institores” y la persona que había tratado con ellos podía dirigir su acción, sea contra los mismos, sea contra el principal. El Código de Justiniano extiende esta acción al tráfico por mar: quienes habían tratado con el capitán podían ejercitar su acción contra el propietario del navío. En el Digesto se contiene la Ley de Rodia de la echazón. Esta ley perdura en las modernas instituciones sobre averías. También en el Digesto, se encuentran normas sobre préstamo a la gruesa, baratería, acción ejercitoria, naufragios, etcétera.
- Época Bizantina. En esta época se construye un derecho de transición, recogedor de los principios fundamentales del Derecho Romano contenidos en las compilaciones justinianas y se completa con los usos imperantes en la parte oriental del Mediterráneo. En esta misma época se debe señalar el aparecimiento de una serie de

normas relativas a la responsabilidad del transportador sobre naufragio, de los deberes del depositario, sobre la costa, la playa, el derecho de pesca, responsabilidad del armador, hurtos en perjuicio de los cargadores, etcétera. En el Código de Teodisio existen capítulos referidos a los naufragios, a la policía marítima, etcétera. Posteriormente aparecen las Basílicas, instrumento importantísimo del Derecho Bizantino, y con las cuales se produce lo que se ha dado en llamar la primera codificación de Derecho Marítimo. Este último constituyó el derecho aplicable entre los Rodios y al que se le denominó derecho pseudo-rodio, para diferenciarlo de la ley Rodia. Este derecho pseudo-rodio ejerció gran influencia sobre el derecho marítimo posterior. En él se establecen las primeras organizaciones asociativas entre mercaderes y armadores, consignándose el principio de la contribución de los riesgos entre los diversos partícipes de una misma expedición; el cuál contribuía no sólo en cuanto a la echazón para salvar la nave del peligro inminente, sino también en todos los casos de fuerza mayor e incluso ante el ataque de piratas.”⁴

Edad media

“Durante la Edad Media, con la caída del Imperio Romano de Occidente y el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del Mediterráneo, el Corpus Juris Romano pierde su vigencia y es sustituido por un derecho local, consuetudinario. El tráfico por mar se intensificó y fue fuente de grandeza de las ciudades italianas. Las cruzadas abrieron o extendieron el tráfico hacia el Oriente, y ante la necesidad de dirimir las cuestiones que se suscitaban entre los comerciantes marítimos, fueron

⁴ Cervantes Ahumada, Raúl, **Derecho marítimo**. Pág. 9



apareciendo magistrados a los que se dio el nombre romano de cónsules. Entre los productos escritos que tenían por fin regular la actividad en el mar encontramos:

- Los Assises de Jerusalén.
- Las Tablas de Amalfi.
- Los Roles de Olerón.
- Las Leyes de Wisby.
- El Código Hanseático.
- El Libro Negro del Almirantazgo.
- El Consulado del Mar.
- El Gallardete del Mar.
- La Legislación Española.”⁵

Edad moderna

“En la Época Moderna cabe citar la famosa Ordenanza sobre la Marina de Luis XIV, que sirvió de antecedente al Código de Napoleón, el que a su vez influenció a nuestro Código Civil (el cual sigue el plan Romano-Francés); las Ordenanzas de Bilbao, que rigieron incluso después de la independencia de Guatemala, como antecedente del derecho mercantil guatemalteco, y la Ordenanza inglesa de Cromwell, que tanto influyó en el desarrollo de la marina de Inglaterra.”⁶

⁵ **Ibíd.** Pág. 13

⁶ **Ibíd.** Pág. 14

Luego de remontarnos al origen, antecedentes y evolución del derecho marítimo, como se ha señalado éste refiere también al origen, antecedentes y evolución del trabajo en el mar, determinando que en todas las etapas de la navegación marítima se utilizó la fuerza del hombre, en consecuencia se puede inferir que desde ese entonces tuvieron lugar las relaciones laborales entre los sujetos del trabajo marítimo.

Por lo tanto, la evolución del trabajo marítimo ha venido aparejada a la evolución humana de manera consecuente, por lo que, además de la utilización de normas consuetudinarias de derecho marítimo, a sido imperativo la creación de normas e instrumentos de orden internacional a través del órgano especializado de la Organización de Naciones Unidas, como lo es la Organización Internacional del Trabajo, misma que los estados han tenido que ratificar e implementar en su ordenamiento jurídico interno para proteger de manera paralela los derechos y libertades fundamentales que rigen para todas las personas y que ampara a la gente de mar en su evolución en las relaciones laborales, promoviendo condiciones de trabajo decente.

Origen, antecedentes y evolución del derecho marítimo en Guatemala:

Se tiene conocimiento que Guatemala fue el primer país centroamericano en tener la primera flota naval, desde que ésta era provincia española, haciéndose importante señalar que “Por cédula Real de fecha 6 de febrero de 1535, el emperador Carlos V toma las medidas necesarias para fomentar la creación del empresario naviero en Guatemala. por medio de esta Cédula Real, el monarca español otorga licencia



general a los vecinos de la Providencia de Guatemala para que puedan construir sus navíos en la costa del Mar del Sur y levantar velas a donde deseen”⁷

“Es digno de recordar que fue justamente Pedro de Alvarado quien aparejó en el Puerto de Iztapa, los primeros buques contruidos en Guatemala habiéndolos llevado consigo en su expedición al Perú. En el siglo XVI, Guatemala construyó sus propias naves, tanto en puertos del Pacífico como del Atlántico, y llevó a cabo un intenso comercio recíproco con los reinos o provincias del llamado Mar del Sur (lo que es ahora Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile).

A fines del siglo XVI por Cédula Real del 30 de enero de 1850, el rey Felipe II ordena a las autoridades de Guatemala, la construcción de dos galeras y una saetilla para la defensa de las costas de nuestro país. Este antecedente pudiera considerarse como el primer intento de fomentar una marina de guerra en la Provincia de Guatemala.

El floreciente tráfico marítimo de esa época se vio bien pronto amenazado y restringido por acción de los piratas, como consecuencia de los conflictos en que se vio envuelta España tanto con Francia como con los ingleses. Los buques mercantes españoles y criollos tuvieron que ser protegidos por la Armada Real. Por Cédula Real del 16 de julio de 1561, se vieron obligados a “navegar en conserva”, es decir lo que conocemos por navegar en convoy.

⁷ Martínez del Rosal, Gabriel. **Recopilación de la Marina Mercante en Guatemala**, su historia y sus leyes. Pág. 2



Esto trajo como consecuencia que Guatemala perdiera en pocos años todo el terreno ganado en materia de desarrollo naviero. El Dr. Francisco de Paula García Peláez, define la situación así:⁸ “Guatemala, pueblo marítimo y guerrero, que en los tiempos de Alvarado puso dos armadas en la Mar del Sur y llevó una a las costas del Perú, y otra a las de Nueva-Galicia: que en los de la primera audiencia envió socorros de gente, armas y bastimentos contra Gonzalo Pizarro en aquel reino, y en los de la segunda solicitó con su marina el comercio para la China; y más adelante envió otra armada hasta Acapulco en persecución del célebre Drake; este pueblo, digo, andando el tiempo encuentra estropiezos en su carrera, deja la navegación y abandona la defensa de sus costas, y por consiguiente su comercio con los reinos vecinos.”⁹

“Guatemala trató de obtener permiso para el comercio con China, lo que fue negado por la Metrópoli. Sólo Nueva España obtuvo dicho permiso. El comercio con el Perú lo trató de realizar uno de los pioneros de los Armadores de Guatemala, don Pantaleón Herrera, quien en 1604 estaba construyendo un navío en Iztapa con ese objetivo. Pero también fue frenado en su intento por Real Cédula que dispuso que solamente buques peruanos podrían llegar a las costas de Guatemala, limitando la frecuencia a dos navíos anuales de 200 toneladas cada uno.

Luego fue abolida la navegación de los mares del Sur, así como la navegación y comercio entre Guatemala y la Nueva España por Cédula Real del 17 de noviembre de 1704. Con ello se eliminó todo incentivo para la construcción de navíos y creación de empresas armadoras en Guatemala.

⁸ *Ibíd* Pág 2

⁹ García Peláez, Francisco de Paula. **Historia del Antiguo Reino de Guatemala**. Pág. 62



Sin embargo, pocos años más tarde, la Corte española vuelve a pensar en fomentar la Marina Mercante Nacional al especificar en su Real Cédula del 22 de Febrero de 1718¹⁰ “que en caso de que se ofrezcan dos o más comerciantes para el uso del permiso para traer vinos del Perú, es mi voluntad sea preferido el que se obligare a fabricar navío en Guatemala”¹¹

“El Rey Carlos III vino a marcar una nueva época en la legislación naviera para Guatemala. Por medio de Cédula Real del 17 de enero de 1774, deroga todas las prohibiciones de comercio recíproco entre España y los reinos vecinos de Nueva España, Santa Fé y el Perú. El Rey Carlos IV amplió dichos conceptos por medio de Cédula Real del 18 de septiembre de 1803, cuyo contenido tenía el específico objeto de fomentar la navegación en los mares del Sur, entre los reinos del Perú, Nueva España, Nuevo Reino de Granada y Guatemala.”¹²

Luego de un recorrido cronológico de la historia marítima guatemalteca, esta permite establecer que los primeros vestigios del fomento de la creación de navieros en Guatemala se dieron en el año de 1535, con la autorización por medio de cédula real otorgada por el monarca español de esa época, dándose paralelo a ello el desarrollo del comercio marítimo, que más tarde se vio afectado por los piratas, pero que posteriormente a inicios del año 1850, la historia misma establece como un antecedente, la creación de la marina de guerra del Estado de Guatemala, por lo que

¹⁰ Martínez. **Op. Cit.** Pág. 3

¹¹ García. **Op. Cit.** Pág. 65

¹² Martínez. **Op. Cit.** Pág. 3



se puede deducir por el método de investigación utilizado que el origen antecedentes y evolución del trabajo marítimo guatemalteco, datan de la misma época.

1.1.2 Definición

El trabajo marítimo al tenor del Artículo 175 del Código de Trabajo, Decreto 1441 del Congreso de la República de Guatemala, se puede definir como los servicios propios de la navegación que se prestan a bordo de una nave, los cuales son desempeñados por los trabajadores del mar y de las vías navegables, bajo las órdenes del capitán de ésta a cambio de la manutención y del salario que hayan convenido. Considerándose los servicios propios de la navegación todos los necesarios para la dirección, maniobras y atención del barco, de su carga o de sus pasajeros.

Definición doctrinaria

Con relación al trabajo marítimo, no se encuentra unificada en la doctrina una definición que pueda ser objeto de cita en la presente investigación, derivado de lo cual es preciso hacer énfasis en la definición legal anteriormente indicada.

Sin embargo, podemos citar lo que Atilio Malvagni, refiere al definir contrato de trabajo marítimo como “el contrato de -trabajo subordinado que se celebra entre el armador o su representante, por -una parte, y el oficial o tripulante, por la otra, y en virtud del cual éstos se comprometen a prestar a bordo de un buque los servicios propios de su categoría”.¹³ La definición presentada resalta el carácter de subordinación del trabajo

¹³ Malvagni Gilli, Adolfo Atilio, **Derecho Laboral de Navegación**. Pág. 53

que se presta por el compromiso adquirido a través de un contrato de trabajo, en el cual señala la especialidad del trabajo en sí, cuando refiere que se presta a bordo de un buque.

Con lo citado en el párrafo anterior, se puede definir al trabajo marítimo como el trabajo subordinado por medio del cual el armador o su representante por una parte pagan un salario y la gente de mar por otra, se compromete a prestar a bordo de una nave los servicios propios acorde a su categoría y nivel de competencia.

1.1.3 Características

Considerando que el mandato fundamental de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), es promover condiciones para que los trabajadores tengan acceso a un trabajo decente, lo cual es aplicable a la gente de mar empleada en trabajo marítimo, de lo cual se infiere que este tipo de trabajo contenga una serie de características especiales, deviniendo estas de su naturaleza como trabajo internacional sometido a un régimen especial, por lo que se citan a continuación, de forma general:

Legislación específica

Teniendo presente que la gente de mar está amparada por disposiciones de diferentes instrumentos creados por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en los cuales se les reconoce los derechos y libertades fundamentales que rigen para este tipo de trabajadores, las cuales se han emitido, considerando las actividades que desarrollan la gente de mar a nivel mundial en el sector marítimo, las que requieren



de una protección especial, lo que sin duda justifica que este régimen especial de trabajo, se caracterice por tener una estructura legal propia, conformada por normas de naturaleza internacional, que deben ser adoptadas en el ordenamiento jurídico interno de los estados parte, para su aplicación; asimismo, normas jurídicas propias de cada Estado. Es de considerar que este tipo de trabajo especial se desarrolla dentro del entorno del derecho marítimo internacional, por lo que también le son aplicables normas emitidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), lo que hace que la plataforma legal que le es aplicable tenga diferentes aristas que redundan en su especialidad.

Trabajo de régimen especial

El régimen especial deviene de las políticas, de la legislación y de las condiciones en las cuales se da la prestación de servicio, la especialidad de las disposiciones que debe contener el contrato de trabajo y la colocación de la gente de mar y por ende de la formación y calificaciones necesarias, así como de la necesidad de una protección especial.

En el título cuarto del Decreto Número 1441, Código de Trabajo, del Congreso de la República de Guatemala, regula lo referente al trabajo en el mar y en las vías navegables, señalando que este tipo de trabajo está sujeto a régimen especial.

Lugar de ejecución de la prestación de servicio (dentro de un buque)

Esta es una de las características más particulares que contiene el trabajo marítimo, la que corresponde al lugar físico en el cual la gente de mar ejecuta el servicio para el cual fue contratado, lo que constituye la embarcación, nave o buque.

Sobre el particular, refiere el artículo II, literal "f" del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, que el lugar de trabajo de la gente de mar o marino es a bordo de un buque.

Asimismo, el artículo 175 del Decreto Número 1441, Código de Trabajo, del Congreso de la República de Guatemala, establece que los trabajadores prestan sus servicios propios de navegación a bordo de una nave.

Sobre el particular, regula el artículo 1, del Decreto Número 10-2022, Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, del Congreso de la República de Guatemala, que la gente de mar será empleada para desempeñarse en cualquier puesto a bordo de un buque.

Formación y calificaciones

Esta característica es fundamental en virtud que de acuerdo a lo establecido en el numeral 1 de la Regla 1.3 del Reglamento del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, la gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no ha sido formada



para ello o no posee un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones.

Remuneración (manutención y salario)

Como ya se señaló con anterioridad, este tipo de trabajo debe ser ejecutado a bordo de un buque, lo que genera la necesidad de los laborantes a la manutención (alojamiento y alimentación), la cual será otorgada favor de estos, adicional al salario convenido.

Tal extremo se encuentra regulado en el Reglamento del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo 2006, señalando en la Regla 3.1 que “Todo Miembro deberá velar por que en los buques que enarbolan su pabellón se faciliten y mantengan alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para la gente de mar que trabaja o vive a bordo, o ambas cosas, conformes con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar.”

Asimismo, señala la Regla 3.2 del mismo convenio que, “Alimentación y servicio de fonda... 2. La comida de la gente de mar embarcada deberá proporcionarse gratuitamente durante su período de contratación.”

De lo anterior se desprende la obligatoriedad que tiene la parte patronal de proporcionar alojamiento y alimentación a favor de la gente de mar sin costo, mientras se encuentren contratados para desempeñarse dentro de una embarcación.



Regula, además el referido reglamento en la Regla 2.2 que, “Toda la gente de mar deberá percibir una remuneración periódica y completa por su trabajo, de conformidad con los acuerdos de empleo respectivos.” Esta remuneración corresponde al salario que debe hacerse efectivo a la gente de mar por el servicio prestado.

Sobre el particular, el artículo 175 del Decreto 1441, Código de Trabajo del Congreso de la República de Guatemala, establece que los trabajadores del mar y de las vías navegables por la prestación de los servicios que ejecuten, recibirán a cambio la manutención y del salario que hayan convenido, norma nacional que está acorde a lo señalado por la norma internacional citada con antelación.

Asimismo, indica el Artículo 946 del Decreto Gubernativo 2946 (Antiguo Código de Comercio), vigente de conformidad con el Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, que la tripulación tiene derecho a ser alimentada a bordo, de una manera conveniente, esto sin perjuicio del pago de su salario.

Jornada de trabajo

La naturaleza especial del régimen al que está sometido el trabajo de mar, requiere que la jornada de trabajo dentro de la cual la gente de mar ejecuta el servicio para el cual fue contratado, tenga particularidades que la hacen diferente y por consiguiente puede considerarse como una característica de este tipo de trabajo.

Para sostener tal afirmación, es oportuno hacer referencia, lo señalado por la Regla 2.3 del Reglamento del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo 2006, la cual indica que



el número máximo de horas de trabajo para la gente de mar, no debe exceder de 14 horas por cada período de 24 horas, ni de 72 horas por cada período de siete días.

Derecho a repatriación

Derivado que la ejecución del servicio que presta la gente de mar se desarrolla dentro de una embarcación que está en tránsito, los incidentes y condiciones que pueden generarse requerirán una protección especial para el trabajador, por lo que este tipo de trabajo lleva aparejado el derecho a repatriación sin costo adicional, como una garantía financiera en favor del laborante.

Derecho que lo vemos contenido en la Regla 2.5 del Reglamento del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, estableciéndose en el mismo las circunstancias y condiciones en las cuales deberá aplicarse.

Refiere el Artículo 179 del Código de Trabajo, Decreto Número 1441 del Congreso de la República de Guatemala, que es obligación del patrono restituir al trabajador al lugar o puerto convenido antes de concluir el contrato de trabajo.

Sobre el particular, regula el Artículo 8 de la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022 del Congreso de la República de Guatemala, que en los contratos de trabajo que se celebren debe consignarse lo referente a los costos y procedimientos de repatriación del trabajador.



Excluyente

El trabajo marítimo lo constituyen una serie de funciones y actividades que se desarrollan dentro de una embarcación, existiendo personas y buques que son excluidos de este tipo de trabajo, tales exclusiones se encuentran contenidas, tanto en normas internacionales como nacionales.

Sobre el particular establece el numeral 4, del Artículo II del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, que dicho Convenio es aplicable a todos los buques que se dediquen a actividades comerciales, exceptuando los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

Asimismo, el Artículo 3, de la Ley para el Fortalecimiento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022 del Congreso de la República de Guatemala, señala que no estarán sujetas al trabajo marítimo, las siguientes personas:

- “a) Los trabajadores de pesca artesanal o familiar, cuando no hay relación bilateral empleador-trabajador; o considerados trabajadores por cuenta propia;
- b) Las personas que laboren en buques, barcos, lanchas, lanchas rápidas de uso militar o naval, de guerra y las unidades navales auxiliares, así como en labores de seguridad estatal interna, nacional e internacional, incluyendo naves auxiliares de apoyo, las cuales se regirán por su ley específica;

c) Las personas que laboren en lanchas, buques o barcos deportivos o recreativos con un arqueo bruto inferior a doscientos (200) que no efectúen viajes internacionales, siempre y cuando no realicen actividades comerciales.”



Señala el Artículo III del Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, que es aplicable a la gente de mar que presta servicios en buques de navegación marítima, salvo que presten servicios en buque de guerra, buques pesqueros, yates de recreo no dedicados al comercio; y buques de madera de construcción primitiva.

1.1.4 Elementos

1.1.4.1 Elementos personales

Gente de mar o marino

Es oportuno señalar que hay diversas acepciones con las cuales puede hacerse referencia a este tipo de trabajadores: gente de mar, hombres de mar, trabajadores del mar, trabajador marítimo, tripulación, marinero y grumete, a lo cual hace referencia el Artículo 936 del Decreto Gubernativo Número 2946 (antiguo Código de Comercio), vigente de conformidad con el Código de Comercio de Guatemala, Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala.

El Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, define al trabajador marítimo de la siguiente manera: “...personal que presta sus servicios a bordo de buques y artefactos navales, ha hecho indispensable establecer normas legales reguladoras de



sus derechos y obligaciones en lo que se refiere a su contratación, jornada, vacaciones, tareas, enfermedades, accidentes, etc.”¹⁴

El Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, designa el término de gente de mar o marino a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el convenio en mención.

Dentro de la legislación interna, señala el Artículo 175 del Código de Trabajo, Decreto Número 1441 del Congreso de la República de Guatemala, que trabajadores del mar y de las vías navegables son los que prestan servicios propios de la navegación a bordo de una nave, bajo las órdenes del capitán de está y a cambio de la manutención del salario que hayan convenido.

Asimismo, el Artículo 1, literal “c” de la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022 del Congreso de la República de Guatemala, conceptualiza a la gente de mar como, toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque de propiedad pública o privada, que se dedique habitualmente a actividades comerciales.

Propietario

“Persona física o jurídica que tiene derecho de dominio (v.) sobre una cosa...”¹⁵

¹⁴ Ossorio, Manuel. **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales**. Pág. 953

¹⁵ **Ibíd.** Pág. 786

Señala el artículo 176 del Código de Trabajo, Decreto Número 1441, del Congreso de la República de Guatemala, que el propietario es también el patrono, el naviero pudiendo ser o no el armador, el cual percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades.

Es menester mencionar que, dentro de la definición de propietario de buque, en algunos casos es también designado como el armador, mientras la definición propia de armador se detalla en el apartado **1.1.4.1.5.** de la presente investigación; asimismo, en el Artículo 1 literal b) de la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022 del Congreso de la República de Guatemala, denomina al empleador como la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, propietaria de un buque o aquella que al tenor de la ley en mención, ha asumido cumplir con todos los deberes y responsabilidades que incumben al primero, en la relación laboral con la gente de mar, tales como, la agencia de contratación y colocación, agencia de reclutamiento, el administrador, el agente, el fletador a casco desnudo o el capitán, según sea el caso.

Fletador

“Persona que arrienda un buque, en las condiciones en que se encuentre, a su propietario, abonándole la suma fija estipulada, y se encarga de armarlo, de nombrar capitán y de comerciar por su cuenta.”¹⁶

¹⁶ *Ibíd.* Pág. 420



Gestor naval

“Persona encargada de avituallar un buque mercante. Encargado de diligenciar, tramitar o ejecutar los asuntos del propietario o armador.”¹⁷

“Mandatario o apoderado general del naviero o de una asociación de copropietarios del buque o buques, con facultades para todos los actos y contratos de derecho marítimo en las operaciones que a la nave o naves por él representadas se refieran.”¹⁸

Armador

“Persona que arma el buque, que lo equipa proveyéndolo de todo lo necesario para que pueda navegar, y lo explota comercialmente, ya sea para el transporte de pasajeros y de mercaderías, ya sea para dedicarlo a la pesca. La condición de propietario y la de armador puede y aún suele recaer en una misma persona, pero cabe también que sean diferentes, mediante el alquiler del buque. En la actualidad. Por el elevado costo de los buques, éstos son casi siempre propiedad de grandes empresas navieras, que los explotan como armadoras. Frecuentemente esas empresas -sobre todo las dedicadas a la pesca- no constituyen sociedad, sino mera copropiedad, en la que cada propietario participa proporcionalmente en el capital aportado.”¹⁹

¹⁷ *Ibíd.* Pág. 617

¹⁸ <https://dpej.rae.es/lema/gestor-naval> (Consultado el 29 de marzo de 2023)

¹⁹ Ossorio. *Op. Cit.* Pág. 85



El Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, designa el término armador al propietario de un buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores, independientemente que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador.

Empresa naviera o naviero

Desde el punto de vista doctrinal “el naviero es el empresario marítimo (persona física o jurídica, o lo que es lo mismo, naviero individual o social) titular de la empresa de navegación marítima. Para tener la condición de empresario deberá desarrollar una actividad empresarial organizada (para la que se requiere la organización de medios materiales y recursos humanos) que tiene por objeto la explotación o utilización del buque. Dicha actividad además deberá realizarla en nombre propio (asumiendo las consecuencias que se deriven de ella), de forma habitual (reiterada) y dirigida al mercado (no destinada a la satisfacción de necesidades personales).”²⁰

Desde el punto de vista legal en el Artículo 865 del Antiguo Código de Comercio, que quedó vigente de conformidad con el Decreto Número 2-70, Decreto Gubernativo Número 2946, define al naviero o armador, como la persona que sea o no propietaria

²⁰ Arroyo Martínez, Ignacio. y Rueda, Martínez, José. Alejo. **Compendio de Derecho Marítimo**. Pág. 198



de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

Capitán

Doctrinariamente se define al capitán como la “Persona encargada de la dirección y gobierno de un buque, mediante un salario convenido o una parte estipulada en los beneficios. El capitán, cuando no es armador él mismo, es un dependiente del armador, al cual está ligado por un contrato de ajuste.”²¹

El Artículo 893, del Antiguo Código de Comercio, Decreto Gubernativo Número 2946, que quedó vigente de conformidad con el Código de Comercio de Guatemala, Decreto Número 2-70, indica que “el capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en la nave y salvación de los pasajeros, gente de mar y carga. Es al mismo tiempo factor del naviero y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga y al resultado de la expedición.”

Cargador

Se define doctrinariamente al cargador como: “Quien tiene por oficio cargar materialmente las mercaderías en cualquier medio de transporte, para su traslado a otro lugar. Equivale a lo que en algunos países americanos recibe el nombre de changador. Constituye una actividad a la que son aplicables las leyes del trabajo. Pero

²¹ Ossorio **Op Cit.** Pág. 140



la mayor importancia jurídica del vocablo está referida a quien tiene por oficio conducir las cargas por vía terrestre, marítima o aérea, desde el punto de embarque hasta el de destino. Por regla general, constituye actividad comercial desempeñada por grandes empresas ferroviarias, navieras, aeronáuticas o de automotores. En el transporte marítimo, el cargador recibe el nombre de fletador.”²²

Servicio de contratación y colocación de la gente de mar

Esta expresión es una designación más que el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, establece para toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar gente de mar por cuenta de los armadores o en colocarla al servicio de los armadores.

1.1.4.2 Elementos reales

El buque

Se estima que el buque es uno de los elementos reales de mayor relevancia, ya que constituye el medio de transporte en el cual la gente de mar ejecuta las funciones que le corresponde dentro de la relación de trabajo.

“Nombre cuyo contenido resulta de muy difícil determinación, por cuanto ha sido muy discutido en doctrina. Tomando, por su carácter más general y objetivo, la definición de la Convención de Ginebra para el Estatuto Provisional de la gente de mar, se puede

²² **Ibíd.** Pág. 144



decir que buque es todo navío o barco de cualquier especie, de propiedad pública o privada, dedicado habitualmente a la navegación marítima. La nacionalidad del buque se manifiesta por la bandera del Estado al que pertenece, así como por los papeles de a bordo. Esa nacionalidad tiene extraordinaria importancia, hasta el punto de que ninguna nave se atreverá a navegar sin pabellón, ya que un buque sin nacionalidad que navegase en alta mar sería, a juicio de Ripert, un Estado soberano en el mar libre, donde nadie ejerce derecho de soberanía. Además de la nacionalidad, la nave tiene que ostentar un nombre debidamente registrado.”²³

De acuerdo con lo establecido en el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, el concepto de buque se designa a toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

Carga

Este es un elemento que no necesariamente estará presente como tal, en todos los buques en los cuales la gente de mar labore, ya que puede tratarse de un buque de pasajeros y no de carga.

“Conjunto de mercaderías que, para su transporte, se ponen en buque, en ferrocarril o en cualquier otro medio adecuado a tal fin, indicando origen, destino y naturaleza de lo que se transporta. Imposición que, en los actos jurídicos, se hace recaer sobre el

²³ **Ibíd.** Pág. 125



adquirente de un derecho y que puede consistir en el cumplimiento de una prestación excepcional, so pena de indemnizar por daños y perjuicios en caso de incumplimiento...”²⁴

Flete marítimo

Al igual que el elemento anterior, este elemento no estará presente en los buques de transporte de personas.

“Precio pagado en concepto de arriendo del buque objeto del contrato de fletamento. Utilizase por extensión, en América, para designar el precio pagado por el transporte de mercaderías vía marítima.”²⁵

Infraestructura portuaria

El abogado Víctor Adrián Arroyo Tocto, Asistente Legal de la Autoridad Portuaria Nacional de Perú, en la publicación de su artículo las formas de inversión en infraestructura portuaria pública y privada en el Perú, efectuada en la revista Círculo de Derecho Administrativo, indica que “La infraestructura portuaria es definida por la LSPN como el conjunto de obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal.”²⁶ Es oportuno hacer referencia que las siglas LSPN, significan Ley del Servicio Portuario Nacional en el Estado del Perú.

²⁴ **Ibid.** Pág. 144

²⁵ **Ibid.** Pág. 421

²⁶ <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article> (Consultada el 28 de marzo de 2023)



Política marítima o acuática

La Organización Marítima Internacional al referirse a la política marítima, indica que “Es una declaración de principios y objetivos para orientar en decisiones en el sector del transporte marítimo. Mediante esta política, el país podrá hacer realidad su visión sobre el sector garantizando que el sector es gobernado de una manera eficiente, sostenible, segura y ambientalmente racional.”²⁷

1.2 Gente de mar o marino

Luego de haberse desarrollado en el apartado 1.1.4.1.1 las definiciones y designaciones doctrinarias y legales de la gente de mar o marino, se estima oportuno y de suma importancia conocer lo que respecta a la contratación, condiciones y niveles de competencia laboral de esta clase de trabajadores, así como conocer una estadística de la gente de mar capacitada por la Escuela Naval de Guatemala.

1.2.1 Contratación de la gente de mar

Es de interés para la presente investigación, incluir la definición doctrinaria de contrato de trabajo, para cual se puede señalar que es “el que tiene por objeto la prestación continuada de servicios privados y con carácter económico, y por el cual una de las

²⁷<https://www.imo.org/es/ourwork/technicalcooperation/paginas/nationalmaritimetransportpolicy>(Consultada el 28 de marzo de 2023)



partes da una remuneración o recompensa a cambio de disfrutar o de servirse, bajo su dependencia o dirección, de la actividad profesional de otra”.²⁸

Refiere, el Artículo II, numeral 1. literal g), del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, que la expresión acuerdo de empleo de la gente de mar abarca tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento.

Señala el Artículo 175 del Código de Trabajo, Decreto Número 1441 del Congreso de la República de Guatemala, que se llama contrato de embarco el contrato de trabajo que realicen los trabajadores del mar.

En lo que respecta al contenido del contrato de trabajo para la gente de mar, refiere el Artículo 8 de la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022 del Congreso de la República de Guatemala, que adicional a lo que requiere el Código de Trabajo, Decreto Número 1441 del Congreso de la República de Guatemala, los contratos de trabajo para este régimen laboral deberán otorgarse observando los requisitos siguientes: “a) Deberá ser siempre por escrito; se hará siempre en idioma español, si se requiriera una traducción se hará a costa del empleador; b) El capitán del barco o la persona que este designe, conservará una copia física o digital a efecto de dar los detalles de la relación laboral a las autoridades que lo requieran, mostrarlo a requerimiento del trabajador o bien para su uso en una emergencia; c) Además de los requerimientos de todo contrato de trabajo, el contrato de este tipo debe incluir: 1. El detalle sobre los costos y procedimientos de repatriación del trabajador. 2. Indicación de personas a contactar

²⁸ Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario Jurídico Elemental**. Pág. 116



en caso de emergencia. 3. Si lo solicita el trabajador, indicación de la persona que podrá recibir un porcentaje de los ingresos mensuales del trabajador, así como los datos que se requieran para la transferencia monetaria y la relación existente.”

Sobre el particular, refiere el Artículo 938 del Antiguo Código de Comercio, Decreto Gubernativo Número 2946, vigente de conformidad con el Código de Comercio de Guatemala, Decreto Número 2-70, del Congreso de la República de Guatemala: “el contrato que celebran los hombres de mar con el naviero sea que éste obre personalmente o representado por el capitán, consiste respecto de los primeros en prestar a bordo los servicios estipulados, y de parte del segundo, en recibirlos en la nave alimentarlos y pagarles el sueldo o retribución convenidos.”

Del contenido de las normas citadas con anterioridad, se puede establecer los requisitos y condiciones que deben observarse al celebrar contratos laborales con gente de mar, haciendo de manifiesto la especialidad de este tipo de trabajo.

1.2.2 Niveles de competencia laboral

La Organización Marítima Internacional, a través del Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, 1978, emitido en Londres el 7 de julio de 1978 (STCW) ha establecido los niveles de responsabilidades de acuerdo con las competencias laborales para la gente de mar.

En el Artículo 4 del Reglamento para la Aplicación del Convenio Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978, Acuerdo Ministerial



Número 10-2014, emitido por el Ministerio de la Defensa Nacional de la República de Guatemala, indica que se establecen tres niveles de responsabilidad de acuerdo a lo establecido en el convenio señalado en el párrafo que antecede, de la forma siguiente:

“1. Nivel de Gestión: Es el nivel de responsabilidad que corresponde a:

- a) Desempeñar las funciones de capitán, primer oficial de puente, jefe de máquinas o primer oficial de máquinas a bordo de un buque de navegación marítima;
- b) Garantizar que todas las funciones de la esfera de responsabilidad designada se lleven a cabo de manera adecuada.

2. Nivel Operacional: Es el nivel de responsabilidad que corresponde a:

- a) Desempeñar las funciones de oficial de la guardia de navegación o la guardia de máquinas, oficial de servicio en espacios de máquinas sin dotación permanente o de radio operador a bordo de un buque de navegación marítima;
- b) Mantener el control directo del desempeño de todas las funciones en una esfera de responsabilidad asignada, de conformidad con los procedimientos pertinentes y bajo la dirección de una persona que preste servicio a nivel de gestión en dicha esfera de responsabilidad.

3. Nivel de Apoyo: Es el nivel de responsabilidad que corresponde a la ejecución de tareas, obligaciones o responsabilidades asignadas a bordo de un buque de navegación marítima bajo la dirección de una persona que preste servicio a nivel operacional o de gestión.”



1.2.3 Estadística de la gente de mar capacitada por Guatemala

Actualmente el Estado de Guatemala capacita y certifica a las personas que tengan interés en desempeñarse como marinos mercantes, en buques de pasajeros o flotas mercantes, a través de la Escuela Naval de Guatemala y la Dirección General de Asuntos Marítimos del Ministerio de la Defensa Nacional.

De acuerdo con información proporcionada por la Dirección General de Asuntos Marítimos del Ministerio de la Defensa Nacional, desde el año 2002 hasta el 17 de marzo de 2023, se han graduado 3,033 marinos mercantes, de conformidad a la siguiente información estadística:

Año 2002 se graduaron	177
Año 2003 se graduaron	114
Año 2006 se graduaron	5
Año 2007 se graduaron	95
Año 2008 se graduaron	187
Año 2009 se graduaron	330
Año 2010 se graduaron	307
Año 2011 se graduaron	138
Año 2012 se graduaron	249
Año 2013 se graduaron	105
Año 2014 se graduaron	128
Año 2015 se graduaron	90
Año 2016 se graduaron	81



Año 2017 se graduaron	74
Año 2018 se graduaron	72
Año 2019 se graduaron	63
Año 2020 se graduaron	324
Año 2021 se graduaron	171
Año 2022 se graduaron	283
Al 17 de marzo del año 2023 se han graduado	40





CAPÍTULO II

2. Normativa legal vigente que regula el trabajo marítimo

2.1 Nacional

2.1.1 Constitución Política de la República de Guatemala

Como ley suprema del Estado de Guatemala y considerando su interpretación extensiva, la misma regula el derecho al trabajo en su parte dogmática, en el capítulo II derechos sociales, sección octava a partir del Artículo 101 al 106, los cuales por su importancia y trascendencia, son de interés analizar y establecer su relación con el tema de investigación; asimismo, no se puede prescindir de citar el Artículo 100 de la misma norma constitucional, no obstante de no estar contenida en la sección en mención.

Por consiguiente, al ser la seguridad social un derecho que el Estado reconoce y una obligación del mismo, el garantizar a todos los habitantes de la nación, contenida en el Artículo 100 de la sección séptima, salud, seguridad y asistencia social, del capítulo II de los derechos sociales de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece que su régimen está instituido como función pública, a nivel nacional, unitaria y obligatoriamente, lo que de manera tripartita: El Estado, empleadores y trabajadores, cubiertos por este régimen, están obligados a contribuir en el financiamiento del mismo, por lo que les asiste el derecho de participación, para procurar su mejoramiento de forma paulatina y progresiva.



Es de importancia señalar que el mismo artículo establece que la aplicación del régimen de seguridad social le corresponde al Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, como autoridad autónoma y con personalidad jurídica, patrimonio y funciones propias. Siendo el Organismo Ejecutivo quien le asigna anualmente una partida específica en el presupuesto de ingresos y egresos del Estado para cubrir la cuota que corresponde al Estado como tal y como empleador. Las prestaciones que deba otorgar el régimen lo conocerán los tribunales de trabajo y previsión social.

Continuando el análisis del articulado constitucional, se considera importante citar textualmente el Artículo 101, en virtud que este nos proporciona una definición legal del concepto de trabajo, el cual señala que “El trabajo es un derecho de la persona y una obligación social. El régimen laboral del país debe organizarse conforme a principios de justicia social.”

El contenido del Artículo 102, establece los derechos sociales mínimos que fundamentan la legislación del trabajo y la actividad de los órganos jurisdiccionales en la materia y las autoridades competentes, derechos que deben ser consecuentes y observados en las contrataciones de la gente de mar guatemalteca en el extranjero; siendo de vital importancia citar textualmente la literal u. del mismo artículo en virtud que contiene la obligatoriedad por parte del Estado de participar en convenios y tratados internacionales en materia laboral, lo cual se estima se relaciona con el tema de investigación, preceptuando “El Estado participará en convenios y tratados internacionales o regionales que se refieran a asuntos de trabajo y que concedan a los trabajadores mejores protecciones o condiciones. En tales casos, lo establecido



en dichos convenios y tratados se considerará como parte de los derechos mínimos de que gozan los trabajadores de la República de Guatemala.”

En cuanto al Artículo 103, establece la tutelaridad de las leyes de trabajo, por lo que las leyes reguladoras de las relaciones entre empleadores y el trabajo son conciliatorias y tutelares para los trabajadores y atenderán todos los factores económicos y sociales pertinentes.

Siguiendo con el análisis del articulado en el Artículo 104, se reconoce el derecho de huelga y paro, el cual debe ser ejercido de conformidad con las leyes, mismas que deberán establecer los casos que no será permitido el ejercicio de este derecho.

Al referirnos al Artículo 105, este regula lo relacionado a las viviendas de los trabajadores, señalando que corresponde al Estado, a través de las entidades específicas apoyar la planificación y construcción de conjuntos habitacionales, proporcionando sistemas de financiamiento adecuados, siendo obligación de los empleadores de acuerdo con lo establecido en las leyes que estos centros habitacionales cumplan los requisitos establecidos.

Por último en el Artículo 106, de esta norma constitucional, se desarrollan una serie de principios, los cuales son de aplicación para la gente de mar guatemalteca, dentro de los cuales se encuentra la irrenunciabilidad de los derechos laborales, para los trabajadores, indicando que serán nulas de pleno derecho aunque se expresen en un contrato colectivo o individual de trabajo, convenio o en cualquier otro documento, todas las tergiversaciones de los derechos que la Constitución Política de la República



de Guatemala, la ley y convenios internacionales regulen en protección de la fuerza de trabajo; asimismo, contiene el principio in dubio pro operario al señalar que al interpretar las normas se hará en la forma que sea más favorable para el trabajador.

2.1.2 Código de Trabajo, Decreto Número 1441, del Congreso de la República de Guatemala

En su carácter de ley ordinaria desarrolla los preceptos constitucionales del derecho del trabajo, de manera especial en el título IV, en el cual se hace referencia a los trabajos sujetos a regímenes especiales y específicamente en el Capítulo VII, trabajo en el mar y en las vías navegables, contenido en los artículos del 175 al 190, estableciendo la definición de este tipo de trabajadores, del patrono, el capitán, contrato de embarco.

Asimismo, refiere este Código, sobre la obligación de restituir a puerto de enrolamiento, el cambio de nacionalidad de la nave, causas especiales de despido causado, causas especiales de despido indirecto, las prohibiciones para concluir contrato durante el viaje, garantía de pago de salario, abandono voluntario del trabajo, enfermedad del trabajador, contratos por viaje y aumento proporcional de salarios, prohibición de huelga durante viaje o fondeo, la obligación de reglamento interior de trabajo, causas justas para dar por terminado el contrato de embarco.

Estimándose conveniente citar en forma textual el contenido de cada artículo para precisar los conceptos y así integrarlos para el desarrollo de la investigación en curso:



Artículo 175. “Trabajadores del mar y de las vías navegables son los que prestan servicios propios de la navegación a bordo de una nave, bajo las órdenes del capitán de ésta y a cambio de la manutención y del salario que hayan convenido.

Son servicios propios de la navegación todos los necesarios para la dirección, maniobras y atención del barco, de su carga o de sus pasajeros.

Se llama contrato de embarco el contrato de trabajo que realicen dichos trabajadores.”

Este artículo proporciona una definición de trabajo de la gente de mar; asimismo, señala que es el contrato de embarco, definiciones que son contestes a las contenidas en convenios y tratados internacionales que refieren sobre el particular.

Artículo 177. “El capitán de la nave es el representante del patrono, salvo que el mismo patrono actúe como capitán, y goza de estas facultades:

a) Es el jefe superior de la nave y a su cargo corre el gobierno y dirección de la misma.

La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en todo lo que se refiere al servicio de la nave y a seguridad o salvamento de las personas y carga que ésta conduzca; y

b) Es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en la nave y para el servicio, seguridad o salvamento de ésta conforme lo indica el inciso anterior. Tiene además las atribuciones y debe cumplir los deberes que las leyes de orden común le señalen.”



Dentro del contenido del artículo citado, se desarrolla la definición del capitán de un buque, considerándolo como el jefe superior, que ejerce gobierno y tiene como responsabilidad la seguridad, salvamento de las personas y de la carga que transporta el buque, indistintamente si es un buque de pasajeros o de transportación de mercancías.

Artículo 178. “El contrato de embarco puede celebrarse por tiempo indefinido, a plazo fijo o por viaje.

En los contratos por tiempo indefinido o a plazo fijo las partes deben determinar el lugar donde ha de ser restituido el trabajador una vez que haya concluido. En defecto de esta estipulación, se debe tener por señalado el lugar donde el trabajador embarcó.

El contrato por viaje comprende el pago de un salario ajustado globalmente por un término contado desde el embarque del trabajador hasta que quede concluida la descarga de la nave en el puerto que expresamente se indique o, a falta de dicha estipulación, en el puerto nacional donde tenga su domicilio el patrono.

En caso de duda acerca de la duración del contrato de embarco debe entenderse que concluye al terminar el viaje de ida y regreso al puerto de salida.”

Se estima oportuno señalar que este artículo guarda relación con el Artículo 8 de la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022 del Congreso de la República de Guatemala, ya que en el



Artículo 178 del Código de trabajo, se establece las formas en las que puede otorgarse el contrato de embarco, indicando que puede ser a plazo fijo o por viaje, en tanto el Artículo 8 referido, preceptúa el contenido que los contratos otorgados dentro de este régimen especial de trabajo deben observar.

Artículo 179. "El patrono queda siempre obligado a restituir al trabajador al lugar o puerto que para cada modalidad de contrato establece el artículo anterior, antes de darlo por concluido. No se exceptúa el caso de siniestro, pero sí el de prisión impuesta al trabajador por delito cometido en el extranjero y otros análogos que denoten imposibilidad absoluta de cumplimiento."

La referida norma establece la obligatoriedad del patrono en cuanto a la repatriación de la gente de mar, misma que se encuentra contenida en la regla 2.5 del Reglamento del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, señalándose en la misma las circunstancias y condiciones en las cuales deberá aplicarse, no obstante a lo anterior el Artículo 7 de la Ley del Fomento del Trabajo Marítimo Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022 del Congreso de la República de Guatemala en el literal "c" tutela este derecho de la gente de mar ante el incumplimiento del empleador, por lo que la repatriación se realizará a costa del Estado de Guatemala.

Artículo 180. "Si una nave guatemalteca cambia de nacionalidad o perece por naufragio, se han de tener por concluidos los contratos de embarco relativos a ella en el momento en que se cumpla la obligación de que habla el artículo 179. En los respectivos casos cada uno de los trabajadores tiene derecho a una indemnización



fija igual a dos meses de salario, salvo que conforme a los artículos 82 u 84 les corresponda una mayor.”

Es de observar que, como una garantía para la gente de mar, este artículo contiene la obligatoriedad de dar cumplimiento a lo establecido en el Artículo 179 relacionado, previo a dar por terminados los contratos de trabajo como consecuencia de cambio de nacionalidad o naufragio.

Artículo 181. “Son causas justas que facultan al patrono para dar por terminados los contratos de embarco, además de las que enumera el Artículo 77, las siguientes:

- a) La violación o desobediencia voluntaria y manifiesta de las órdenes que dé el capitán en uso de sus atribuciones;
- b) El abandono de la guardia de la nave;
- c) La falta al respeto que se debe a los pasajeros; y
- d) La violación del artículo 64 inciso c).”

Se estima oportuno enfatizar que, de acuerdo con lo referido por este artículo, las causales de despido justificado para la gente de mar se ven incrementadas a las ya contenidas en el artículo 77 del mismo código, lo cual se considera es generado por la especialidad del trabajo ejecutado, deviniendo estas específicas para la gente de mar.

Artículo 182. "Son causas justas que facultan a los trabajadores para dar por terminados sus contratos de embarco, además de las que enumera el artículo 79, las siguientes:

- a) Cuando se varíe el destino de la nave antes de principiar el viaje para el que hayan sido contratados;
- b) Cuando se declare el estado de guerra entre Guatemala y la nación a cuyo territorio esté destinada la nave;
- c) Cuando se tengan noticias seguras, antes de comenzar el viaje, de la existencia de una epidemia en el puesto de descarga; y
- d) Cuando muera el capitán o se cambie éste por otro que no sea garantía de seguridad, de aptitud y acertada dirección, antes de la salida de la nave."

De igual manera en el artículo anterior, el presente artículo adiciona causales específicas para este régimen especial de trabajo, las cuales al ser analizadas evidencian que la pretensión, es la protección al trabajador de situaciones que conlleven inestabilidad o riesgo para este, las que al presentarse permitirán que la gente de mar esté facultada para dar por terminado el contrato de embarco sin responsabilidad, constituyéndose estas causales como un despido indirecto.

Artículo 183. "No pueden las partes dar por concluido ningún contrato de embarco, ni aun por justa causa, mientras la nave esté en viaje. Se entiende que la nave está en viaje cuando permanece en el mar o en algún puerto nacional o extranjero que no sea de los indicados en el artículo 178 para la restitución del trabajador.



Sin embargo, si estando la nave en cualquier puerto, el capitán encuentra sustituto para el trabajador que desea dejar sus labores, este último puede dar por concluido su contrato con sujeción a las disposiciones legales.

Durante la vigencia forzosa de los contratos de embarco que prevé este artículo, no corre el término de prescripción de las causas justas que haya para darlos por terminados.”

En el presente artículo se establece como prohibición, que no pueda darse por terminado ningún contrato de embarco aun existiendo causa justa que lo faculte, siendo este el único caso en el cual no se puede dar por terminado el contrato de trabajo en este régimen especial, salvo estando en puerto y que el capitán de la nave encuentre sustituto, asimismo, señala el no corrimiento del término de prescripción de las referidas causales justas para dar por terminado los contratos de embarco.

Artículo 184. “La nave con sus máquinas, aparejos, pertrechos y fletes responde por el pago de los salarios e indemnizaciones que se deban a los trabajadores en virtud de la aplicación de este Código.”

Contiene el presente artículo, la garantía que goza la gente de mar, en cuanto al salario e indemnización, siendo oportuno señalar que la nave siendo considerada un bien mueble presta garantía con su propias máquinas, aparejos y pertrechos en observancia de la protección que se le da al salario por su carácter alimenticio y deberán considerarse como créditos preferentes de primera clase, esto al tenor del Artículo 101 de este Código.



Artículo 185. “Por el solo hecho de abandonar voluntariamente su trabajo mientras la nave está en viaje, el trabajador pierde los salarios no percibidos a que tenga derecho e incurre en las demás responsabilidades legales que sean aplicables. Queda a salvo el caso de que el capitán encuentre sustituto conforme a lo dispuesto en el artículo 183.

El patrono debe repartir a prorrata entre los restantes trabajadores el monto de los referidos salarios, si no hay recargo de labores; y proporcionalmente entre los que hagan las veces del ausente, en caso contrario.”

Considera la presente norma, la vigencia forzosa de los contratos de trabajo cuando la nave esté de viaje, la gente de mar que abandone su trabajo incurrirá en responsabilidad y perderá los derechos según la norma aplicable.

Artículo 186. “El trabajador que sufra de alguna enfermedad mientras la nave está en viaje tiene derecho a ser atendido por cuenta del patrono tanto a bordo como en tierra, con goce de la mitad de su salario, y a ser restituido, cuando haya sanado y siempre que así lo pida, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 178 y 179.

Queda a salvo lo que dispongan los reglamentos que dicte el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social en uso de sus atribuciones, cuando el trabajador enfermo esté protegido por los beneficios correlativos de aquél.”



La cobertura que esta norma establece se relaciona con la Regla 4.1 del Reglamento del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, que contiene lo referente a la atención médica a bordo de buques y en tierra.

Artículo 187. “Los trabajadores contratados por viaje tienen derecho a un aumento proporcional de sus salarios, en caso de prolongación o retardo del viaje, salvo que esto se deba a caso fortuito o fuerza mayor.

En caso de que el viaje se acorte, cualquiera que sea la causa, no deben reducirse los salarios.”

En relación con este artículo en su segundo párrafo, reafirma la garantía protectora del salario, señalando que el mismo debe ser pagado en forma completa no obstante el viaje sea reducido.

Artículo 188. “Es ilegal la huelga que declaren los trabajadores cuando la embarcación se encuentre navegando o fondeada fuera de puerto.”

Esta norma es congruente y se relaciona con el Artículo 243 literal “a” del mismo Código, el cual limita la realización de la huelga a los trabajadores de las empresas de transporte, mientras se encuentren de viaje; asimismo, en su caso el Artículo 10 literal “b” de la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022 del Congreso de la República de Guatemala, establece que aun en el ejercicio de la tutela de los derechos de los trabajadores, dentro de los conflictos que puedan suscitarse, no deberán afectar las operaciones de



los buques, naves o barcos, ni en su integridad, ni en su operación o recorrido, de la misma manera no afectará a sus tripulantes, pasajeros, ocupantes o turistas. Por lo que en la misma literal señala que toda controversia será gestionada por las autoridades competentes ante el representante que la entidad empleadora hubiere establecido en Guatemala.

Artículo 189. "Todo propietario de una nave mercante que emplee cuando está en viaje los servicios de cinco o más trabajadores, debe elaborar y poner en vigor su respectivo reglamento interior de trabajo.

Tomando en cuenta la naturaleza de las labores que cada trabajador desempeñe, la menor o mayor urgencia de éstas en caso determinado, la circunstancia de estar la nave en el puerto o en la mar y los demás factores análogos que sean de su interés, las partes deben gozar, dentro de los límites legales, de una amplia libertad para fijar lo relativo a jornadas, descansos, turnos, vacaciones y otras materias de índole semejante."

Al interpretar de manera restrictiva la norma anterior, precisa la obligatoriedad impuesta al propietario de una nave, de crear un reglamento si emplea cinco o más trabajadores.

Artículo 190. "Con el objeto de mejor aplicar los principios y disposiciones de este Código a los patronos y trabajadores del mar y de las vías navegables, el Organismo Ejecutivo, mediante acuerdos emitidos por conducto del Ministerio de Trabajo y



Previsión Social, debe dictar el o los reglamentos del presente capítulo que estime necesario promulgar.

Dichos reglamentos deben coordinar las condiciones fundamentales del contrato de embarco con las disposiciones del capítulo quinto de este título y con las otras de orden legal, distintas del presente Código, que sean aplicables.”

Siendo imperativo legal que las leyes ordinarias deben desarrollarse y materializarse a través de un reglamento que proporcione procedimientos que permitan de mejor manera gestionar y aplicar la misma, esta norma ordena la emisión de los reglamentos que sean necesarios a la cartera competente.

2.1.3 Aprobar el Convenio Internacional Sobre Normas de Formación Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, Decreto Número 28-2002, del Congreso de la República de Guatemala, del 8 de mayo de 2002

Este Decreto en su segundo considerando refiere que el Estado mantendrá relaciones de amistad, solidaridad y cooperación con aquellos estados cuyo desarrollo económico, social y cultural sea análogo al de Guatemala, con el propósito de encontrar soluciones apropiadas a sus problemas comunes, y de formular políticas de manera conjunta que tiendan a la evolución y el progreso de las naciones.

Asimismo, en su cuarto considerando refiere que la República de Guatemala no cuenta con una normativa coherente y acorde a la realidad, que permita abordar la

temática en forma integral, legislando aspectos relacionados a la protección, profesionalización y seguridad para nuestra gente de mar.

El mismo contiene dos artículos, de los cuales el Artículo 1, establece aprobar el Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 y sus enmiendas de 1991, 1994, 1996, 1997, así como el Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y sus enmiendas de 1997 y 1998. Y el Artículo 2, establece vigencia a partir del 8 de mayo de 2002.

2.1.4 Libro III Decreto Gubernativo Número 2946, (Antiguo Código de Comercio), vigente de conformidad a las disposiciones derogatorias y modificatorias artículo I numeral 1o. del Código de Comercio, Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala

Se estima de interés para el desarrollo de la presente investigación, establecer el contenido del libro III del Decreto Gubernativo Número 2946 títulos I, II, II, IV, V VI, VIII, no obstante que el mismo data del año 1942, a la presente fecha se encuentra vigente por disposición del Código de Comercio, Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala.

El referido libro III, contiene lo concerniente al comercio marítimo, desarrollado de la siguiente forma:

En el título I, regula lo referente a las naves mercantes, de los propietarios y copropietarios.



En el título II, señala lo relacionado a las personas que intervienen en el comercio marítimo, constituyendo el elemento personal que conforman esta actividad, dentro de las cuales señala al naviero o armador, al capitán, al piloto, al contramaestre y al sobrecargo.

En el título III, contiene lo que respecta a los contratos de los hombres de mar, el cual se estima de relevancia, no obstante, de estar contenida dentro de una norma de carácter mercantil, los referidos contratos son de naturaleza laboral aplicable al trabajo marítimo, advirtiendo que dentro del articulado se establecen los requisitos y condiciones que deben contener los mismos.

Es preciso señalar, que adicional a los requisitos y condiciones que este título contiene, los contratos laborales de la gente de mar, deberán observar además, de los requisitos establecidos en otras normas de carácter nacional e internacional, dentro de las cuales se pueden mencionar el Código de Trabajo, Decreto Número 1441 del Congreso de la República de Guatemala, Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022 del Congreso de la República de Guatemala y el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

Los títulos IV, V, VI y VIII, del libro III que se aborda en este apartado, no serán objeto de análisis, ya que su contenido se estima, no es materia del presente trabajo de tesis.



2.1.5 Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022, del Congreso de la República de Guatemala

Ante la necesidad que Guatemala cuente con un andamiaje legal que regule de manera específica y estructurada lo que respecta al trabajo que ejecuta la gente de mar, se emitió la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022 del Congreso de la República de Guatemala, no obstante de ser un cuerpo legal su contenido es limitado debido que no abarca todos los derechos y garantías que establecen instrumentos internacionales, es de interés para el presente trabajo de investigación, por lo que parte del articulado de la misma ha sido objeto de cita en el capítulo I, de esta investigación, analizando en este apartado los artículos no abordados.

El Artículo 1 de la Ley analizada, establece su ámbito y objeto, señalando lo siguiente: “Esta ley se aplicará en todos aquellos casos en que una persona guatemalteca desee prestar sus servicios personales fuera del territorio nacional, contratados en el país, en buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente actividades comerciales que sea propiedad o administrado por una persona individual o jurídica extranjera; y tiene por objeto garantizar el cumplimiento de la legislación laboral guatemalteca aplicable y convenios internacionales ratificados por Guatemala....”

El artículo que antecede refiere que su ámbito de aplicación es la gente de mar guatemalteca que preste sus servicios fuera del territorio nacional, estableciendo



como objeto, garantizar que las normas nacionales e internacionales ratificadas por el Estado de Guatemala, les sean aplicables a estos trabajadores guatemaltecos.

El Artículo 2 regula, a quienes se les considera autoridades competentes para el cumplimiento de la ley y que tienen como función la tutela de los derechos de la gente de mar, siendo las siguientes:

“a) Ministerio de Trabajo y Previsión Social: Es el encargado de promover e impulsar el cumplimiento de la legislación laboral guatemalteca, dentro de su competencia, así como la autorización y registro de los contratos de trabajo en el mar o vías navegables. Asimismo, velará por el cumplimiento de los derechos laborales de los guatemaltecos en el extranjero en este régimen laboral, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores;

b) Ministerio de la Defensa Nacional: En su carácter de autoridad marítima es responsable de velar por la seguridad en los puertos, y de la emisión de los certificados correspondientes a los asuntos marítimos que puedan competir de conformidad con la aplicación de la presente Ley; y,

c) Ministerio de Relaciones Exteriores: Para la efectiva aplicación de la presente Ley velará por el desarrollo y cumplimiento de las normas según su competencia, así como gestionará a través de sus consulados o sedes diplomáticas el apoyo que requieran los trabajadores guatemaltecos.”



Es preciso inferir que este artículo como ya se señaló, instituye a las instituciones competentes y les establece de manera específica la competencia para tutelar los derechos de la gente de mar.

El Artículo 7, establece la tutela administrativa en materia de contratos de trabajo en el mar, con aplicación de las medidas de protección siguientes:

- “a) El Ministerio de Trabajo y Previsión Social, será la autoridad competente para velar y tutelar las condiciones de trabajo de las personas de nacionalidad guatemalteca que laboren bajo este régimen laboral. Para lograr la efectiva tutela, el Ministerio de Trabajo y Previsión Social, coordinará esfuerzos constantemente con las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores y del Ministerio de la Defensa Nacional, para que cada uno en su ámbito de competencia coadyuven en esa tutela;
- b) En aquellos casos que, ante el incumplimiento del empleador, la repatriación se realice a costa del Estado de Guatemala, este repetirá contra el empleador o la agencia de contratación o colocación para el cobro de la suma efectivamente pagada, más una multa equivalente al cien por ciento (100%) de lo pagado. Para el efectivo cobro podrá el Estado requerir y embargar al representante nacional o accionar en la sede del empleador;
- c) Los ministerios de Estado indicados, llevarán información estadística que permita establecer la cantidad de trabajadores contratados en este sistema; la frecuencia, y tipo de enfermedad que hubieren padecido, número de muertes, de haberse dado y la causa.”



Refiere la norma que el ente rector de la tutela administrativa de los contratos de trabajo de la gente de mar es el Ministerio de Trabajo Previsión Social, quien tiene la facultad de generar ante las otras autoridades competentes la sinergia para proteger los derechos laborales de este régimen de trabajo.

El Artículo 12, refiere a la seguridad social fuera del país, como una garantía y que literalmente establece lo siguiente: “Para garantizar el cumplimiento de los derechos en materia de salud y previsión social, el empleador deberá velar porque la gente de mar tenga cobertura pública o privada a nivel internacional. En caso de que la seguridad social pública no tenga plena cobertura a nivel internacional, el empleador deberá contratar un seguro en el ámbito privado que garantice la protección de estos derechos.”

En referencia al artículo anterior guarda estrecha relación con el Artículo 274 del Código de Trabajo, Decreto Número 1441 del Congreso de la República de Guatemala, el cual establece que le corresponde al Ministerio de Trabajo y Previsión Social, vigilar por el desarrollo, mejoramiento y aplicación de todas las disposiciones legales, principalmente las que tengan por objeto fijar y armonizar las relaciones entre patronos y trabajadores.

El Artículo 13, establece la entidad competente que debe gestionar el apoyo necesario para la capacitación técnica de la gente de mar, para proporcionar mejoras laborales y con ello facilitar que puedan ser objeto de la contratación extranjera, el cual literalmente preceptúa lo siguiente: “El Ministerio de Trabajo y Previsión Social, deberá requerir el apoyo, celebrar convenios y gestionar las cooperaciones que



considere pertinentes con entidades públicas y podrá adquirir servicios privados que apoyen en la capacitación técnica de los guatemaltecos para mejorar las oportunidades laborales que formen habilidades o aptitudes que se requieran por medio de certificaciones en los diferentes oficios o profesiones que conlleven a la contratación de guatemaltecos en el extranjero.”

En consecuencia, este artículo reafirma que la autoridad competente para diligenciar apoyo para la capacitación técnica de los guatemaltecos, para mejorar las oportunidades laborales, es el Ministerio de Trabajo y Previsión Social.

2.1.6 Acuerdos Gubernativos

Acuerdo de Creación de la Marina Mercante Nacional, del Presidente de la República de Guatemala, del 15 de enero de 1959

Se estima oportuno citar la presente norma, como un referente histórico, de los inicios de la navegación en Guatemala, mediante la cual se creó la Marina Mercante Nacional y la Marina de la Defensa Nacional.

Este Acuerdo fue tomado en Consejo de Ministros, estableció, en su único considerando, que era deber del Estado, facilitar a la iniciativa privada los medios para evolucionar en el desarrollo del comercio exterior y que era necesario buscar la independencia económica de las navieras extranjeras. Regulando la referida norma lo siguiente:



“1º. La creación de la Marina Mercante Nacional, involucrándola en la “Empresa Naviera Gran Mercante Centro Americana, S.A.”, para cuya organización el Estado ha adelantado los fondos y cuyas acciones se pondrán a la venta de acuerdo con la ley respectiva. El Ministro de Hacienda y Crédito Público promulgará su legislación.

2º. La creación de la Marina de la Defensa Nacional, quedando el Ministerio respectivo obligado a la promulgación de las leyes y reglamentos necesarios para su desarrollo y vigencia.

3º. Las Banderas de la Marina Mercante Nacional y de la Marina de la Defensa Nacional, se regularán por acuerdo gubernativo y de conformidad con las normas internacionales.”

Como ya se señaló, esta norma constituye el antecedente nacional de la creación de las dependencias indicadas, mediante las cuales se promovió la independencia de las navieras extranjeras.

Acuerdo Gubernativo Número 714-95 de fecha 28 de diciembre de 1995

Este acuerdo de gobierno, en su cuarto considerando señala la necesidad de adecuar los alcances, organización, funciones y ubicación de la Escuela Naval de la Marina de la Defensa Nacional, creada mediante Acuerdo Gubernativo de fecha 25 de octubre de 1960, para convertirla en un ente de educación, congruente con el ámbito marítimo guatemalteco, encargado de la especialización de los integrantes del Ejército de Guatemala y de otras personas o instituciones relacionadas con el mar, así como la planificación, investigación y desarrollo de las ciencias técnicas del mar, tanto mercantes como navales.



En congruencia con lo señalado en el considerando citado, el referido acuerdo en su Artículo 1, determina reorganizar con efecto 25 de octubre de 1995, la Escuela de la Marina de la Defensa Nacional, bajo la denominación de “Escuela Naval de Guatemala”, estableciendo su sede en el Puerto Quetzal, departamento de Escuintla.

Siendo el caso que la actual Escuela Naval de Guatemala, es uno de los centros de formación del Ejército de Guatemala y que tiene a su cargo el desarrollo de la formación, titulación y guardia de la gente de mar guatemalteca, se desarrollará de manera amplia dentro del capítulo IV, instituciones vinculantes al tema de investigación.

Acuerdo Gubernativo Número 65, del Presidente de la República de Guatemala, de fecha 7 de marzo de 2014

Mediante este acuerdo, en el Artículo 1, se designó al Ministerio de la Defensa Nacional, como el ente encargado de la administración y ejecución del Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, y su Código y enmiendas.

A través de la designación otorgada por el referido Convenio al Ministerio de la Defensa Nacional, permite que la Escuela Naval de Guatemala, se constituya como un centro de capacitación para la gente de mar.



2.1.7 Acuerdos Ministeriales

Reglamento para la Aplicación del Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978, enmendado, Acuerdo Ministerial Número 10-2014, del 04 de junio de 2014, del Ministerio de la Defensa Nacional y sus reformas en el Acuerdo Ministerial Número 7-2015, del Ministerio de la Defensa Nacional, de fecha 20 de marzo de 2015

Es de suma importancia conocer el contenido del reglamento para la aplicación de Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978, el cual su contenido capitular detalla lo siguiente:

El capítulo I, contiene las disposiciones generales, dentro de las cuales establece su objeto, ámbito de aplicación y definiciones, dentro de este capítulo es menester hacer énfasis en lo señalado en el Artículo 2, el cual hace referencia que la gente de mar guatemalteca presta sus servicios en nivel de apoyo.

El capítulo II, establece la clasificación y los tres niveles de responsabilidad de la gente de mar, dentro de los cuales se encuentran el nivel de gestión, nivel operacional y nivel de apoyo.

El capítulo III, contiene lo referente a la Dirección General de Asuntos Marítimos del Ministerio de la Defensa Nacional, su objeto y naturaleza, atribuciones generales, especiales, atribuciones y organización.



El capítulo IV, desarrolla los concerniente a los centros de capacitación y centros de formación de la gente de mar, certificaciones, los centros de capacitación, pensum de estudios, auditoría del área mercante de la Escuela Naval de Guatemala y otros centros de capacitación marítima certificados.

El capítulo V, establece lo referente a la gente de mar, la formación profesional y técnica de los marineros.

Reglamento General e Interior de la Escuela Naval de Guatemala, Acuerdo Ministerial Número 6-2000 del Ministerio de la Defensa Nacional, de fecha 10 de marzo de 2000

Este reglamento desarrolla preceptos de organización, dirección, educación, formación, evaluación, funcionamiento, procesos, integración, investigación, sanciones, recompensas, consejos disciplinarios, apoyo, instrucción, psicopedagogía, instructores, personal docente, integrados todos estos preceptos refiere al que hacer de la Escuela Naval de Guatemala, el mismo se encuentra estructurado en títulos, capítulos, secciones y artículos, de la manera siguiente:

El título I, se refiere a la educación y la formación, conteniendo un capítulo único que cita los principios fundamentales de la educación y formación, establecidos del Artículo 1º. al 6º.

Dentro del título II, en su capítulo único contiene la misión y los objetivos de la Escuela Naval de Guatemala, en su Artículos del 7º. al 13.



En el título III, se desarrolla lo referente a la organización y funcionamiento de la Escuela Naval de Guatemala, señalando las dependencias que la conforman, su integración y funciones, así como indica los cursos impartidos por la misma, todo lo anterior dentro de los Artículos del 14 al 103.

El contenido del título IV, contiene disposiciones generales de la ley, las sanciones por bajo rendimiento académico, el personal que puede optar a cursos y del personal de instructores y catedráticos; asimismo, hace mención del órgano asesor y de consulta de la Escuela Naval de Guatemala, los consejos disciplinarios, la junta de honor y el consejo académico interno, lo cual está contenido en los Artículos del 104 al 143.

Reglamento para Sancionar Administrativamente el Incumplimiento de los Instrumentos Marítimos Internacionales, Acuerdo Ministerial Número 17-2023, del Ministerio de la Defensa Nacional, del 6 de marzo de 2023.

Es necesario abordar el articulado de este reglamento debido que el Estado de Guatemala ha ratificado diferentes convenios emitidos por la Organización Marítima Internacional y que a designado al Ministerio de la Defensa Nacional para su administración, por lo que el referido reglamento establece en el Artículo 1 el objeto de las sanciones administrativas por incumplimiento de los regulado en los Convenios Marítimos Internacionales ratificados.



Asimismo, en el Artículo 2, establece que el ámbito de aplicación serán todas las personas individuales o jurídicas, así como buques, embarcaciones y artefactos navales que incurran en el incumplimiento de los convenios siguientes:

"A. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS 1974), enmendado;

B. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, enmendado (MARPOL 73/78);

C. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (LOAD LINES 1966), enmendado;

D. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969 (Arqueo 1969), enmendado;

E. Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, (COLREG 1972), enmendado;

F. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y su Código (STCW 1978), enmendado; y

G. Otros instrumentos marítimos internacionales implementados por el Ministerio de la Defensa Nacional."

Es menester citar lo referente al cumplimiento que señala el Artículo 3, siendo lo siguiente: "El Ministerio de la Defensa Nacional a través de sus dependencias especializadas en el ámbito marítimo y que ejercen las funciones inherentes al ejercicio de la autoridad marítima nacional, deberá velar por el cumplimiento del presente reglamento."



Mediante esta norma se instituyó al Ministerio de la Defensa Nacional como Autoridad Marítima Nacional, función que ejerce por medio de sus dependencias especializadas.

En los Artículos del 4 al 13 establece lo referente a las faltas, su clasificación, las sanciones a imponer, concurso de faltas, faltas administrativas relativas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS 1974), faltas administrativas relativas al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el protocolo de 1978, enmendado (MARPOL 73/78), faltas administrativas relativas al Convenio Internacional Sobre Líneas de Carga, 1966 (LOAD LINES 1966), faltas administrativas al Convenio Internacional Sobre Arqueo de Buques, 1969 (ARQUEO 1969), faltas administrativas relativas al Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, enmendado. (COLREG 1972), faltas administrativas relativas al Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y su Código (STCW 1978), faltas administrativas relativas a otros instrumentos marítimos internacionales.

Asimismo; del Artículo 14 al 18, preceptúa lo relacionado al procedimiento administrativo para la imposición de la sanción administrativa y la corrección del incumplimiento o de la inobservancia de derechos u obligaciones establecidas en los convenios marítimos internacionales, los recursos contra resoluciones que se dicten en el marco del reglamento, la renuncia de las personas individuales o jurídicas, así como buques, embarcaciones y artefactos navales que se encuentren certificados y no deseen continuar con sus operaciones, la denuncia cuando se presenten

documentos falsos o alterados total o parcialmente para llenar requisitos de algún trámite administrativo, de la responsabilidad civil o penal y por último su vigencia.



2.2 Internacional

2.2.1 Convenios emitidos por la Organización Internacional del Trabajo (OIT)

Convenio Número 108, Sobre los Documentos de Identidad de la Gente de Mar, de 1958 ratificado por Guatemala el 28 de noviembre de 1960

La Organización Internacional del Trabajo, en la Conferencia General celebrada el 29 de abril de 1958, adoptó el Convenio Sobre los Documentos de Identidad de la Gente de Mar, 1958, mismo que contiene 14 Artículos, se estima oportuno citar los que sostienen una relación congruente con el tema de investigación en curso, de la manera siguiente:

El Artículo 1, establece la aplicación del Convenio a todo marino empleado con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se encuentre en vigor dicho convenio y que de forma habitual se encuentre dedicado a la navegación marítima. Asimismo, en caso de duda de que categoría de personas deba o no considerarse gente de mar, será resuelta por la autoridad competente en cada país, en Guatemala la autoridad competente es la Dirección General de Asuntos Marítimos del Ministerio de la Defensa Nacional.

El Artículo 2, señala que todo miembro del Convenio, a petición de los interesados, deberá otorgar a sus nacionales que ejerzan la profesión de marino un documento de



identidad de la gente de mar conforme a las disposiciones del Artículo 4 del mismo convenio, en caso no poder otorgar tal documento en su lugar podrá otorgar un pasaporte que indique que su titular es marino; el cual surtirá los mismos efectos que el documento de identidad de la gente de mar. Asimismo, todo miembro del convenio podrá otorgar el documento de identidad de la gente de mar a otros marinos empleados a bordo de un barco matriculado en su territorio o registrados en una agencia de colocación situada en su territorio.

Señala el Artículo 3, que la gente de mar deberá portar en todo momento el documento que lo identifica como tal.

El Artículo 4 refiere, en primer lugar, que el documento de identidad de la gente de mar será en formato sencillo, elaborado de material resistente y presentado en tal forma que cualquier modificación sea fácilmente reconocible; en segundo lugar, contendrá el nombre y el título de la autoridad que lo otorgue y lugar y fecha de otorgamiento y en tercer lugar establece los datos que el documento de identidad debe contener.

El Artículo 5 refiere, que el portador de un documento de identidad de la gente de mar válidamente otorgado por una autoridad competente de un territorio será admitido en el referido territorio, pudiendo ser readmitido por un plazo de un año a partir de la fecha que expire.

Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, del 7 de febrero de 2006 y sus enmiendas



El Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, es el instrumento internacional de mayor relevancia para esta investigación, por lo que se ha establecido un capítulo específico para su análisis.

No obstante, es oportuno señalar en este apartado, que según indica la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, en su Guía para la gente de mar acerca del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, que este convenio también es conocido como “la carta de derechos para la gente de mar” en el cual se incorporan 68 convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo ya existentes, desarrollándose en el mismo principios fundamentales que permiten garantizar la vida y condiciones decentes de trabajo para la gente de mar.

Señala la nota explicativa del Convenio, que este proyecta tres objetivos principales, el primero de ellos es, establecer en su articulado y reglamento un conjunto de principios y derechos; el segundo, permitir a través del código que los miembros tengan un grado considerable de flexibilidad para aplicar los principios y derechos; el tercero es asegurar el cumplimiento y aplicación de los principios y derechos.

Asimismo, es importante considerar que el Convenio objeto de análisis, se encuentra estructurado en tres partes, las cuales no obstante de ser diferentes entre sí, se relacionan, la primera parte la conforma su articulado, la segunda el reglamento y la tercera el código. En las dos primeras partes se establecen los derechos y principios



fundamentales y las obligaciones básicas de los miembros ratificantes del convenio y la tercera parte detalla la aplicación del reglamento.

La estructura del Reglamento y del Código se encuentran considerados por temas generales que se desarrollan en cinco títulos así:

El título 1 contiene los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

El título 2 contiene las condiciones de empleo

El título 3 contiene alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.

El título 4 contiene la protección a la salud, atención médica, bienestar y protección social.

El Título 5 contiene el cumplimiento y control de la aplicación

2.2.2 Convenios emitidos por la Organización Marítima Internacional

Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, emitido en Londres el 7 de julio de 1978

Sobre el particular refiere la Organización Marítima Internacional "El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación) de la OMI, 1978, fue el primer convenio acordado a nivel internacional para abordar la cuestión de las normas mínimas de competencia para la gente de mar."²⁹

²⁹ <https://www.imo.org/es/OurWork/HumanElement/Paginas/Default.aspx> (consultado: 25 de abril de 2023)



Este Convenio Internacional y sus enmiendas fueron creados por considerarse necesario aumentar la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar; asimismo, proteger el medio marino, por lo que la Organización Marítima Internacional, emitió el mismo, el cual contiene normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, por lo que se hace un análisis de su contenido en virtud de su aplicación a la gente de mar, siendo entonces relevante para el tema de investigación, por lo que es conveniente abordar el articulado que se estima de mayor relevancias, de la manera siguiente:

El Artículo I, contiene las obligaciones generales contraídas en virtud del convenio, con las cuales las partes se obligan a dar cumplimiento a las disposiciones y de su anexo como parte del mismo; asimismo, se obligan a promulgar en su ordenamiento jurídico nacional, todas las Leyes, Decretos, Ordenes y Reglamentos, necesarios como las medidas precisas para hacer efectivo el convenio y así garantizar la seguridad de la vida humana, los bienes en el mar, protección del medio marino y especialmente para que la gente de mar enrolada en los buques tenga la competencia y la aptitud debida para desempeñar sus funciones.

El Artículo II, establece algunas definiciones, para dar claridad y entendimiento a los conceptos que se desarrollan en el convenio, por lo que se considera preciso citar el contenido del artículo así:

"A los efectos del Convenio y salvo disposición expresa en otro sentido se entenderá:

a) Por "Parte", todo Estado respecto del cual el Convenio haya entrado en vigor.



- b) Por "Administración", el Gobierno de la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.
- c) Por "título", el documento válido, sea cual fuere el nombre con que se le conozca, expedido por la Administración, o con autoridad conferida por la Administración, o bien reconocido por ella, en virtud del cual se faculta al titular de dicho documento a desempeñar el cargo allí indicado o según le autoricen las reglamentaciones del país de que se trate.
- d) Por "titulado", debidamente provisto de un título.
- e) Por "Organización", la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).
- f) Por "Secretario General", el Secretario General de la Organización.
- g) Por "buque de navegación marítima", un buque distinto de los destinados a navegar exclusivamente en aguas interiores o incluidas en aguas abrigadas o en las inmediaciones de éstas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.
- h) Por "buque pesquero", un buque utilizado para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar.
- i) Por "Reglamentos de Radiocomunicaciones", los Reglamentos de Radiocomunicaciones anexos o que se consideran como anexos del más reciente Convenio internacional de telecomunicaciones que haya entrado en vigor en un momento dado."

La aplicación del convenio según lo establecido en el artículo II, es aplicable a la gente de mar que preste servicio en buques de navegación marítima con derecho a enarbolar el pabellón de una parte, con excepción de los que presten servicio en buques de guerra, unidades navales auxiliares o buques distintos como los que son

propiedad de Estado dedicados a servicios gubernamentales, los buques pesqueros, los yates de recreo no dedicados al comercio o buques de madera de construcción primitiva.



Refiere el Artículo VI, que los títulos que se expedirán serán de capitán, oficial o marinero, según los criterios que la administración juzgue satisfactorios, y que cumplan los requisitos sobre períodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia.

El Artículo X, establece la sujeción a inspecciones, por funcionarios debidamente autorizados por una de las partes para verificar que todo hombre de mar que preste servicio a bordo de un buque, mientras se encuentren en el puerto de una parte, para el cual el Convenio prescribe un título, este cuente con el mismo o con una dispensa con argumento. Si de los procedimientos de inspección se encuentran anomalías, el funcionario que efectúe la inspección informará inmediatamente por escrito al capitán del buque y al Cónsul o en ausencia de éste, al representante diplomático más próximo o a la Autoridad de Marítima del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, de modo que se puedan tomar las medidas apropiadas.

Mediante el Artículo XI, se promueve el fomento a la cooperación técnica entre las partes en convenio, previa consulta a la Organización Marítima Internacional y con la asistencia de ésta, a fin de dar apoyo a las partes que lo requieran, en relación con los siguientes aspectos:

“a) La formación de personal administrativo y técnico.



- b) El establecimiento de instituciones para la formación de la gente de mar.
- c) El suministro de equipo y servicios para las instalaciones de formación.
- d) El desarrollo de programas de formación adecuados, con inclusión de formación práctica a bordo de buques de navegación marítima.
- e) La facilitación de otras medidas y disposiciones encaminadas a mejorar la competencia de la gente de mar, preferiblemente en el plano nacional, subregional o regional, para favorecer el logro de los fines y propósitos del Convenio, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo a este respecto.”

De acuerdo con lo que señala el artículo que antecede, es importante esa cooperación debida que le permite a los estados parte, apoyarse mutuamente en cuanto a la formación técnica de la gente de mar.

2.2.3 Guía de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) para la gente de mar, acerca del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, incluye las enmiendas de 2014 y 2016

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, en la guía analizada, al señalar los motivos por los cuales se adoptó el Convenio Sobre Trabajo Marítimo, 2006, enfatiza que deviene de la naturaleza global del sector del transporte marítimo, así como la protección especial que requiere la gente de mar, principalmente al existir la posibilidad que pueden quedar exentos de la legislación laboral nacional. No obstante, es importante referirnos, que en el capítulo séptimo del título cuarto del Código de Trabajo, Decreto Número 1441, del Congreso de la República de



Guatemala, del 16 de agosto de 1961, contempla el trabajo en el mar y en las vías navegables como un régimen especial de trabajo.

En un breve resumen la guía señala que, de conformidad al contenido del Convenio, la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad, con las condiciones de empleo justas, condiciones decentes de trabajo y de vida, incluyendo la protección social tal como el acceso a la protección de la salud, atención médica y a las medidas de bienestar.

Destaca la guía que, en los requisitos del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006 se amplían los derechos mencionados anteriormente, en relación con cuatro aspectos:

1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques
2. Condiciones de empleo
3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda
4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.

Asimismo; en relación con estos aspectos se proporcionan más detalles sobre las obligaciones de los estados y los armadores para garantizar que la gente de mar cuente con la misma protección que se ofrece a las personas que trabajan en tierra, sin apartarse de las particularidades de la vida que llevan quienes trabajan en el mar.

Señala la guía en cuanto a la entrada en vigor del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, que este se adoptó en febrero de 2006, con el requisito de ratificación de un mínimo de 30 países, cuyo arqueo bruto representa al menos un tercio de la flota



mundial. Y el Convenio entraría en vigor dos meses después de cumplirse ese requisito.

La guía determina que algunas características clave del Convenio deberían facilitar su ratificación por parte de los estados y deberían de hacer posible el cumplimiento de las disposiciones y la justa aplicación de estas.

La misma es precisa al señalar que algunas partes del Convenio son obligatorias, mientras que otras tienen carácter de pauta. Esto con el propósito de garantizar la protección de la gente de mar, sin especificar la manera en que se ha de lograr dicho objetivo.

De lo anterior se infiere, que el verdadero objetivo del Convenio abordado es alentar a la mayor cantidad de estados a ratificar el mismo. Indica además la guía, que el Convenio busca tener control de la aplicación de las normas a través de un sistema de certificación e inspección por el Estado del pabellón y las autoridades competentes del puerto, siendo un factor clave del referido control la facultad de inmovilizar a los buques que infrinjan el Convenio.

Refiere la guía como parte del contenido del Convenio que pueden efectuarse consultas a las organizaciones de armadores y la gente de mar, en caso existan dudas sobre la manera de alcanzar el cumplimiento de los términos del Convenio.

Es pertinente resaltar los cambios introducidos al Convenio en relación con las enmiendas realizadas en los años 2014 y 2016, en primer término, la OIT adoptó



enmiendas al Convenio en relación con el abandono de los marinos y las prescripciones sobre la garantía financiera.

Señala la misma guía, que las enmiendas tienen por objeto brindar protección a la gente de mar cuando esta es abandonada y proporciona una garantía e indemnización financiera a los trabajadores y su familia en el caso de fallecimiento o discapacidad, pudiendo ser esta temporal o permanente, estas entraron en vigencia en el mes de enero del año 2017.

Infiriendo en lo anterior, supone entonces que los armadores deben contar con algún tipo de garantía financiera, que podría ser un seguro, accesible directamente para las tripulaciones, con fondos suficientes para proporcionar asistencia financiera oportuna en caso de abandono, evitando que haya gente de mar que quede abandonada por meses sin alimento, ni salarios sin que puedan retornar a sus hogares.

Referente a la repatriación de la gente de mar, señala la guía que se han implantado dentro de la enmienda una prestación a la cual la gente de mar tenga acceso directo a una asistencia rápida y directamente del proveedor de la garantía financiera, que incluye alojamiento, costos médicos y hasta 4 meses de salarios pendientes y otros gastos que se incurra de manera razonable vinculados al abandono.

En relación con la responsabilidad del armador, en la Regla 4.2, las enmiendas incluyen:

1. Obligación por parte del proveedor de la garantía financiera de realizar una notificación previa al Estado de abanderamiento y la gente de mar en caso de que



se anule o no se renueve la garantía financiera.

2. Obligación del proveedor de la garantía financiera de notificar al Estado de abanderamiento y la gente de mar de la anulación o no renovación de la garantía financiera.
3. Obligación que las pruebas de la garantía financiera se coloquen en la zona de alojamiento de la tripulación.
4. Una ampliación de la garantía financiera a fin de que cubra las reclamaciones contractuales.

Sobre las enmiendas propuestas en el año 2016, la guía señala que se propuso como una enmienda de importancia la que corresponde a la salud y la seguridad a bordo, proponiendo la inclusión de nuevas directrices sobre la eliminación de la intimidación y el acoso en el mar, la cual se previó a entrar en vigor a fines del año 2018.

Asimismo, se acordó establecer un grupo de trabajo para redactar propuestas para una futura enmienda al convenio, con el fin de proteger los salarios de la gente de mar, si esta fuere mantenida en cautiverio a consecuencia de actos de piratería o robos a mano armada.

Con el mismo propósito el grupo de trabajo debería recomendar mejoras al proceso de preparación de propuestas para futuras enmiendas al Código del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

2.2.4 Guía Sobre Estándares de Capacitación, Certificación y Vigilancia para la Tripulación (STCW) para la Gente de Mar, con las Enmiendas de Manila, 2010



Luego del análisis del articulado del Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, 1978, también llamado STCW, es preciso hacer referencia a la Guía STCW para la gente de mar, que contiene las enmiendas de Manila, del año 2010, destinada a la gente de mar de todos los rangos y nacionalidades, la cual sostiene como principal objetivo, verificar cómo aplican a la gente de mar, las enmiendas al Convenio Sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, elaborada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte.

Es preciso hacer referencia, que según indica la guía analizada, la revisión de las enmiendas de Manila 2010, constituyen la primera revisión importante de las enmiendas de 1995, que revisaron totalmente el Convenio STCW, lo cual devino porque este no estaba cumpliendo su objetivo (mejorar las normas profesionales en todo el mundo), por lo que los miembros de la OMI estimaron pertinente enmendarlo. Esta enmienda se llevó a cabo a principios de 1990 y el Convenio en su forma enmendada pasó a llamarse el STCW-95.

Indica el prólogo de la guía, que el objetivo del Convenio STCW y sus enmiendas, es establecer las normas internacionales necesarias para que los centros de formación y educadores desarrollen las aptitudes y competencias exigidas a la gente de mar en la actualidad, a fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la protección marítima, el buen desempeño de la navegación y la protección del medio

marino.



Señala la guía que el referido Convenio y sus enmiendas, establece la expedición de los títulos y controla las organizaciones de las guardias. Refiere, además que sus disposiciones no solo se aplican a la gente de mar, sino también a los armadores de buques, los centros de formación y las administraciones marítimas nacionales.

Siendo el caso que la guía STCW, indica que el objetivo de las enmiendas de Manila del año 2010 fue incluir todos los cambios determinados en 1995, así como abordar nuevas tecnologías, irregularidades, interpretaciones y disposiciones desactualizadas. Se hizo énfasis en la mejora de las disposiciones de control y comunicación de la titulación en el cumplimiento de los requisitos específicos de la navegación en alta mar y de cabotaje. Se acordó armonizar, siempre que fuese posible, el Convenio STCW en su forma enmendada con las disposiciones del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

Se estima oportuno hacer referencia a lo indicado por la guía, en cuanto al contenido del Convenio y sus enmiendas, señalando que el Convenio STCW-78 se centró exclusivamente en el conocimiento; la enmienda del año 1995 enfatizó en las habilidades prácticas y las competencias respaldadas por el conocimiento teórico; en tanto que las enmiendas del año 2010 sumaron más importancia a la competencia que al periodo de embarco o de formación.



CAPÍTULO III

3. Instituciones y Organizaciones competentes en asuntos marítimos y laborales

Dentro del presente capítulo se abordarán las instituciones y organizaciones que ejercen competencia en asuntos marítimos y laborales, tanto dentro del ámbito nacional como internacional, a fin de conocer su estructura organizacional y sus funciones, por considerar su incidencia con el factor humano y por ende sus principios y objetivos se relacionan con el desarrollo del trabajo marítimo.

3.1 Internacional

3.1.1 Organización Marítima Internacional (OMI)

“La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad y la protección del transporte marítimo internacional y de la prevención de la contaminación por los buques. También trata asuntos jurídicos, entre ellos las cuestiones relativas a responsabilidad civil e indemnizaciones, así como la facilitación del tráfico marítimo internacional. Fue creada en virtud de un convenio adoptado el 17 de marzo de 1948 en Ginebra, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, y se reunió por primera vez en enero de 1959.”³⁰

Se estima de importancia señalar como antecedente, que fue mediante el Convenio Constitutivo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO), del

³⁰ <https://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx> (Consultado: 25 de abril de 2023)

año 1948, que surge esta organización, y que fue en el año de 1982 que se nombró Organización Marítima Internacional (OMI).



Dentro del Convenio Constitutivo referido, en su Artículo 1, señala los objetivos de la OMI, enunciados así:

1. El primer objetivo se propone, proporcionar un sistema de cooperación entre los estados, dentro de la normativa legal que corresponda, enfocada en la navegación comercial internacional, buscando alentar y facilitar que de manera generalizada se adopten normas prácticas y congruentes, relacionadas a la seguridad marítima para alcanzar la eficiencia de la navegación, prevención y contención de la contaminación del mar, que ocasionan los buques y dar respuesta a todas las cuestiones administrativas y jurídicas que se relacionan con los objetivos prescritos en el artículo.
2. El segundo objetivo, persigue esta organización, eliminar las medidas discriminatorias y de restricciones innecesarias, que aplican los estados a la navegación comercial internacional, con la finalidad de fomentar la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin discriminación; asimismo, coadyuvar en el estímulo de la marina mercante nacional de los estados, para su mejor desarrollo y con la finalidad de elevar la seguridad nacional.
3. El tercer objetivo, la organización se plantea examinar todas aquellas prácticas desleales de las empresas de navegación marítima.



4. El cuarto objeto, busca la posibilidad de examinar todo lo relacionado con la navegación marítima y los efectos de ésta en el medio marino, por lo que alcanzar esta posibilidad conlleva a que pueda ser sometida por cualquiera de los órganos especializados de las Naciones Unidas.
5. El quinto objetivo, da dirección para procurar la existencia de intercambio de información entre los estados, en los asuntos sometidos a consideración de la organización.

3.1.1.1 Funciones

La OMI como organismo especializado de las Naciones Unidas y Autoridad Marítima Mundial, tiene como función principal establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz y que se adopte y aplique en el plano internacional; asimismo de conformidad con el Artículo 2 del Convenio Constitutivo, tiene funciones especiales, enunciadas así:

1. Examinará los asuntos surgidos en virtud que le sean remitidos por los estados miembros, o cualquier otro órgano u organismo especializado de las Naciones Unidas, así como organizaciones intergubernamentales, de igual manera podrá formular recomendaciones en el intercambio de información que se traslade entre los estados.
2. Propondrá la preparación de proyectos de convenios, acuerdos u otros instrumentos congruentes y emitirá la recomendación a los gobiernos y a las



organizaciones intergubernamentales, así como podrá convocar a las conferencias que estime necesarias.

3. Promoverá un sistema de consultas entre los estados miembros e intercambio de información entre estos.
4. Ejercerá las funciones que surjan en ocasión de la relación de casos que sean remitidos entre los estados miembros, convenios, acuerdos u otros instrumentos, asimismo; consultas e intercambio de información.
5. Proporcionará según la necesidad, y de conformidad con el Comité de Cooperación Técnica, considerando la competencia de la organización.

3.1.1.2 Organización

La estructura organizacional de la Organización Marítima Internacional está conformada por “una Asamblea, un Consejo y cinco Comités principales: el Comité de seguridad marítima, el Comité de protección del medio marino, el Comité jurídico, el Comité de cooperación técnica y el Comité de facilitación, y una serie de subcomités que apoyan la labor de los principales comités técnicos.” ³¹ Por lo que se enuncian de la manera siguiente:

³¹ <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx> (Consultado: 25 de abril de 2023)



Asamblea

La asamblea constituye el órgano principal y rector de la organización, la cual está conformada por todos los estados miembros, quienes se reúnen una vez cada dos años en sesiones ordinarias, pudiendo también reunirse en sesiones extraordinarias en caso de ser necesario y en cualquier momento cuando así lo estime el consejo. Lo anterior se encuentra regulado en el Artículo 12 del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional.

Las funciones que desarrolla se encuentran contenidas en el Artículo 15 del Convenio Constitutivo, de la manera siguiente:

- “a) Elegir entre sus Miembros, con exclusión de los Miembros asociados, en cada periodo de sesiones ordinario, un Presidente, y, dos Vicepresidentes que permanecerán en funciones hasta el siguiente de esos periodos.
- b) Establecer su propio Reglamento interior, salvo disposición en otro sentido que pueda figurar en la Convención.
- c) Constituir los órganos auxiliares temporales o, si el Consejo lo recomienda los permanentes que juzgue necesarios.
- d) Elegir los miembros que hayan de estar representados en el Consejo, de conformidad con lo dispuesto en artículo 17.
- e) Hacerse cargo de los informes del Consejo y examinarlos, y resolver toda cuestión que le haya sido remitida por el Consejo.
- f) Aprobar el programa de trabajo de la Organización.
- g) Someter a votación el presupuesto y establecer las medidas de orden financiero de la Organización de acuerdo con la parte XII.
- h) Revisar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización.



- i) Desempeñar las funciones propias de la Organización a condición, no obstante de que las cuestiones relacionadas con los párrafos a) y B) del artículo 2 sean sometidas por la Asamblea a la consideración del Consejo para que esté formule las recomendaciones o prepare los instrumentos adecuados; a condición, además, de que cualesquiera recomendaciones o instrumentos sometidos por el Consejo a la consideración de la Asamblea y no aceptados por ésta sean remitidos de nuevo al Consejo a fines de examen ulterior, con las observaciones que la Asamblea pueda haber hecho.
- j) Recomendar a los Miembros la aprobación de reglamentos y directrices relativas a la seguridad marítima, a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y a otras cuestiones relacionadas con los efectos del tráfico marítimo en el medio marino, asignadas a la Organización por aplicación directa de instrumentos internacionales o en virtud de lo dispuesto en ellos, o la aprobación de enmiendas a tales reglamentaciones y directrices que le hayan sido remitidas.
- k) Tomar las medidas que estime apropiadas para fomentar la cooperación técnica de conformidad con el artículo 2 e), teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo.
- l) Decidir en cuanto a la convocación de toda conferencia internacional o a la adopción de cualquier otro procedimiento idóneo para la aprobación de convenios internacionales o de enmiendas a cualesquiera convenios internacionales que hayan sido preparados por el Comité de seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica u otros órganos de la Organización.



m) Remitir al consejo, para que éste las examine o decida acerca de ellas, todas las cuestiones que sean competencia de la Organización, con la salvedad de la función relativa a la formulación de recomendaciones en virtud del párrafo j) del presente artículo, que no podrá ser delegada.”

Consejo

Al hablar del consejo es preciso señalar que “es el órgano ejecutivo de la OMI y es responsable ante la Asamblea de la supervisión de la labor de la OMI. En el tiempo que media entre períodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo desempeña todas las funciones que le corresponden a ésta, excepto la formulación de recomendaciones a los Gobiernos en lo atinente a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, función que queda reservada para la Asamblea en virtud de lo dispuesto en el artículo 15 j) del Convenio constitutivo.”³²

Según señala el Artículo 16 del convenio constitutivo, el Consejo está integrado por 40 miembros, elegidos por la Asamblea y el Artículo 18, establece que los miembros serán reelegibles.

Asimismo, el Artículo 17 del Convenio en mención, establece que, en la elección de los miembros del consejo, la Asamblea observará los criterios siguientes:

“a) Diez serán estados con los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales;

³² <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx> (consultado el 02 de mayo de 2023)



- b) Diez serán otros estados que tengan los mayores intereses en el comercio marítimo;
- c) Veinte serán los Estados no elegidos con arreglo a lo dispuesto en a) y b), que tengan intereses especiales en el transporte marítimo o en la navegación y cuya integración en el Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo.”

Al hacer referencia a las funciones que le asisten al Consejo, se puede señalar dentro de ellas las siguientes:

- “-Coordinar las actividades de los órganos de la Organización
- Examinar los proyectos de programa de trabajo y de presupuesto de la Organización y someterlos a la consideración de la Asamblea.
- Recibir los informes y propuestas de los comités y de otros órganos y transmitirlos a la Asamblea y a los Estados Miembros junto con sus propias observaciones y recomendaciones, según proceda.
- Nombrar al Secretario General, a reserva de la aprobación de la Asamblea.
- Concertar acuerdos o arreglos referentes a las relaciones de la organización con otras organizaciones, sujetos a la aprobación de la Asamblea.”³³

El Convenio en su Artículo 19 establece que el Consejo elige a su presidente y debe establecer su reglamento interior, así como que el Consejo para constituir quórum requiere de veintiséis miembros, señalando además la frecuencia en la cual se reunirá.

³³ <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx> (consultado el 2 de mayo de 2023)



Es de relevancia señalar que dentro de la estructura de la Organización Marítima Internacional existen una secretaría y cuatro comités, dentro de los cuales se encuentran los siguientes:

- a) Comité de seguridad marítima (MSC)
- b) Comité jurídico
- c) Comité de protección del medio marino
- d) Comité de cooperación técnica

3.1.2 Organización Internacional del Trabajo (OIT)

La Organización Internacional del Trabajo -OIT- es una organización especializada de Naciones Unidas, la cual "fue creada en 1919, como parte del Tratado de Versalles que terminó con la Primera Guerra Mundial, y reflejó la convicción de que la justicia social es esencial para alcanzar una paz universal y permanente."³⁴

La OIT se rige por su constitución, la cual "fue elaborada entre enero y abril de 1919 por una Comisión del Trabajo establecida por la Conferencia de Paz, que se reunió por primera vez en París y luego en Versalles. La Comisión, presidida por Samuel Gompers, presidente de la Federación Estadounidense del Trabajo (AFL), estaba compuesta por representantes de nueve países: Bélgica, Cuba, Checoslovaquia, Francia, Italia, Japón, Polonia, Reino Unido y Estados Unidos. El resultado fue una

³⁴ <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang-es/index.htm> (Consultado el 27 de abril de 2023)



organización tripartita, la única en su género con representantes de gobiernos, empleadores y trabajadores en sus órganos ejecutivos.³⁵

Es preciso señalar que la OIT, es la única agencia tripartita de la ONU, que actualmente reúne a gobiernos, empleadores y trabajadores de 187 estados miembros.

El objetivo de la OIT es reunir a gobiernos, empleadores y trabajadores para establecer normas de trabajo, desarrollar políticas y programas, a fin de cubrir las necesidades de los trabajadores. Asimismo, dentro de su misión sustenta que está fundamentada en cuatro objetivos estratégicos, señalando los siguientes:

“Promover y cumplir las normas y los principios y derechos fundamentales en el trabajo;

Crear mayores oportunidades para que mujeres y hombres puedan tener empleos e ingresos dignos;

Mejorar la cobertura y la eficacia de una seguridad social para todos;

Fortalecer el tripartismo y el diálogo social.”³⁶

Dentro de la dinámica de la OIT, tanto trabajadores como empleadores, les asiste el mismo derecho de voto que los gobiernos al deliberar dentro de la asamblea, esto en

³⁵ <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--es/index.htm> (Consultado el 27 de abril de 2023)

³⁶ <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/mission-and-objectives/lang--es/index.htm#:~:text=%C3%9Anica%20agencia%20'tripartita'%20de%20la,de%20todos%2C%20mujeres%20y%20hombres.> (consultado el 2 de mayo de 2023)



atención a su estructura tripartita, lo que permite que la voluntad de las partes se refleje en los instrumentos laborales que emite.

3.1.2.1 Funciones

Dentro de las funciones de la Organización Internacional del Trabajo, se pueden señalar:

“Promover y fortalecer la cooperación para el desarrollo institucional y la modernización de la formación profesional entre los países de América Latina y el Caribe y entre la región de las Américas y otras regiones del mundo.

Contribuir al diseño y la gestión de políticas públicas de formación profesional acordes con el programa de trabajo decente y en el marco de las estrategias y planes nacionales definidos entre la OIT y los gobiernos, las organizaciones de empleadores y de trabajadores.

Desarrollar una comunidad de aprendizaje y gestión del conocimiento en formación profesional a través de la recuperación crítica, sistematización y disseminación de información, experiencias e innovaciones.

Promover la investigación relacionada con la institucionalización de la formación, atendiendo criterios de eficiencia, competitividad, productividad, calidad, equidad social y respeto de las normas internacionales del trabajo.”³⁷

³⁷ <https://www.ilo.org/cinterfor/sobre-cinterfor/misi%C3%B3n/lang--es/index.htm> (consultado el 27 de abril de 2023)



3.1.2.2 Organización

Como ya se señaló la OIT es un ente tripartito, y al hablar de su organización se puede indicar que ejerce sus funciones mediante tres órganos fundamentales, los cuales están conformados por representantes de gobiernos, empleadores y trabajadores de sus miembros.

La Organización Internacional del Trabajo, está integrada por los órganos siguientes:

Conferencia General de Representantes de los Miembros

La Conferencia Internacional del Trabajo, es quien dicta las normas internacionales del trabajo y establece las políticas generales de la organización, la cual “con frecuencia es denominada el Parlamento Internacional del Trabajo, se reúne una vez al año. Es también un foro para la discusión de cuestiones sociales y laborales fundamentales.”³⁸

Refiere el Artículo 3 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, que la Conferencia Internacional del Trabajo se celebra una vez al año, en Ginebra Suiza, en la cual se reúnen los representantes de los estados miembros, cada delegación está integrada por dos delegados gubernamentales, un delegado empleador y un delegado trabajador, y los consejeros técnicos respectivos; los

³⁸ <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/lang-es/index.htm> (consultado el 2 de mayo de 2023)



delegados empleador y trabajador se designan de acuerdo con las organizaciones nacionales más representativas de los empleadores y de los trabajadores.

Funciones

Dentro de las funciones de la Conferencia, refiere la Constitución de la OIT:

- a) Como función principal puede considerarse, el elaborar y adoptar convenios y recomendaciones, instrumentos que contienen normas internacionales del trabajo.
- b) Corresponde a la Conferencia supervisar que los convenios y recomendaciones sean aplicados en el plano nacional; así como revisar las memorias que los estados miembros presentan con relación al cumplimiento de las obligaciones contraídas al ratificar los convenios y recomendaciones.
- c) Examinar los informes globales que contienen los cuatro derechos fundamentales.
- d) Realiza debates sobre cuestiones sociales y laborales que revisten importancia para el mundo entero.
- e) La Conferencia también adopta resoluciones que proporcionan orientaciones para la política general y las actividades futuras de la OIT.



El Consejo de Administración

Es el órgano ejecutivo de la OIT y se reúne tres veces al año en Ginebra. Toma decisiones sobre la política de la OIT y establece el programa y el presupuesto, que después es sometido a la Conferencia para su adopción.”³⁹

Funciones

Dentro de las funciones del Consejo de Administración señala el Artículo 14 de la Constitución de la OIT:

- a) Determina el orden del día de la Conferencia Internacional del Trabajo;
- b) Adopta el programa y presupuesto antes de su presentación a la Conferencia;
- c) Elige al director general;
- d) Fijará reglas para lograr que se efectúe una preparación técnica y cabal, antes de la adopción de un convenio o de una recomendación por la conferencia.

La Oficina Internacional del Trabajo

“Es la secretaría permanente de la Organización Internacional del Trabajo. Es responsable por el conjunto de actividades de la OIT, que lleva a cabo bajo la supervisión del Consejo de Administración y la dirección del Director General.”⁴⁰

³⁹ <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/lang--es/index.htm> (Consultado el 3 de mayo de 2023)

⁴⁰ <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/lang--es/index.htm> (Consultado el 3 de mayo de 2023)

Indica la Constitución de la OIT, que tanto el consejo de administración como la oficina son asistidos en sus funciones por comisiones tripartitas; asimismo, reciben apoyo de los comités de expertos en materias específicas.

Funciones

Establece el Artículo 10 de la Constitución de la OIT, como funciones de la oficina internacional del trabajo, las siguientes:

- a) La compilación y distribución de todas las informaciones concernientes a la reglamentación internacional de las condiciones de vida y de trabajo de las trabajadoras y trabajadores, en particular el estudio de las cuestiones que hayan de someterse a la conferencia con miras a la adopción de convenios internacionales, así como la realización de encuestas especiales ordenadas por la conferencia o por el consejo de administración.
- b) Preparará los documentos sobre los diversos puntos del orden del día de las reuniones de la conferencia;
- c) Prestará a los gobiernos, cuando éstos la soliciten, toda la ayuda posible para elaborar una legislación basada en las decisiones de la conferencia y para mejorar las prácticas administrativas y los sistemas de inspección;
- d) Cumplirá, de conformidad con las disposiciones de la constitución los deberes que le competen en relación con la aplicación efectiva de los convenios;
- e) Redactará y editará, en los idiomas que el consejo de administración considere convenientes, publicaciones sobre cuestiones relativas a la industria y al trabajo que tengan interés internacional;

- f) Y tendrá otras facultades y obligaciones que la conferencia o el consejo de administración considere conveniente encomendar.

3.1.3 Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Refieren los Estatutos de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, enmendados en abril de 2022, en su preámbulo que “La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, fundada en 1896, es una organización internacional que tiene por objeto agrupar las organizaciones sindicales de trabajadores y trabajadoras del transporte de todos los países, sin distinción de color, de nacionalidad, de raza o de creencia.”

Señalan los estatutos citados, que dentro de los miembros declarados por las organizaciones afiliadas se dividen en secciones profesionales de trabajadores de todo tipo de transportes, dentro de las cuales es de especial interés para la presente investigación la sección de gente de mar, asimismo indica que existe un departamento especial de gente de mar.

Es preciso inferir que la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, también denominada ITF, es la principal autoridad mundial en materia de transporte, constituyéndose como una entidad democrática conformada por organizaciones sindicales afiliadas, dentro de cual se agremian sindicatos de trabajadores de todo tipo de transporte, incluyendo a la gente de mar, dentro de una sección específica.

Objetivos

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, de conformidad a lo establecido en el Artículo I de sus Estatutos, señala dentro de los objetivos de esta organización internacional, los siguientes:

- a) Promover el respeto de los derechos sindicales y humanos en todo el mundo;
- b) Trabajar por la paz basada en la justicia social y el progreso económico;
- c) Ayudar a sus sindicatos afiliados a defender los intereses económicos, sociales, profesionales, educativos y culturales de sus miembros;
- d) Proporcionar servicios de investigación e información a sus afiliados;
- e) Proporcionar asistencia general a los trabajadores del transporte en la defensa de sus intereses económicos, sociales, profesionales, educativos y culturales.

3.1.3.1 Funciones

De acuerdo con lo establecido en el manual de la ITF, 2:1 Panorámica, dentro de las funciones que ejerce la ITF, es preciso señalar las siguientes:

1. Representar los intereses de los sindicatos del transporte en organizaciones que toman decisiones en relación de los puestos de trabajo, condiciones de empleo o seguridad en la industria del transporte, entre las cuales se pueden mencionar la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

2. Informar y asesorar a los sindicatos sobre los avances en la industria del transporte en otros países o regiones del mundo.
3. Proporcionar educación enfocada al desarrollo de sindicatos de transporte fuertes y democráticos, a través del departamento de educación especializado;
4. Organizar la solidaridad internacional, cuando surge un conflicto entre los sindicatos del transporte de algún país, con los empleadores o el gobierno y necesitan ayuda directa de sindicatos de otros países.⁴¹

3.1.3.2 Organización

Congreso

Establece el Artículo IV de los Estatutos de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, que el Congreso es la autoridad máxima de la ITF, el cual puede celebrarse en forma ordinaria cada cinco años en el lugar y la fecha que señale el Comité Ejecutivo; asimismo, puede convocarse un Congreso de forma extraordinaria, cuando así lo decida el Comité Ejecutivo o bien cuando sea solicitado por escrito por organizaciones afiliadas representativas. Tienen derecho a ser parte del congreso todas las organizaciones afiliadas que hayan abonado sus cuotas.

Comité Ejecutivo

En relación con el Comité Ejecutivo, señala el Artículo V de los Estatutos de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, que será electo por el

⁴¹ <https://www.itfseafarers.org/es/about-us> (Consultado el 04 de mayo de 2023)

Congreso, siendo este el órgano director de la ITF en el Congreso ordinario, le corresponde ejecutar las decisiones e instrucciones del Congreso y vela por la aplicación de las disposiciones contenidas en los estatutos. Dentro de sus facultades se encuentra dirigir los asuntos de la ITF, tomar las medidas y decisiones necesarias para los intereses de la ITF y de sus organizaciones afiliadas.

Comité Director

Según lo preceptuado por el Artículo VI de los Estatutos de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, el Comité Director está compuesto por las personas que asumen la Presidencia de la ITF, las Vicepresidencias y la Secretaría General, además de otros miembros del Comité Ejecutivo, estos ejercen las funciones delegadas por el Comité Ejecutivo y otorgadas por los estatutos de la ITF.

3.2 Nacionales:

3.2.1 Autoridad Marítima Nacional (Ministerio de la Defensa Nacional)

En Guatemala por disposición legal, corresponde al Ministerio de la Defensa Nacional ejercer la función de Autoridad Marítima Nacional, lo cual permite al Estado de Guatemala, enfrentar los desafíos que se presentan en la actualidad en el ámbito marítimo nacional e internacional, considerando que los instrumentos que emite la autoridad marítima mundial regulan y fomentan en un marco de igualdad el comercio y el desarrollo para los pueblos.

Por lo que se considera preciso abordar la estructura organizacional, funciones y competencias que se le han asignado a la Autoridad Marítima Nacional, debiendo considerarse además, que la posición geoestratégica de Guatemala ante el resto del mundo, la dota de ventajas que deben ser aprovechadas mediante la educación, formación, titulación y certificación de la gente de mar guatemalteca, a efecto que esta pueda alcanzar un mejor desarrollo humano, por ende mejores oportunidades en el ámbito laboral marítimo.

En el Artículo 244 de la Constitución Política de la República de Guatemala del año de 1985, establece la integración, organización y fines del Ejército, estableciendo en su primer párrafo que “El Ejército de Guatemala, es una institución destinada a mantener la independencia, la soberanía y el honor de Guatemala, la integridad del territorio, la paz y la seguridad interior y exterior.”

Asimismo, en el tercer párrafo del mismo artículo señala que el Ejército de Guatemala, está integrado por las fuerzas de tierra, aire y mar.

En el Artículo 8 del Decreto Número 20-76 del 18 de junio de 1976, del Congreso de la República de Guatemala, regula que el Ejército de Guatemala, estará encargado de velar por el respeto de los derechos de la república sobre su mar territorial y sobre la zona económica exclusiva.

El Artículo 4, en romanos I) literal d) del Reglamento para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, Acuerdo Gubernativo Número 112-2021, del 28 de mayo de 2021, define la Autoridad Marítima, literalmente así: “institución estatal rectora en la

materia marítima, que ejerce el poder soberano del Estado, en el territorio nacional, sobre las naves y gente de mar y en todo lugar sobre los buques de bandera guatemalteca, por medio del régimen jurídico correspondiente, la cual recae en el Ministerio de la Defensa Nacional. Será la responsable de la implantación de las disposiciones relativas a la protección marítima, de conformidad a lo establecido en el presente reglamento y de las coordinaciones necesarias para cumplir con esta responsabilidad;"

Asimismo, es preciso señalar el Artículo en mención en romanos I) inciso e), literalmente define a la Autoridad Marítima Local, así: "autoridad rectora en materia marítima, ejercida por la Comandancia y Capitanía de Puerto, adscrita al Ministerio de la Defensa Nacional, en su jurisdicción;"

De igual manera es necesario referirse al romano I, literal j), del mismo Artículo, en el que define a la Comandancia y Capitanía de Puerto, como el: "Comando Militar Especial que integra la organización del Ejército de Guatemala, para ejercer funciones de Estado Rector de Puerto, Estado de Bandera y Estado Ribereño;"

Señala el Artículo 5 del mismo Reglamento, que el Ministerio de la Defensa Nacional, es la autoridad marítima como entidad gubernamental responsable en materia de protección marítima.

Según preceptúa el Artículo 71 del Acuerdo Gubernativo Número 112-2021, del 28 de mayo de 2021, la autoridad designada para la protección portuaria coordinará con la Escuela Naval de Guatemala, lo relativo a los temas de protección establecidos en



los cursos modelo de la Organización Marítima Internacional, asimismo; la Autoridad Marítima Nacional, de conformidad a lo establecido en los instrumentos internacionales de los que es Estado parte, certifica y validará la capacitación y formación establecida en los cursos modelo de la Organización Marítima Internacional, relacionados con la protección de buques e instalaciones portuarias.

Es de importancia hacer referencia que corresponde al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, en su calidad de autoridad designada para la protección portuaria, llevar un registro de los títulos, certificados, diplomas extendidos por centros de formación y capacitación autorizados, nacionales e internacionales, que sean presentados para su acreditación, lo cual es regulado en los Artículos 5 y 84 del Acuerdo Gubernativo Número 112-2021, del 28 de mayo de 2021.

Asimismo, la Autoridad Marítima Nacional llevará un registro de gente de mar, en el cual deberán registrarse quienes ejerzan las siguientes funciones:

Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM), Oficial de Protección del Buque (OPB), Oficial de Comunicación Marítima (OCOM), Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias (OPIP), Auditor de Protección Portuaria (APIP).

3.2.1.1 Funciones

En referencia a las funciones, señala el Artículo 8, del Reglamento para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, Acuerdo Gubernativo Número 112-2021, que son atribuciones de la Autoridad Marítima las siguientes:



- “a) Determinar el nivel de protección aplicable a los buques;
- b) Aprobar el plan de protección del buque y sus correspondientes enmiendas;
- c) Verificar el cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, asimismo expedir el certificado internacional de protección del buque;
- d) Establecer los niveles de protección relacionados a buques y garantizar el suministro de información sobre los mismos;
- e) Ejecutar las medidas de control y cumplimiento referente a la protección marítima;
- f) Someter a prueba los planes aprobados;
- g) La Autoridad Marítima por medio del OCOM, recibirá las alertas de protección enviadas por los buques y deberá coordinar la respuesta a los mismos;
- h) Evaluar y acreditar a las organizaciones de Protección Reconocidas (OPR), en materia de protección de los Buques. Para el efecto, elaborará el normativo interno para calificación, acreditación y control de las mismas.”

Asimismo, en el Artículo 71 del mismo cuerpo legal en mención establece otra función muy importante de la Autoridad Marítima Nacional, como lo es certificar y validar la capacitación y formación establecida en los cursos modelo de la Organización Marítima Internacional, relacionados con la protección de buques e instalaciones portuarias.

Señala, además el Artículo 4 del Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de la Defensa Nacional, Acuerdo Gubernativo Número 130-2016, en la literal A. numeral 4. el Viceministerio de Marina y en la literal B. la Dirección General de Asuntos Marítimos, y en el literal B. numeral 3. el Departamento de Titulación y Competencia de la gente

de mar, siendo estas dependencias las que coadyuvan en el cumplimiento de sus funciones al Ministerio de la Defensa Nacional.

Según establece el Artículo 1, del Acuerdo Gubernativo Número 65 de fecha 7 de marzo de 2014, se designó al Ministerio de la Defensa Nacional, como el ente encargado de la administración y ejecución del Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, así como del Código y sus enmiendas.

Es necesario referir que algunas funciones que dentro de la organización de la Autoridad Marítima Nacional, han sido delegadas a las dependencias que en materia marítima tienen competencia se mencionan las atribuciones de la Dirección General de Asuntos Marítimos del Ministerio de la Defensa Nacional, de acuerdo a lo que señala el Artículo 9 del Reglamento para la Aplicación del Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978, enmendado; Acuerdo Gubernativo Número 10-2014 del 4 de junio de 2004, entre las que se pueden mencionar las siguientes:

- “1. Asesorar al Ministerio de la Defensa Nacional sobre la conveniencia de suscribir convenios y protocolos internacionales relacionados a la gente de mar.
2. Someter a consideración del Ministerio de la Defensa Nacional proyectos de leyes, reglamentos, acuerdos de cooperación y otras normativas que contribuyan a la efectiva aplicación del Convenio.
3. Mantener enlace con la Organización Marítima Internacional, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.

4. Emisión y control de los documentos de acreditación de la gente de mar, a través de medios magnéticos o bases de datos establecidos para el efecto".

Asimismo, es de importancia hacer mención de establecido en la literal b) del Artículo 2 de la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022 del Congreso de la República de Guatemala del 01 de marzo del año 2022, indicando que el Ministerio de la Defensa Nacional en su carácter de autoridad marítima es responsable de velar por la seguridad en los puertos, y la emisión de los certificados correspondientes a los asuntos marítimos que le incumben de conformidad con la aplicación de la presente Ley.

3.2.1.2 Organización

El Ministerio de la Defensa Nacional, para cumplir las funciones que le asisten como Autoridad Marítima Nacional, lo efectúa a través de su estructura administrativa, la cual se encuentra contenida en romanos I. Funciones Sustantivas, literal A y numeral 3, del Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de la Defensa Nacional, Acuerdo Gubernativo Número 130-2016, del 27 de junio de 2016, señalando dentro de dicha estructura al Viceministro de Marina del Ministerio de la Defensa Nacional, asimismo; en el literal B establece la Dirección General de Asuntos Marítimos del Ministerio de la Defensa Nacional y en la literal C, hace referencia a la Dirección General de Capitanías de Puerto del Ministerio de la Defensa Nacional.

Viceministerio de Marina de la Defensa Nacional

El Viceministerio de Marina, fue creado según lo establecido en el Artículo 1. del Acuerdo Gubernativo Número 44-2012, del 7 de marzo de 2012, cuyas funciones específicas se establecen en el reglamento orgánico interno correspondiente.

Funciones

Son funciones del Viceministro de Marina del Ministerio de la Defensa Nacional, de conformidad a lo que señala el Artículo 9 del Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de la Defensa Nacional, Acuerdo Gubernativo Número 130-2016, del 27 de junio de 2016, el cual de manera textual indica:

- “A. Atender el buen funcionamiento y organización de las funciones de Estado Rector de Puerto, Estado de Bandera y Estado Ribereño, inherentes al ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional por delegación del Ministro de la Defensa Nacional;
- B. Asistir al Ministro en asuntos generales de Gobierno cuando sea requerido para ello, con énfasis en lo relacionado a la Autoridad Marítima Nacional con los demás organismos del Estado;
- C. Representar al Ministro en las actividades que este le asigne;
- D. Refrendar con su firma los Acuerdos Ministeriales y documentos relacionados con asuntos marítimos nacionales que le correspondan de conformidad con la ley;
- E. Otras que le sean asignadas en las demás leyes y reglamentos, con énfasis en asuntos marítimos nacionales.”

Dirección General de Asuntos Marítimos del Ministerio de la Defensa Nacional

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 11 del Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de la Defensa Nacional, Acuerdo Gubernativo Número 130-2016, del 27 de junio de 2016, la Dirección General de Asuntos Marítimos del Ministerio de la Defensa Nacional, es considerada una dependencia de carácter especializado, que tiene bajo su cargo la administración de las funciones de estado de bandera y estado ribereño, con el objeto de incrementar la seguridad y protección marítima, eficiencia de la navegación y prevenir la contaminación desde los buques en los espacios acuáticos soberanos y jurisdiccionales guatemaltecos.

Funciones

Son funciones de la Dirección General de Asuntos Marítimos del Ministerio de la Defensa Nacional, las reguladas en el Artículo 12 del Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de la Defensa Nacional, Acuerdo Gubernativo Número 130-2016, del 27 de junio de 2016, enunciadas así:

- “A. Administrar, dirigir y conducir todo lo relacionado en asuntos marítimos;
- B. Administrar las funciones de Estado de Bandera en coordinación con la Dirección General de Capitanías de Puerto del Ministerio de la Defensa Nacional; y la administración de las funciones de Estado Ribereño en coordinación con la Comandancia de la Marina de la Defensa Nacional, en relación con el régimen jurídico marítimo nacional e internacional;
- C. Proponer la aprobación de instrumentos legales y procedimientos para la

prestación de servicios marítimos en los espacios acuáticos nacionales, en los que haya que resguardar la seguridad y protección marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención de la contaminación desde los buques de acuerdo a su competencia;

- D. Asesorar sobre la conveniencia de suscribir convenios internacionales relacionados con asuntos de interés marítimo;
- E. Promover la aprobación de normativas necesarias que contribuyan a la implementación nacional de los convenios marítimos adoptados por Guatemala;
- F. Mantener relación con organismos regionales e internacionales que emitan instrumentos relacionados al régimen marítimo, tales como la Organización Marítima Internacional -OMI-, Organización Internacional del Trabajo -OIT- Organización Hidrográfica Internacional -OHI- entre otras, a través de las entidades del Ministerio de Relaciones Exteriores;
- G. Establecer relaciones y mecanismos de trabajo con entidades públicas y privadas nacionales e internacionales, con la finalidad de atender asuntos marítimos que lo demanden;
- H. Promover la aprobación y cumplimiento de normativas relacionadas a la prevención de la contaminación desde los buques, seguridad de los buques, protección marítima, educación e investigación marítima en los espacios acuáticos nacionales soberanos y jurisdiccionales;
- I. Administrar, regular y ejecutar las estipulaciones en materia de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, establecidas en convenios internacionales y leyes nacionales;
- J. Certificar, controlar y expedir las acreditaciones, para ejercer una función a bordo y en tierra, a personas individuales o jurídicas dedicadas a las actividades

marítimas y asuntos relacionados;

- K. Emitir dictamen técnico marítimo que contribuya a la seguridad y protección marítima, eficiencia de la navegación y prevención de la contaminación desde los buques;
- L. Aprobar y auditar los planes de protección de los buques de bandera nacional, según la normativa nacional e internacional vigente;
- M. Contribuir a la realización de actividades de investigación en los espacios acuáticos y supervisar que cumplan con los estándares nacionales e internacionales;
- N. Coordinar en casos excepcionales las zonas de fondeo y áreas especiales para uso de embarcaciones y artefactos navales, en coordinación con las autoridades correspondientes;
- Ñ. Administrar e implementar, todos aquellos convenios internacionales en materia marítima donde el Ministerio de la Defensa Nacional sea designado para tal efecto;
- O. Todas aquellas que por su especial naturaleza correspondan y otras que le sean asignadas en las demás leyes y reglamentos militares.”

Dirección General de Capitanías de Puerto del Ministerio de la Defensa Nacional

Señala el Artículo 13 del Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de la Defensa Nacional, Acuerdo Gubernativo Número 130-2016, del 27 de junio de 2016, que la Dirección General de Capitanías de Puerto del Ministerio de la Defensa Nacional, como dependencia de carácter especializado, tiene a su cargo administrar las funciones de estado rector del puerto y estado de bandera, con el objeto de

estandarizar los procedimientos para el cumplimiento de normativas marítimas vigentes, a bordo de embarcaciones nacionales y buques extranjeros en los diferentes puertos de la república de Guatemala, contribuyendo a la seguridad de la navegación, protección marítima, facilitación, investigación de accidentes marítimos y prevenir la contaminación desde los buques en los espacios acuáticos soberanos guatemaltecos en la extensión y forma que determinen las leyes o los tratados internacionales ratificados por Guatemala.

Funciones

Son funciones de la Dirección General de Capitanías de Puerto del Ministerio de la Defensa Nacional, las establecidas en el Artículo 14 del Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de la Defensa Nacional Acuerdo Gubernativo Número 130-2016, del 27 de junio de 2016, de las cuales se citan las siguientes:

- "A. Administrar, dirigir y conducir todo lo relacionado en asuntos de las capitanías de puerto;
- B. Administrar las funciones de Estado Rector de Puerto en coordinación con las Comandancias y Capitanías de Puerto; y la administración de las funciones de Estado de Bandera, en coordinación con la Dirección General de Asuntos Marítimos del Ministerio de la Defensa Nacional;
- C. Administrar la aplicación del Registro Nacional de Buques (RENABE), artefactos navales y otras aplicaciones que en el futuro se desarrollen, en coordinación con el Comando de Comunicaciones e Informática, mientras se obtienen capacidades propias;

- D. Emitir certificados estatutarios a los buques de bandera nacional, según corresponda;
- E. Ejercer las funciones de Estado Rector de Puerto con base en las normativas nacionales e internacionales vigentes;
- F. Recomendar la creación o supresión de Comandancias y Capitanías marítimas, lacustres y fluviales, en los lugares que se considere conveniente para el buen ejercicio de sus funciones;
- G. Llevar el control de artefactos navales, buques y embarcaciones nacionales, matriculadas y/o abanderadas en las capitanías de puerto, desde su adquisición o construcción hasta su baja de los registros, a través de medios establecidos para el efecto;
- H. Llevar el registro de recalada de las embarcaciones nacionales y extranjeras que arriban a los puertos de la república de Guatemala, a través de los medios que considere necesarios;
- I. Administrar y coordinar los procesos de investigación de accidentes marítimos, desde el punto de vista técnico marítimo de acuerdo a las leyes nacionales y los convenios internacionales sobre el tema, ratificados por Guatemala;
- J. Realizar funciones de enlace y coordinación con entidades gubernamentales y privadas, vinculadas con temas de su competencia;
- K. Proponer la aprobación de instrumentos legales y procedimientos para la prestación de servicios marítimos en los espacios acuáticos nacionales, en los que haya que resguardar la seguridad y protección marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención de la contaminación desde los buques de acuerdo a su competencia;
- L. Coordinar con las dependencias especializadas en aspectos marítimos del

Ministerio de la Defensa Nacional, el control del tráfico marítimo;

M. Todas aquellas que por su especial naturaleza correspondan y otras que le sean asignadas en las demás leyes y reglamentos militares”

3.2.3 Ministerio de Trabajo y Previsión Social

“El Ministerio de Trabajo y Previsión Social es la Institución del Estado encargada de promover y verificar el cumplimiento de la legislación laboral, así como elaborar e implementar políticas y programas con equidad, relativas al trabajo decente y la previsión social, en beneficio de la población trabajadora y grupos en riesgo de vulnerabilidad laboral.”⁴²

Dentro de la presente investigación se hace necesario abordar al Ministerio de Trabajo y Previsión Social, esto derivado de la función que le fue otorgada a esta cartera en la Ley Para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022 del Congreso de la República de Guatemala.

La referida norma en su Artículo 2, establece que es “el encargado de promover e impulsar el cumplimiento de la legislación laboral guatemalteca, dentro de su competencia, así como la autorización y registro de los contratos de trabajo en el mar o vías navegables. Asimismo, velará por el cumplimiento de los derechos laborales de los guatemaltecos en el extranjero en este régimen laboral, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores”.

⁴²<https://www.mintrabajo.gob.gt/index.php/nosotros/mision-vision-objetivos#:~:text=El%20Ministerio%20de%20Trabajo%20y,la%20poblaci%C3%B3n%20trabajadora%20y%20grupos> (Consultado el 07 de mayo de 2023)

Al referirnos a las funciones que ejecuta el Ministerio de Trabajo y Previsión Social, se estima de importancia citar lo que al respecto señala la Ley del Organismo Ejecutivo Decreto Número 114-97, Artículo 40, en especial lo establecido en la literal “c) Estudiar, discutir y, si fuere de beneficio para el país, recomendar la ratificación y velar por el conocimiento y la aplicación de los convenios internacionales de trabajo.” así, como la literal “e) En coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, representar al Estado en los organismos internacionales relacionados con asuntos de su competencia y en los procesos de negociación de convenios internacionales sobre el trabajo, así como velar por la aplicación de los que estuvieren vigentes.” Las anteriores literales denotan relevancia para la presente investigación con la naturaleza del trabajo que ejecuta la gente de mar.

3.2.3.1 Funciones

Establece el Reglamento Orgánico Interno Del Ministerio de Trabajo y Previsión Social, Acuerdo Gubernativo Número 215-2012, de fecha 5 de septiembre de 2012, en el Artículo 3, que las funciones que tiene asignadas el Ministerio de Trabajo y Previsión Social son las siguientes:

- “1. Formular la política laboral, salarial, de higiene y seguridad en el trabajo del país y en general la política de trabajo decente;
2. Diseñar, promover y desarrollar las políticas de diálogo social, tanto tripartito como bipartito y multisectorial, promoviendo en el tripartismo como metodología de participación estratégica para la discusión, análisis y propuesta de los diferentes temas del trabajo y la previsión social;

3. Estudiar, analizar, discutir y si fuere el caso, recomendar la ratificación de los Convenios Internacionales del Trabajo, así como velar por la divulgación y la aplicación de las Normas Internacionales del Trabajo;
4. Representar en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, de conformidad con la ley, al Estado de la República de Guatemala ante los Organismos Internacionales relacionados con asuntos de su competencia y en los procesos de negociación de Convenios Internacionales en materia de Trabajo;
5. Administrar sistemas de información actualizada sobre migración oferta y demanda en el mercado laboral;
6. Diseñar mecanismos que faciliten la movilidad e inserción de la fuerza laboral en el mercado de trabajo;
7. Velar por cumplimiento de la legislación laboral con relación a la mujer, adolescentes, pueblos indígenas, personas con discapacidad y grupos vulnerables de trabajadores;
8. Promover la erradicación de las peores formas de trabajo infantil;
9. Diseñar políticas de capacitación técnica y formación profesional de los trabajadores y de aquellos que deseen formar parte de la fuerza laboral del país. La ejecución de los programas de capacitación será competencia de las entidades privadas y estatales correspondientes;
10. Formular y velar por la ejecución de la política de previsión social, propiciando el mejoramiento de los sistemas de previsión social;
11. Armonizar y conciliar las relaciones laborales entre los empleadores y los trabajadores; prevenir los conflictos laborales e intervenir, de conformidad con la ley, en la solución extrajudicial de éstos, propiciar el diálogo social y la conciliación

como mecanismo de solución de conflictos laborales, todo ello, de conformidad con la legislación vigente;

12. Otras que sean asignadas por la Presidencia de la República.”

3.2.3.2 Organización

El Ministerio de Trabajo y Previsión Social, cuenta con una organización que está conformada por funciones, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Trabajo y Previsión Social, Acuerdo Gubernativo Número 215-2012, de fecha 5 de septiembre de 2012, indica que son las siguientes:

Funciones Sustantivas;

Funciones Administrativas;

Funciones de Apoyo Técnico;

Funciones de Control Interno y de Coordinación.

Estimándose de mayor relevancia dentro de dicha organización, el Despacho Ministerial, el Viceministerio de Administración de Trabajo; el Viceministerio de Previsión Social y Empleo; el Viceministerio Administrativo-Financiero; así como la Inspección General de Trabajo y algunas Direcciones Generales.

3.2.4 Escuela Naval de Guatemala

Al referirse a una escuela de formación especializada del Estado de Guatemala, es necesario conocer su antecedente histórico, por lo que es menester señalar que inicialmente fue denominada Escuela Naval de la Marina de la Defensa Nacional, la

cual fue creada mediante el Acuerdo Gubernativo de fecha 25 de octubre de 1960, (derogado), estableciendo su sede en el Distrito Portuario denominado Matías de Gálvez.

Posteriormente según señala el Artículo 1 del Acuerdo Gubernativo Número 714-95, Palacio Nacional, de fecha 28 de diciembre de 1995, fue reestructurada, indicando: “Reorganizar con efecto del 25 de octubre de 1995, la Escuela Naval de la Marina de la Defensa Nacional, bajo la nueva denominación de "ESCUELA NAVAL DE GUATEMALA", estableciéndose su sede en el Puerto Quetzal, departamento de Escuintla. Dicha escuela, entre otros que se establezcan en el futuro, tendrá como fines principales, la formación, tecnificación y especialización de personal para la investigación y desarrollo de las ciencias y técnicas del mar, específicamente en las áreas del orden naval, mercante, pesquero y portuario de la República de Guatemala.”

Corresponde hacer referencia al Artículo 12 del Acuerdo Gubernativo Número 714-95, Palacio Nacional, de fecha 28 de diciembre de 1995, el que literalmente indica: “La Escuela Naval de Guatemala, a través del Ministerio de la Defensa Nacional, podrá promover y suscribir convenios con otros afines, así como proporcionar servicios de educación a la Marina Mercante, Flotas Pesqueras y a otras entidades públicas y privadas relacionadas con el medio marítimo. Los fondos percibidos por este concepto serán administrados como específicos y reinvertidos para el funcionamiento de la Escuela.”

Es de importancia referirse al Artículo 9, del Acuerdo Gubernativo Número 714-95, Palacio Nacional, de fecha 28 de diciembre de 1995, el que señala que la Dirección

de la Escuela Naval de Guatemala, tendrá facultades para extender y suscribir títulos de especialización, diplomas de formación y certificados de tecnificación, por la aprobación de estudios en dicho centro, lo cual podrá realizar en forma independiente o en refrendo de aquellos documentos cuya extensión corresponda a autoridades superiores o similares.

3.2.4.1 Fundamento legal

Luego de hacer referencia a los antecedentes de la creación de la Escuela Naval de Guatemala, se abordará lo que respecta a la base legal que sustenta su funcionamiento, en el entendido que esta cuenta con un Reglamento General e Interior, Acuerdo Ministerial Número 6-2000 del Ministerio de la Defensa Nacional, de fecha 10 de marzo de 2000, el cual fue citado y enunciado en cuanto a su estructura en el apartado de acuerdos ministeriales del capítulo II de la presente investigación, por lo que en el presente apartado se abordará a detalle lo relacionado a sus funciones y organización.

3.2.4.2 Funciones

Las funciones de esta dependencia especializada del Ministerio de la Defensa Nacional se encuentran establecidas en el Reglamento General e Interior de la Escuela Naval de Guatemala, Acuerdo Ministerial 6-2000 del Ministerio de la Defensa Nacional, de fecha 10 de marzo de 2000, por lo que se enuncian las siguientes:

- 1) Es la encargada del proceso de educación naval, comprendido éste como la formación, tecnificación, especialización y profesionalización de hombres,



mujeres, militares o civiles que se dedican a la seguridad, la investigación y el desarrollo de las ciencias y técnicas del mar, en los órdenes naval, mercante, puertos, pesca e investigación y desarrollo para el fortalecimiento del poder marítimo del Estado de Guatemala.

- 2) Imparte cursos técnicos, tácticos navales y otros a personal de las fuerzas de tierra, aire y mar; a dichos cursos podrán tener acceso personal invitado militar o civil, nacional o extranjero.
- 3) Estudiar, concebir, impartir y actualizar la doctrina naval, marítima, pesquera y portuaria de la República de Guatemala.
- 4) Formar el perfil del futuro oficial de la Marina de la Defensa Nacional de Guatemala, a fin de crear profesionales capacitados en el estudio y aplicación del arte y ciencias navales.
- 5) Coordinar con otras organizaciones afines en la docencia o la investigación marítima, tanto nacionales como extranjeras.

3.2.4.3 Organización:

La organización de la Escuela Naval de Guatemala, la señala el Artículo 14 del Reglamento General e Interno de la Escuela Naval de Guatemala, Acuerdo Ministerial Número 6-2000 del Ministerio de la Defensa Nacional, de fecha 10 de marzo de 2000,



el cual indica que, para el cumplimiento de su misión, se integra de la siguiente manera:

“1. Dirección

2. Secretaría

3. Estado Mayor Naval, teniendo como Jefe al Subdirector, está integrado por:

- a. División de Inteligencia y Seguridad
- b. Jefatura de Estudios
- c. Comandancia de Cuerpo
- d. División de Personal
- e. División de Logística
- f. División de Asuntos Civiles
- g. División de Investigación y desarrollo
- h. Otras que sean necesarias.

4. Jefatura de Servicios Navales

5. Consejo Académico Permanente

6. Consejo Académico Interno

7. Otras Unidades, Divisiones, Departamentos, Secciones o Negociados que sean necesarios.”

La Escuela Naval de Guatemala, según establece el Artículo 3 del Acuerdo Gubernativo Número 714-95, de fecha 28 de diciembre de 1995, para alcanzar sus fines, cuenta con un Consejo Académico Permanente, su integración se hará por convocatoria, la que realizará el Ministerio de la Defensa Nacional con autorización



del Presidente de la República, el Consejo Académico Permanente se integrará con delegados de los ministerios los cuales se enuncian literalmente así:

- “1. Ministerio de la Defensa Nacional.
2. Ministerio de Educación.
3. Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas,
4. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación.”

Asimismo, señala el mismo artículo que la representación del Ministerio de la Defensa Nacional “será ejercida por el Subdirector de la Escuela Naval de Guatemala, y será presidido por el Director. Los demás integrantes del Consejo tendrán carácter de subdirectores, dicho consejo podrá ser ampliado con delegados de las diferentes universidades del país, así como del sector privado.”

Objetivos:

La Escuela Naval de Guatemala según lo establecido en el Artículo 7o. de su Reglamento General e Interno, Acuerdo Ministerial Número 6-2000 del Ministerio de la Defensa Nacional, de fecha 10 de marzo de 2000, tiene establecidos cuatro objetivos enunciados textualmente así:

- “1. Formar y profesionalizar a oficiales de la Marina de la Defensa Nacional de Guatemala, hombres y mujeres en la tecnificación, especialización, investigación y desarrollo de los órdenes naval, mercante, pesquero y portuario del país.



2. Efectuar coordinaciones constantes con los centros de profesionalización de las fuerzas de tierra y aire del Ejército de Guatemala, así como con otras entidades educacionales a fin de preparar, actualizar y desarrollar los planes y programas de estudio de los diferentes cursos que se imparten.
3. Impartir cursos técnicos navales y otros a personal de las fuerzas de tierra, aire y mar del Ejército de Guatemala, pudiendo participar militares y civiles, nacionales o extranjeros.
4. Formar e instruir en las artes y ciencias navales y de cultura general con cursos técnicos, tácticos y otros que se establezcan.”

Establece el Artículo 5o. del Reglamento General e Interno de la Escuela Naval de Guatemala, Acuerdo Ministerial Número 6-2000 del Ministerio de la Defensa Nacional, de fecha 10 de marzo de 2000, que todos los cursantes son iguales en dignidad y derechos, asimismo; gozarán de las mismas consideraciones, de acuerdo con su grado, dedicación, disciplina, inteligencia y virtudes éticas y morales individuales.

3.2.4.4 Cursos

Los cursos técnicos y tácticos serán de formación e instrucción en las artes y ciencias navales y de cultura general y otros que con autorización de la superioridad se establezcan, esto de acuerdo con lo que señala el Artículo 13 del Reglamento General e Interior de la Escuela Naval de Guatemala, Acuerdo Ministerial Número 6-2000 del Ministerio de la Defensa Nacional, de fecha 10 de marzo de 2000.



La Dirección de la Escuela Naval de Guatemala cuando lo considere y con autorización superior, ofrecerá plazas para efectuar cursos de formación, profesionalización, técnicos y/o tácticos, a personal extranjero civil o militar, quienes serán considerados como invitados especiales, esto en relación a lo señalado en el Artículo 134 del Reglamento General e Interno de la Escuela Naval de Guatemala, Acuerdo Ministerial Número 6-2000 del Ministerio de la Defensa Nacional, de fecha 10 de marzo de 2000.

Todos los ciudadanos de las fuerzas armadas de países amigos que, con autorización de la superioridad, realicen cursos de formación o tecnificación en la Escuela Naval de Guatemala, también serán invitados especiales, esto en relación de lo establecido en el Artículo 137, del Reglamento General e Interno de la Escuela Naval de Guatemala, Acuerdo Ministerial Número 6-2000 del Ministerio de la Defensa Nacional, de fecha 10 de marzo de 2000.

3.2.5 Ministerio de Relaciones Exteriores

Se considera de interés para el presente trabajo de tesis, señalar la función del Ministerio de Relaciones Exteriores, en el entorno de la investigación, para lo cual se cita lo que preceptuado en el Artículo 2, literal c) de la Ley Para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022, del Congreso de la República de Guatemala, 15 de febrero de 2022, la que literalmente indica: "Ministerio de Relaciones Exteriores: Para la efectiva aplicación de la presente Ley velará por el desarrollo y cumplimiento de las normas según su competencia, así



como gestionará a través de sus consulados o sedes diplomáticas el apoyo que requieran los trabajadores guatemaltecos.”

Asimismo, refiere la Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto 114-97 del Congreso de la República, al referirse al Ministerio de Relaciones Exteriores, en su Artículo 38: “...le corresponde la formulación de las políticas y la aplicación del régimen jurídico relativo a las relaciones del Estado de Guatemala con otros Estados y personas o instituciones jurídicas de derecho internacional; a la representación diplomática del Estado; la nacionalidad guatemalteca; la demarcación del territorio nacional; los tratados y convenios internacionales, y los asuntos diplomáticos y consulares...”





CAPÍTULO IV

4. Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006

Por tratarse el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, el instrumento internacional en el cual se centra la presente investigación, a continuación se realizará de manera detallada un análisis del referido convenio, su reglamento y el código, para establecer los principios, garantías y derechos laborales fundamentales, que en él se señalan con el objeto de desarrollarlos y producir un mejor conocimiento sobre sus efectos jurídicos para la gente de mar guatemalteca; asimismo, de manera objetiva se conducirá un estudio comparativo del convenio en mención y la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022, del Congreso de la República de Guatemala de fecha 01 de marzo del año 2022, señalando las coincidencias y diferencias.

4.1 Principios

Dentro del contenido que se estima de relevancia señalar del convenio analizado, se encuentran los principios generales del derecho del trabajo, estribando su importancia porque estos constituyen los postulados que inspiran las normas laborales y configuran las relaciones de trabajo con arreglo a criterios especiales aplicables en esta área del derecho.

Por lo cual a continuación se desarrollan los principios contenidos en el Convenio objeto de estudio:



Principio de negociación libre y voluntaria, contenido en el Artículo III del Convenio y en la Pauta B2.2.3 de su Reglamento, en los cuales se hace referencia a la libertad sindical, de asociación y negociación.

Principio de supletoriedad, el cual se encuentra en lo preceptuado en el numeral 3 del Artículo VI del Convenio relacionado, en el sentido que todo miembro que no está en condiciones de aplicar los principios y derechos en la forma prevista en la parte A del Código, podrá aplicar las disposiciones de su legislación u otras medidas que sean sustancialmente equivalentes a las disposiciones de dicha parte.

Principio de tutelaridad o protectorio, el cual está contenido en el preámbulo del Convenio analizado, específicamente en el párrafo en el cual se refiere que la gente de mar necesita una protección especial; asimismo, se observa en lo establecido en el literal b) numeral 5 de la Norma A1.4 del Código, esto es en relación a la prohibición que a la gente de mar se le facturen los honorarios o emolumentos por contratación, colocación u obtención de un empleo.

Principio de igualdad, preceptuado en el numeral 1 del Artículo I del Convenio en referencia, en el cual se garantiza el derecho de toda gente de mar a un empleo decente.

Principio de legalidad, se hace hincapié de este, en el Artículo III y V del Convenio, cuando establece que todo miembro deberá verificar que las disposiciones de su legislación respeten los derechos fundamentales.



Principio in dubio pro-operario, este principio se encuentra establecido en el numeral 5 del Artículo IV del Convenio, en el sentido que todo miembro debe asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar se ejerzan plenamente de conformidad con los requisitos del Convenio.

Principio de seguridad el cual se encuentra aplicado de acuerdo a lo estipulado en el numeral 1 del Artículo IV del Convenio, el cual se refiere a que toda gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad; asimismo, se encuentra en el numeral 4 de la Norma A.1.1 del Código del Convenio, en el que establece que se debe prohibir que gente de mar menor de 18 años sea empleada o contratada o realice trabajos cuando estos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad.

Principio de continuidad de la relación laboral, este se encuentra contenido en el numeral 7 de la Norma A.2.1, del Código del Convenio, en cuanto que todo miembro deberá exigir que el acuerdo de empleo de la gente de mar continúe teniendo efectos cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque, como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, independientemente de que la fecha fijada para su expiración haya vencido.

Principio de irrenunciabilidad de los derechos laborales, siendo sin duda uno de los principios más importantes y considerando lo enunciado en el preámbulo del Convenio que hace hincapié en que la gente de mar está amparada por las disposiciones de otros instrumentos de la OIT y tienen otros derechos y libertades fundamentales que rigen para todas las personas, es importante y preciso indicar que



este principio es absoluto, propio y de aplicabilidad en todas las normas y reglas establecidas en el Convenio, su Reglamento y Código; Asimismo, este principio supone limitaciones a la autonomía de la libertad de negociación en virtud que la fuerza imperativa de las normas laborales son de derecho absoluto.

Principio de responsabilidad, este aplica a todo miembro respecto a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón; asimismo, se observa este principio en el sentido de velar por que se apliquen las disposiciones del Convenio, en relación a la contratación y colocación de la gente de mar y protección de la seguridad social, el cual está contenido en el numeral 1 de la Regla 5.3 del Reglamento del Convenio.

Principio de libertad sindical, este tiene aplicabilidad en el literal a) del Artículo III del Convenio, en el enunciado la libertad sindical y reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva.

4.2 Garantías

Se entiende como garantías los derechos que todo individuo posee por el simple hecho de haber nacido, sin importar nacionalidad, raza, sexo, edad, creencias religiosas o políticas, pudiendo ser estas individuales y sociales; dentro de las mismas destaca para el objeto de la presente investigación la garantía que todo ser humano tiene al trabajo como un medio de dignificación y subsistencia para la persona y su familia.



Es de interés identificar las garantías que se encuentran desarrolladas dentro del contenido del Convenio por lo que específicamente se citan las siguientes:

1. El Artículo VI numeral 2, del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, establece como garantía que todo miembro del Convenio va a respetar los principios y derechos enunciados en el Reglamento y que le aplicarán cada Regla en la forma prevista en las disposiciones correspondientes que contiene la parte "A" del Código. Asimismo, en el numeral 3, establece la garantía que si su país es miembro y no puede aplicar la parte "A" del Código, podrá aplicarla mediante disposiciones de su legislación o con otras medidas que sean sustancialmente equivalentes a las disposiciones de dicha parte "A", a no ser que en el Convenio se disponga expresamente otra cosa.
2. El Artículo XIII, numeral 1, del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, garantiza que, a través de un Comité tripartito especial establecido por el Consejo de Administración con competencias específicas en el ámbito de las normas sobre el trabajo marítimo, examine continuamente la aplicación del Convenio.
3. Garantía que los servicios de contratación y de colocación de la gente de mar que operan en el territorio de alguno de los miembros deben estar conforme a las normas establecidas en el Código, garantía que señala de manera tácita la Regla 1.4 numeral 1 del Reglamento del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.



4. Garantía que los servicios de contratación y colocación de gente de mar empleen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que la gente de mar obtenga un empleo para el cual está calificada, prescrito en la Norma A1.4 numeral 5 literal a) del Código del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.
5. Garantía que no se facture a la gente de mar, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros emolumentos por concepto de contratación, colocación u obtención de un empleo, salvo los costos correspondientes a la obtención del certificado médico nacional obligatorio, de la libreta nacional de servicio y de un pasaporte o de otros documentos personales, esta garantía se encuentra tácitamente prescrita en la Norma A1.4 numeral 5 literal b) del Código del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.
6. Garantía que los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operan en su territorio cumplan con lo establecido en la Norma A1.4 numeral 5 literal c) del Código del Convenio, en lo que respecta contar con un registro de contratados; informar a la gente de mar de los derechos que les asisten; que el armador posea medios necesarios para evitar que la gente de mar sea abandonada; sistema de protección, por medio de un seguro o de una medida apropiada equivalente para indemnizar a la gente de mar de las pérdidas pecuniarias.
7. Garantía que la autoridad que tiene competencia debe supervisar y mantener el control de todos los servicios del miembro que se trate. Asimismo, las licencias o certificados para operar los servicios privados en su territorio se concedan o se



renueven luego de haber comprobado que los servicios de contratación y colocación de gente de mar cumplen las condiciones establecidas en la legislación nacional, esto prescrito en la Norma A1.4 numeral 6 del Código del Convenio.

8. Garantía que la autoridad competente velará por que existan mecanismos y procedimientos adecuados para investigar, de ser necesario, las quejas relativas a las actividades de los servicios de contratación y colocación de gente de mar, con el concurso según corresponda de representantes de los armadores y de la gente de mar, prescrito en la Norma A1.4 numeral 7 del Código del Convenio.
9. Garantía que todo miembro que ya ratificó el Convenio debe exigir a los armadores de buques que enarbolan su pabellón, acudan a servicios de contratación y colocación de gente de mar y que estén establecidos en países en los que no se aplica el Convenio, lo anterior establecido en la Norma A1.4 numeral 9 del Código del Convenio.
10. Garantía financiera, establecida en la Norma A2.5.2 del Código del Convenio. Esta garantía pretende que exista un régimen de seguridad social, como un seguro o un fondo nacional o cualquier otro sistema similar, que proporcione la cobertura suficiente y asistencia financiera rápida a toda gente de mar, que incluya alimentación adecuada, alojamiento, abastecimiento de agua potable, combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, así como la asistencia médica necesaria.



11. Garantía de los niveles de dotación en apego a finalidad de lo establecido en la Regla 2.7 del Reglamento del Convenio, que busca garantizar que todo buque cuente con una dotación adecuada que garantice la seguridad y la protección del buque y de su personal, considerando todas las condiciones operativas, todo con la finalidad de reducir al mínimo el exceso de horas de trabajo y así asegurar el descanso suficiente y evitar la fatiga.
12. Garantía de la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar, como finalidad establecida en la Regla 2.8, del Reglamento del Convenio, busca que a través de políticas nacionales alienten a la gente de mar a la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo y a reforzar sus competencias a fin de proporcionar mano de obra más estable y competente.

4.3 Derechos laborales fundamentales

En el contexto del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en el Artículo III, establece derechos fundamentales los que se enuncian de manera literal así:

- “a) la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva;
- b) la eliminación de todo el trabajo forzoso u obligatorio;
- c) la abolición efectiva del trabajo infantil, y
- d) la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.”



Asimismo, en el contenido del Convenio, el Reglamento y el Código, establecen derechos en el empleo y derechos sociales de la gente de mar por lo que se enuncian los siguientes:

1. Derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad;
2. Derecho a condiciones de empleo justas;
3. Derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo (Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda);
4. Derecho a la protección a la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.
5. El derecho de acceso a un sistema eficiente y bien reglamentado de contratación y colocación de la gente de mar, lo señala de manera tácita la Regla 1.4 numeral 1 del Reglamento del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.
6. Derecho de indemnización, la gente de mar tiene derecho a recibir una indemnización adecuada por casos de lesión, pérdida o desempleo en virtud de la pérdida del buque o su naufragio, estos derechos sin menoscabo de los derechos que le otorga la legislación nacional del miembro.



4.4 Análisis comparativo del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo 2006 y la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022, del Congreso de la República de Guatemala

En este apartado se realizará análisis comparativo de las normas coincidentes y diferentes existentes entre el instrumento internacional en estudio y la ley ordinaria nacional que busca ofrecer mayor eficiencia en la generación de relaciones laborales de la gente de mar guatemalteca, lo que permitirá dimensionar la importancia que reviste la investigación en proceso.

Es de hacer notar que el Convenio, el Reglamento y Código, relacionados tienen un contenido amplio y por consiguiente es más incluyente en cuanto a derechos y disposiciones en lo que respecta a beneficio de la gente de mar, en tanto que la ley ordinaria en comparación es más restringida y limitada en la cobertura que puede ofrecer a esta clase de trabajadores.

El Artículo 1 de la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, establece el ámbito de aplicación para aquellas personas que deseen prestar sus servicios personales fuera del territorio nacional y su objeto es garantizar el cumplimiento de la legislación laboral guatemalteca que es aplicable y convenios internacionales ratificados por Guatemala.



Sin embargo, al analizar el objeto y contenido de la ley en referencia, se puede determinar que no acoge de manera absoluta todo lo preceptuado en el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, por lo que persiste la necesidad de su ratificación.

4.4.1 Coincidencias

En este apartado se hace referencia a las coincidencias que se estiman, existen entre las normas objeto de análisis comparativo, las que se enuncian a continuación:

1. Ambas normas establecen a quienes se les considera gente de mar;
2. De igual manera regulan las dos normas, que la gente de mar debe contar con formación, calificación y certificación por las instituciones autorizadas, previo a su contratación;
3. Las normas analizadas contienen disposiciones mediante las cuales se resguardan los derechos laborales de la gente de mar;
4. Ambas normativas contienen exclusiones en cuanto al ámbito de aplicación de las mismas, siendo coincidentes en los mismos tipos de personas y los mismos buques;
5. Es requisito para los dos cuerpos legales que los trabajadores de este régimen de trabajo especial deben ser sometidos a exámenes físicos que le sean requeridos y necesarios para la prestación del servicio que ejecutarán;
6. Se encuentra establecido en ambas normas, como una obligación del empleador, velar que el lugar de trabajo y prestación del servicio se realice de manera segura y en condiciones de salubridad adecuadas;



7. La repatriación es un aspecto que las dos normas recogen en su articulado, establecida como una garantía para la gente de mar, la cual le permita regresar a su país de origen en las condiciones y beneficios que las mismas normas señalan;
8. Ambas normas preceptúan, que la gente de mar debe contar como un beneficio por el trabajo que desempeña, el alojamiento, alimentación y servicios de esparcimiento;
9. Es establecido por las normas en referencia, que los empleadores deben otorgar a la gente de mar condiciones decentes y dignas de trabajo y de vida a bordo;

4.4.2 Diferencias

De igual manera, se hace referencia a las diferencias que existen entre las normas objeto de comparación, de la siguiente forma:

1. La ley ordinaria nacional al señalar la exclusión de las personas no sujetas a la ley en mención excluye a los trabajadores de pesca artesanal o familiar, cuando no hay relación bilateral empleador-trabajador o los considerados trabajadores por cuenta propia, mientras que el Convenio hace la exclusión a los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos.
2. La ley ordinaria nacional no regula que la gente de mar sufrague los costos de la repatriación, en tanto que el Convenio si contempla la referida excepción, en el sentido que el empleado sufrague el costo de su repatriación o se le deduzca de



la remuneración u otras prestaciones, cuando el marino interesado es culpable de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo.

3. La ley ordinaria nacional dentro de sus alcances no contempla la inamovilidad o inmovilización de los buques del armador, hasta que el miembro recupere los gastos por la repatriación de la gente de mar, disposición que sí está contenida en el Código del Convenio, de tal cuenta aplica el Convenio Internacional Sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999.
4. La seguridad social garantizada en la ley ordinaria es limitada, contrario a lo establecido en el Convenio que señala que los estados partes deben garantizar por lo menos tres de las nueve ramas que constituyen los programas de seguridad social que contiene el referido Convenio.
5. En lo que respecta a los conflictos relacionados a los derechos de la gente de mar guatemalteca, señala la ley ordinaria que estos serán conocidos por el Ministerio de Trabajo y Previsión Social y los Juzgados de Trabajo y Previsión Social; sobre el particular, el convenio señala los procedimientos para conocer quejas a bordo y quejas en tierra, en las cuales se denuncien las infracciones cometidas en contra de la gente de mar.
6. La ley ordinaria nacional contiene normas de cumplimiento obligatorio, caso contrario sucede con la parte B pautas del Código del Convenio, la cual es de observancia optativa para los estados parte que lo hubieren ratificado.



7. La ley ordinaria nacional contiene como prohibición que menores de edad sean contratados para desempeñarse en el extranjero; caso contrario en el Convenio señala los 16 años como edad mínima para la gente de mar, exigiendo una edad superior para trabajar en circunstancias específicas.

8. La ley ordinaria nacional refiere que la jornada de trabajo no puede exceder de ocho horas diarias en jornada ordinaria diurna y cuatro horas en jornada extraordinaria, por consiguiente, con un descanso de 12 horas diarias; sobre el particular señala el Convenio que la jornada no podrá exceder de 14 horas diarias incluyendo la jornada extraordinaria, teniendo un periodo de descanso obligatorio no menor de 10 horas diarias.



CAPÍTULO V

5. Derechos laborales vulnerados a la gente de mar guatemalteca

En el desarrollo del presente capítulo se pretende identificar los derechos laborales que se estiman, le están siendo vulnerados a la gente de mar guatemalteca por el Estado de Guatemala, al no ratificar el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, partiendo que toda la gente de mar requiere una protección especial por la especialidad del servicio que prestan, siendo que la referida norma internacional es conocida también como la carta de derechos para la gente de mar y que su importancia radica que este incorpora 68 Convenios y recomendaciones ya existentes sobre el trabajo marítimo, así como los principios fundamentales en los cuales se basa, a fin de garantizar condiciones decentes de trabajo y de vida digna para toda la gente de mar.

El Estado de Guatemala a través del Congreso de la República en el año 2022, emitió la Ley para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Decreto Número 10-2022, del Congreso de la República de Guatemala, como un esfuerzo de proveer a este sector de trabajadores una norma específica, no obstante, como ya se analizó con anterioridad, el contenido de la referida norma es limitado en cuanto al alcance y cobertura del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

En ese sentido mediante la presente investigación se puntualiza la necesidad que el Estado de Guatemala ratifique el Convenio relacionado, a fin de que la gente de mar guatemalteca tenga acceso bajo el principio de igualdad a derechos que el mismo



contiene, así como a sus enmiendas, abordando a continuación los derechos que se estiman están siendo vulnerados, así como los efectos jurídicos de la misma.

5.1 Identificación de los derechos laborales vulnerados

Prioridad en la contratación, Derecho que es limitado, cuando la preferencia en la contratación de la gente de mar está sujeta a registros o listas que poseen los estados que hayan ratificado el Convenio, disposición que el Código del Convenio lo tiene considerado como una Pauta, lo que puede ser esta una causa que limita a la gente de mar el pleno ejercicio de los derechos contenidos en las disposiciones del Convenio.

Medidas de protección de pago de salario, el Estado de Guatemala, al no haber ratificado el Convenio, no podrá exigir del armador que tenga contratada gente de mar guatemalteca, las medidas de protección de salario para proporcionar a la gente de mar medios para transferir la totalidad o parte de sus ingresos a sus familias, a las personas a su cargo o a sus beneficiarios legales, siendo estas las siguientes:

1. Remuneración adecuada pagada en intervalos no superiores a un mes;
2. Un sistema que permita que la gente de mar destine una parte de su salario a sus familias mediante transferencia bancaria o por medios similares; y
3. Un requisito para que las remesas sean enviadas a tiempo y directamente a la persona o personas designadas por la gente de mar.



Derecho a solución de conflictos, derecho de gestionar mediante el procedimiento de quejas a bordo, al no estar ratificado el Convenio la gente de mar guatemalteca no tiene acceso a los procedimientos para la tramitación justa, rápida y eficaz de las quejas a bordo de un buque, relacionadas a las disposiciones contenidas en el Convenio, incluyendo los derechos de la gente de mar; asimismo Guatemala no podrá prohibir y sancionar toda forma de hostigamiento que se ejerza en contra de la gente de mar guatemalteca que presente una queja. Tomando en cuenta que con dichos procedimientos, se busca resolver las quejas en el nivel más bajo posible, esto sin detrimento al derecho de presentar quejas directas al capitán y si el caso lo hiciera necesario a las autoridades competentes aun ajenas al buque.

Además de la copia de los procedimientos para tramitar quejas que aplican a bordo del buque, debe proporcionar la información de cómo hacer contacto con la autoridad competente del Estado del pabellón y del país de origen de la gente de mar.

Es preciso tomar en consideración, que el término hostigamiento designa toda acción lesiva que cualquier persona emprenda contra un marino, por haber presentado aquel una queja que no sea eminentemente abusiva y malintencionada.

Continuando con la vulneración del derecho al trámite de quejas a bordo que se estipula en el Convenio, de igual manera la gente de mar guatemalteca no tendrá derecho al consejero que sea designado a bordo para que informe a la gente de mar sobre las acciones o recursos que tiene a su disposición; así como al acompañamiento o representación a bordo durante el proceso de tramitación de la queja (reuniones o audiencias de evaluación del objeto de la queja).



Otro caso en el cual se vulnera el derecho de la gente de mar guatemalteca al no estar ratificado el Convenio por el Estado de Guatemala es el acceso a los procedimientos de tramitación de quejas en tierra, considerando que todo miembro debe velar por que la gente de mar que se embarque en buques que realicen escala en puertos que se encuentren situados en su territorio denuncien todas las infracciones a los requisitos, incluyendo aquellas infracciones de los derechos de la gente de mar.

Vulneración a la protección del suministro de mano de obra, esto en relación al cumplimiento debido, que el armador debe concretar según los términos de los acuerdos de empleo que ha establecido con la gente de mar, considerando que todo miembro debe establecer un sistema eficaz de inspección y supervisión para controlar la aplicación de sus responsabilidades en materia de suministro de mano de obra, incluyendo los procedimientos judiciales por infracciones en materia de licencias y otros requisitos operacionales.

Asimismo, todo miembro también tiene la responsabilidad de velar por la aplicación de las disposiciones del Convenio, en lo que respecta a la contratación y colocación de la gente de mar, así como a la protección de la seguridad social de la gente de mar que tenga su nacionalidad, por lo tanto al no estar ratificado el Convenio por el Estado de Guatemala, no es posible que este vele para que a la gente de mar guatemalteca se les aplique las disposiciones del Convenio en relación al suministro de mano de obra.



El derecho de igualdad, en virtud que, el Convenio establece que todo Estado miembro debe cumplir con la responsabilidad de asegurar que los buques de los Estados que no hayan ratificado el Convenio no reciban un trato más favorable que los buques que enarbolan el pabellón de Estados que sí lo hayan ratificado, esto limita y deja en desventaja a la gente de mar guatemalteca ante gente mar de otros estados que sí han ratificado el Convenio.

Seguridad y previsión social limitada, al no tener acceso el trabajador a todos los programas de seguridad y previsión social que el Convenio establece deben otorgarse por los estados miembros que hayan ratificado el convenio, por consiguiente, limita a la gente de mar el acceso a la protección de la salud, atención médica y a medidas de bienestar.

Libre acceso al trabajo marítimo, este se ve limitado, al no existir una institución pública o privada que esté sujeta a un sistema eficaz y adecuado, para gestionar y promover la contratación, colocación e intermediación de la gente de mar con las navieras, cuyos servicios se presten de conformidad con los requisitos establecidos en el Convenio; tal limitación no permite que la gente de mar guatemalteca capacitada y titulada con las competencias respectivas, tenga acceso a las ofertas laborales de un trabajo decente; Asimismo, al no generarse la contratación se le veda a la gente de mar el derecho de libertad de asociación y libertad sindical.

El derecho de representación, se vulnera este derecho a la gente de mar debido que los representantes gubernamentales de los estados miembros que no hayan ratificado el Convenio pueden participar en el Comité Tripartito Especial que establece



el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, pero no tienen derecho a voto en relación a cuestiones que se aborden referentes a disposiciones del Convenio, lo cual limita que los representantes de gobierno tengan participación en la toma de decisiones sobre asuntos que se aborden en virtud del Convenio y que en determinado momento garanticen mejores beneficios para la gente de mar guatemalteca.

Por consiguiente, se estima necesario la ratificación del Convenio en relación, a fin de evitar que, a la gente de mar de Guatemala, no se le vede el derecho de representación con derecho a voto en la toma de decisiones en las reuniones convocadas por el Comité Tripartito Especial, representación que ejercen los delegados designados por el gobierno.

5.2 Efectos jurídicos de la vulneración de los derechos laborales

Como ya se señaló en la presente investigación, la Organización Internacional del Trabajo como ente especializado de Naciones Unidas, establece normas de trabajo, desarrolla políticas y programas, con la finalidad de cubrir las necesidades de los trabajadores, de esa cuenta fue emitido el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, el cual tiene como fin primordial, garantizar condiciones decentes de trabajo y de vida, para toda la gente de mar, normas que contienen derechos humanos que debería ser de observancia para todos los estados miembros.

Aunado a lo anterior, se estima oportuno citar lo señalado por Naciones Unidas, en cuanto que el incumplimiento de las normas internacionales y la falta de protección de



los derechos humanos debilitan las acciones para establecer, mantener y consolidar la paz.

Se puede definir los efectos jurídicos, como la “consecuencia o resultado devenido de un acto, hecho o negocio jurídico que tiene interés para el derecho en tanto este lo tutela”⁴³

Derivado de lo anterior, se puede indicar que los efectos jurídicos que se generan de la vulneración de los derechos de este gremio de trabajadores trascienden de manera negativa en el bienestar de las personas, considerando que bienestar se puede conceptualizar como el estado de la persona cuyas condiciones físicas y mentales le proporcionan un sentimiento de satisfacción y tranquilidad.

Por otro lado, esa trascendencia negativa afecta el pleno desarrollo de los trabajadores de este régimen especial de trabajo, correspondiéndole al Estado de Guatemala, garantizar el desarrollo integral de sus habitantes, por lo que al existir instrumentos internacionales que promueven el otorgamiento de mejores beneficios laborales y por ende un mejor acceso a fuentes de trabajo decente, debe considerarse por este su ratificación.

Dentro de los efectos jurídicos existentes por la no ratificación del Convenio se puede señalar de manera general que, el Estado de Guatemala no podrá invocar las

⁴³<https://diccionariousual.poder-judicial.go.cr/index.php/diccionario/37772:efecto-jur%C3%ADdico#:~:text=Consecuencia%20o%20resultado%20devenido%20de,derechos%2C%20situaciones%20o%20negocios%20jur%C3%ADdicos>.



disposiciones establecidas en el mismo, para hacer valer derechos de la gente de mar guatemalteca.

Asimismo, se estima como efectos jurídicos de manera específica y puntual los siguientes:

Prioridad en la contratación, el efecto jurídico de no tener prioridad en la contratación genera como consecuencia el no acceder oportunamente a la contratación cuando las navieras presentan ofertas laborales de este régimen especial de trabajo, lo cual coloca en indefensión y desigualdad a la gente de mar guatemalteca al no obtener un empleo digno.

Medidas de protección de pago de salario, el efecto jurídico en la vulneración del derecho a medidas de protección de pago de salario radica en la incapacidad para poder solucionar los conflictos que devengan de no recibir un salario justo, no recibirlo a tiempo, recibirlo incompleto y no tener acceso al servicio de envío, para que le permita a la gente de mar guatemalteca proveer y cubrir en su núcleo familiar las necesidades básicas y garantizar los derechos fundamentales como la salud, alimentación adecuada y educación.

Asimismo, el Estado de Guatemala no tiene la facultad de imponer sanciones adecuadas o prever otras medidas de reparación apropiadas para los casos en que los armadores se retrasen indebidamente el el pago de toda remuneración debida, o no la pague.



Derecho a solución de conflictos, el efecto jurídico que se presenta en la vulneración al derecho de solución de conflictos es la desigualdad para gestionar, tramitar y resolver los conflictos que devienen de remuneración, horarios de trabajo, descanso, vacaciones, abandono, repatriación, manutención, garantías financieras, relaciones laborales hostiles, cálculos y pago, indemnización en caso de pérdida del buque o de naufragio, pago de prestaciones y salarios contractuales; así como reclamación de cualquier otro derecho que el Convenio establece para este régimen especial de trabajo como lo es el trabajo marítimo.

Vulneración a la protección del suministro de mano de obra, efecto jurídico al vulnerarse la protección del suministro de mano de obra, es la inexistencia de controles y aplicación de sistemas de inspección, control y procedimientos judiciales por infracciones en materia de licencias, falta de inspección y verificación del estado de la gente de mar y otros requisitos operacionales; asimismo, otro efecto jurídico que es preciso mencionar es la incapacidad para inspeccionar que se cumplan las medidas en relación a condiciones de vida y trabajo que se establece en la declaración de conformidad laboral marítima y disposiciones del Convenio.

De igual manera, el Estado de Guatemala no tiene la facultad para inspeccionar los almacenes y servicios disponibles a bordo del buque, a fin de garantizar que se apliquen precios justos y razonables que redunden en beneficio de la gente de mar.



El derecho de igualdad, es preciso señalar que la vulneración de este derecho, principio o valor a la vez, conlleva el menoscabo a un derecho humano fundamental, por lo que su efecto jurídico recae directamente sobre la persona misma del trabajador, lo que provoca la ausencia certeza y seguridad jurídica a la gente de mar guatemalteca, debiendo tomar en consideración que este principio tiene aplicabilidad y recae en la mayoría de derechos vulnerados que fueron analizados en el desarrollo de la presente investigación.

Es preciso señalar que otro efecto jurídico, es la limitación que enfrentan los trabajadores marítimos guatemaltecos, al no estar cubiertos con todos los derechos que el Convenio otorga mientras este no haya sido ratificado.

Seguridad y previsión social limitada, el efecto jurídico al otorgarse de forma limitada el derecho a la seguridad y previsión social de la gente de mar guatemalteca, se refleja en la falta de protección y asistencia en esta materia, lo cual no permite tener acceso de manera integral a las garantías que el Estado de Guatemala debe proveer a los habitantes del país, establecida en el Artículo 100 de la Constitución Política de la República de Guatemala, incidiendo de forma negativa y restrictiva en la atención médica, prestaciones de enfermedad, prestaciones de desempleo, vejez, lesiones profesionales, prestaciones familiares, de maternidad, invalidez y supervivencia.

Asimismo, otro efecto jurídico como consecuencia de una seguridad y previsión social limitada es la imposibilidad que la gente de mar esté protegida contra las consecuencias financieras de las enfermedades, las lesiones o la muerte que se produzcan con relación al empleo, aunado a eso no se puede responsabilizar al



armador a que preste la protección de la salud y de la atención médica de toda la gente de mar que preste servicio bordo de un buque.

El derecho de representación, el efecto jurídico de no tener derecho el Estado de Guatemala a representar a gente de mar ante entes internacionales, redundando en la incapacidad de defender postulados que tienden a favorecer los intereses de este sector laboral, quedando entonces estos en indefensión.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La Organización Internacional del Trabajo, como órgano especializado de la Organización de Naciones Unidas, emite el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, el cual tiene tres objetivos principales, el primero es establecer en sus artículos y reglamento, un conjunto sólido de principios y derechos, el segundo es permitir a través del Código que los miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos y el tercero es asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada de acuerdo a los establecido en el Reglamento y el Código. En ese sentido la problemática identificada radica, en la vulneración de los derechos fundamentales de la gente de mar guatemalteca por la falta de ratificación del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, por parte del Estado de Guatemala, en consecuencia, para que un convenio sea aplicable en territorio nacional, es preciso que el mismo haya sido ratificado como corresponda.

De lo anterior, se evidencia que la posible solución a la problemática identificada en la presente investigación, se centra en la necesidad que el Estado de Guatemala mediante el procedimiento correspondiente realice las gestiones pertinentes para la ratificación del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006; a efecto que a la gente de mar guatemalteca se le reconozcan todos los derechos y garantías que el referido convenio contiene, para evitar se sigan vulnerando los derechos fundamentales de los trabajadores sujetos a este régimen especial de trabajo y que el Estado de Guatemala pueda ejercer el control y representación que permita procurar por el bienestar y desarrollo de este gremio de trabajadores guatemaltecos.



ANEXOS



Actualizado hasta 17MAR2023 por la Jefatura de Estudios de la ENG





BIBLIOGRAFÍA

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. y RUEDA MARTÍNEZ, José Alejo. **Compendio de Derecho marítimo**. Madrid: Editorial Tecnos, séptima edición. 2022

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario Jurídico Elemental**. Editorial Heliasta, Perú. edición, 2006.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. **Derecho marítimo**. Editorial Porrúa. Distrito Federal, México. Primera edición. 2001

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE TRABAJADORES DEL TRANSPORTE, **Guía de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) para la Gente de Mar, acerca del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, 2017.**

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE TRABAJADORES DEL TRANSPORTE, **Guía Sobre Estándares de capacitación, Certificación y Vigilancia para la Tripulación (STCW) para la Gente de Mar con las enmiendas de Manila 2010, 2010.**

GRACIAS PELAEZ, Francisco de Paula. **Memorias para la Historia del Antiguo Reino de Guatemala**, Tomo II, Editorial De L. Luna, Guatemala, 1852.

LANDÁEZ OTAZO, Leoncio. **Derecho marítimo venezolano** (primera parte). Ediciones Libra. Caracas, Venezuela. Segunda edición. 154 páginas. Páginas consultadas: 17 a 24, 43 a 67, 77 a 85, 90 a 101, 127, 141 a 146 y 148 a 150. 1978

MALVAGNI GILLI, Adolfo Atilio, **Derecho Laboral de Navegación**, Editorial De Palma, Buenos Aires, 1949.

MARTINEZ DEL ROSAL, Gabriel. **Recopilación de la Marina Mercante en Guatemala**, su historia y sus leyes. Guatemala, 1974.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales**. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina, 2010.

<https://www.imo.org/es/about/Pages/Default.aspx> (consultado: 24 de marzo de 2023)



<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article>
(Consultada el 28 de marzo de 2023)

<https://www.imo.org/es/ourwork/technicalcooperation/paginas/nationalmaritimetransportpolicy>. (Consultada el 28 de marzo de 2023)

<https://dpej.rae.es/lema/gestor-naval> (Consultado el 29 de marzo de 2023)

<https://www.imo.org/es/OurWork/HumanElement/Paginas/Default.aspx>
(consultado: 25 de abril de 2023)

<https://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx> (Consultado: 25 de abril de 2023)

<https://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx> (Consultado: 25 de abril de 2023)

<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--es/index.htm> (Consultado el 27 de abril de 2023)

<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--es/index.htm> (Consultado el 27 de abril de 2023)

<https://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx> (consultado el 02 de mayo de 2023)

<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/mission-and-objectives/lang--es/index.htm#:~:text=%C3%9Anica%20agencia%20'tripartita'%20de%20la,de%20todos%2C%20mujeres%20y%20hombres>. (consultado el 2 de mayo de 2023)

<https://www.itfseafarers.org/es/about-us> (Consultado el 04 de mayo de 2023)



Legislación

Constitución Política de la República de Guatemala, Asamblea Nacional Constituyente, 1985.

Convenio Sobre los Documentos de Identidad de la Gente de Mar, Organización Internacional del Trabajo, Número 108, 29 abril de 1958.

Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, Organización Internacional del Trabajo, Número 2006 y sus enmiendas 7 de febrero de 2006.

Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, Organización Marítima Internacional, Número 1978, 7 julio 1978.

Código de Trabajo, Congreso de la República de Guatemala, Decreto Número 1441, 1961.

Decreto número 28-2002, del Congreso de la República de Guatemala, del 8 de mayo del 2002.

Libro III Decreto Gubernativo 2946, (Antiguo Código de Comercio), vigente de conformidad a las Disposiciones Derogatorias y Modificadorias artículo I numeral 1o. del Código de Comercio, Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, Congreso de la República de Guatemala, 1970.

Ley Para el Fomento del Trabajo Marino Mercante Guatemalteco en el Extranjero, Congreso de la República de Guatemala, Decreto Número 10-2022, 15 de febrero de 2022.

Decreto Número 20-76, Congreso de la República de Guatemala, 18 de junio de 1976.

Ley del Organismo Ejecutivo, Congreso de la República de Guatemala, Decreto Número 114-97, 1997.



Acuerdo de creación de la Marina Mercante Nacional, del Presidente de la República de Guatemala, 15 de enero de 1959.

Acuerdo Gubernativo 65, del Presidente de la República de Guatemala, del 7 de marzo de 2014.

Reglamento para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, Presidente de la República de Guatemala, Acuerdo Gubernativo Número 112-2021 28 de mayo de 2021.

Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de la Defensa Nacional, Presidente de la República de Guatemala, Acuerdo Gubernativo Número 130-2016, 2016.

Acuerdo Gubernativo Número 44-2012, Presidente de la República de Guatemala, 7 de marzo de 2012.

Acuerdo Gubernativo Número 714-95, Presidente de la República de Guatemala, 28 de diciembre de 1995

Reglamento Orgánico Interno Del Ministerio De Trabajo Y Previsión Social, Presidente de la República de Guatemala, Acuerdo Gubernativo Número 215-2012, de fecha 5 de septiembre de 2012.

Reglamento para la Aplicación del Convenio Internacional Sobre Normas de Formación Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado, Ministerio de la Defensa Nacional, Acuerdo Ministerial Número 10-2014, 4 de junio 2014, y sus reformas del Ministerio de la Defensa Nacional, Acuerdo Ministerial Número 7-2015, 20 de marzo de 2015.

Reglamento General e Interior de la Escuela Naval de Guatemala, Ministerio de la Defensa Nacional, Acuerdo Ministerial Número 6-2000, 10 de marzo de 2000.

Reglamento General e Interior de la Escuela Naval de Guatemala, del Ministerio de la Defensa Nacional, Acuerdo Ministerial Número 6-2000, 10 de marzo de 2000.

Reglamento para Sancionar Administrativamente los Instrumentos Marítimos Internacionales, Ministerio de la Defensa Nacional, Acuerdo Ministerial Número 17-2023, 6 de marzo de 2023.

Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, Organización Marítima Internacional, 19 de marzo de 1999.

Convenio Constitutivo, de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO), 6 de marzo del año 1948.

Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, Comisión del Trabajo, abril de 1919.

Estatutos de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, enmendados abril de 2022.

