

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

**VACÍOS LEGALES DEL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO RESPECTO A LA
CONTRATACIÓN DE BUQUES, FLOTAS Y NAVIOS EN RELACIÓN AL
TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS.**

SERGIO DAVID TEJEDA PAPA

GUATEMALA, MAYO DE 2024

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

**VACÍOS LEGALES DEL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO RESPECTO A LA
CONTRATACIÓN DE BUQUES, FLOTAS Y NAVIOS EN RELACIÓN AL
TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por:

SERGIO DAVID TEJEDA PAPA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, mayo 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:	Lcda.	Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL II:	Lic.	Rodolfo Barahona Jácome
VOCAL III:	Lic.	Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV:	Lic.	Javier Eduardo Sarmiento García
VOCAL V:	Br.	Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
SECRETARIA:	Lic.	Wilfredo Eliu Ramos Leonor

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidenta:	Lcda.	Darly Madeleyne Maaz Pop
Vocal:	Lcda.	Brenda Lisseth Ortiz Rodas
Secretaria:	Lcda.	Ana Marcela Castro Conde

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Sergio Daniel Medina Vielman
Vocal:	Lcda.	Andrea Valeria Conde Guzman
Secretaria:	Lcda.	Ana Marce Castro

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



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
tres de mayo de dos mil veintiuno.

Alzavamente pase al (a) Profesional, HORACIO JOEL AVENDAÑO MADRID
_____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
SERGIO DAVID TEJEDA PAPA, con carné 201220717
intitulado VACÍOS LEGALES DEL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO RESPECTO A LA CONTRATACIÓN DE
BUQUES, FLOTAS Y NAVÍOS EN RELACIÓN AL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS.

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.



ASTRID JEANNETTE LEMUS RODRÍGUEZ
Vocal I en sustitución del Decano



Fecha de recepción

25, 09, 2023

Lic. Horacio Joel Avendaño Madrid
Abogado y Notario

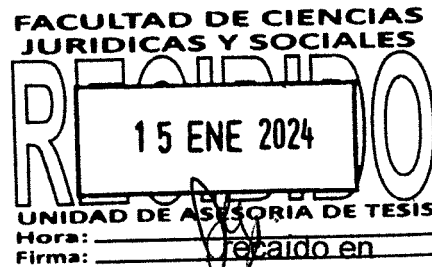
Asesor(a)
(Firma y Sello)



Guatemala 30 de agosto de 2023



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



Licenciado:

De acuerdo al nombramiento de fecha
mi persona, he procedido a asesorar la tesis del bachiller **Sergio David Tejeda
Papa**, en virtud de lo analizado me permito emitir el siguiente:

DICTAMEN:

En cuanto al contenido científico y técnico de la tesis, el estudiante analizó jurídicamente lo fundamental, y al practicar el análisis correspondiente del intitulado: **VACIOS LEGALES DEL DERECHO MERCANTIL MARITIMO RESPECTO A LA CONTRATACION DE BUQUES FLOTAS Y NAVIOS EN RELACION AL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS.**

I.

II. En la tesis se utilizó suficientes referencias bibliográficas acorde al tema en cuestión, por lo que considero que el bachiller resguardó en todo momento el derecho de autor, elemento indispensable a tomar en cuenta para el desarrollo de la investigación. De manera personal me encargué de guiar al estudiante en los lineamientos de todas las etapas correspondientes al proceso de investigación científica.

III. En la investigación, el bachiller utilizó el método analítico, interpretando la Constitución Política de la República de Guatemala, Instrumentos Internacionales y normativa ordinaria, La técnica utilizada fue la documental, la cual se utilizó para recabar datos de diversas fuentes bibliográficas acerca del tema.

IV. En cuanto al desarrollo de los capítulos, el sustentante desarrolló adecuadamente cada uno, en virtud que aportó el contenido necesario acorde a la investigación, pues en los mismos se especifica claramente el problema en cuestión y la problemática que son los **VACIOS LEGALES DEL DERECHO MERCANTIL MARITIMO RESPECTO A LA CONTRATACION DE BUQUES FLOTAS Y NAVIOS EN RELACION AL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS.**

V. En la conclusión discursiva el bachiller hace alusión al problema consistente en **VACIOS LEGALES DEL DERECHO MERCANTIL MARITIMO RESPECTO A LA CONTRATACION DE BUQUES FLOTAS Y NAVIOS EN RELACION AL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS.**

VI. Declaro que no soy pariente dentro de los grados de ley del estudiante y otras consideraciones que estime pertinentes y que puedan afectar la objetividad del presente dictamen.



Considero que el trabajo de tesis del bachiller **Sergio David Tejeda Papa**, efectivamente reúne los requisitos de carácter legal, por tal motivo que me permito emitir **DICTAMEN FAVORABLE** de conformidad con el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo treinta y uno (31) del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Atentamente;

Lic. Horacio Joel Avendaño Madrid
Abogado y Notario

Lic. Horacio Joel Avendaño Madrid
Abogado y Notario
Col. Activo: 14,872



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

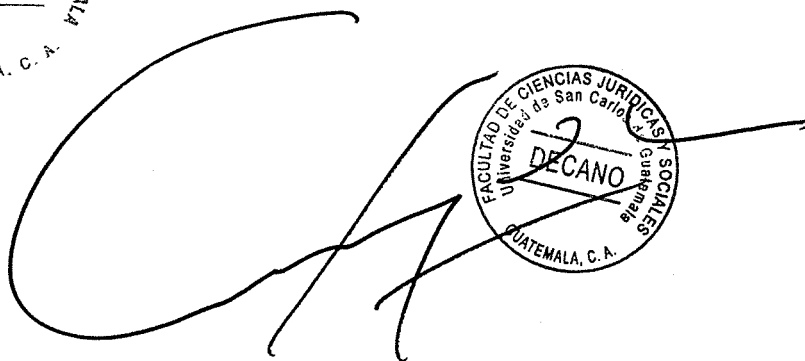
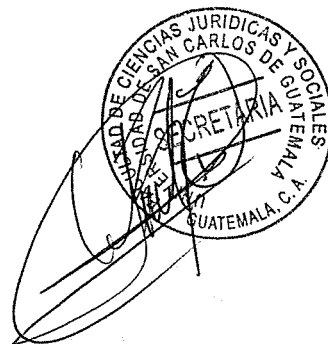
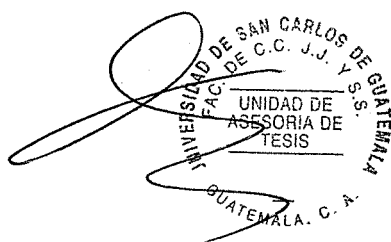


D.ORD. 224-2024

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

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante, **SERGIO DAVID TEJEDA PAPA**, titulado **VACÍOS LEGALES DEL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO RESPECTO A LA CONTRATACIÓN DE BUQUES, FLOTAS Y NAVÍOS EN RELACIÓN AL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS**. 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





DEDICATORIA

A DIOS:

Por darme la sabiduría, darme fuerzas, entendimiento y bendecirme siempre y en todo momento de mi vida.

A MIS PADRES:

Sergio Francisco Tejeda Poma y Marlis Xiomara Papa Palencia, por brindarme su amor, apoyo, enseñarme los valores importantes de la vida, darme siempre el buen consejo.

A MIS ABUELOS:

Lilia de Jesús Palencia Sandoval, Arturo Papa Flores, Margarita Poma, y Humberto Tejeda Castellanos por todo su apoyo y amor.

A MIS HERMANAS:

Andrea Xiomara Tejeda Papa y Jimena Ester Tejeda Papa, por su amor, apoyo y cariño que me mostraron a lo largo de estos años.

A MIS PADRINOS:

Fernando Antonio Chacón Urizar, Ever Alejandro Pérez Arriaza (Q.E.P.D.), Horacio Joel Avendaño Madrid y Mynor Rafael Prado Jacinto, por siempre apoyarme y guiarme siempre en el transcurso de esta maravillosa carrera.



A MI TÍO:

Licenciado Milthon Hary Papa Palencia, porque siempre me dio palabras de aliento, sabiduría y perseverancia, porque este logro se lo dedico a él en especial, quien está en el cielo.

A MIS AMIGOS:

Luis Ángel Meléndez, Xavier Gularte, Juan Pablo Medrano, Sergio Hoenes y Christopher Normans, por su gran amistad, por apoyarme siempre.

A:

A Mis compañeros y amigos de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por su amistad a lo largo de esta hermosa carrera universitaria.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por brindarme las enseñanzas, conocimientos y conciencia social.

A:

La Tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, alma mater, fuente del saber y el conocimiento, grande entre las del mundo, por arroparme y permitirme completar mi camino académico y uno de mis más grandes sueños personales.



PRESENTACIÓN

La presente investigación aborda la necesidad de una regulación efectiva y actualizada en el derecho mercantil marítimo, específicamente en relación con la contratación de buques, flotas y navíos en el transporte marítimo de mercancías, para promover la seguridad, la eficiencia y la certidumbre en las transacciones comerciales marítimas.

Fue desarrollada en el ámbito del Derecho Mercantil y Derecho Marítimo, áreas del derecho que convergen para establecer como deben de funcionar los contratos marítimos, así como la manera en la que estos surten efectos en el territorio nacional, en relación con la contratación de buques, flotas y navíos en el transporte marítimo de mercancías La investigación se realizó de a marzo julio de 2023.

Dentro de la presente investigación, el objeto de estudio de esta investigación es el objeto de esta investigación es analizar y abordar los vacíos legales existentes en el ámbito del derecho mercantil marítimo en relación con la contratación de buques, flotas y navíos en el transporte marítimo de mercancías Por su parte el sujeto de estudio recae sobre el análisis exhaustivo de los vacíos legales en la contratación de buques y transporte marítimo de mercancías, con el objetivo de proponer soluciones y recomendaciones que fortalezcan el marco legal y contribuyan al desarrollo y crecimiento del comercio marítimo en Guatemala.



HIPÓTESIS

No existe un derecho mercantil marítimo que encaje en las necesidades que existen en a la contratación de buques, flotas y navíos en relación al transporte marítimo de mercancías ya que el estado está en la obligación de promover y explotar la importación y exportación de mercancías por medio del comercio marítimo ya que en la misma Constitución Política de la Republica de Guatemala se encuentra regulado el servicio de transporte comercial en su Artículo 131 que preceptúa la importancia de la economía del país reconociendo la protección del transporte comercial marítimo, así mismo en el Código de Comercio Decreto 2-70 regula el contrato de transporte marítimo de mercancías en el libro IV, Título II de los artículos 695 al 706, en donde lo hace con ineficacia, disperso, poco preciso por lo que deja vacíos legales, dudas y vicios ocultos que pueden afectar a los comerciantes que necesitan tener una certeza jurídica sobre el mismo ya que el contrato marítimo de transporte de mercancías es parte fundamental para la actividad comercial, considerando que la legislación guatemalteca no responde a las exigencias marítimas comerciales.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

En la investigación, se utilizó una hipótesis descriptiva en donde se estableció un problema y se consideró una solución al mismo, la anterior fue validada, a través de la utilización del método inductivo-deductivo y método analítico-sintético, derivado que se realizó un estudio general, desde el punto de vista legal, doctrinario y práctico de los vacíos y lagunas en la legislación relacionada con la contratación de buques y el transporte marítimo de mercancías en Guatemala, por lo que se hace necesaria una actualización de este tópico.

De conformidad con lo anterior, se pudo comprobar la hipótesis y establecer que es necesaria la implementación de medios legales-jurídicos específicos, debido a que al abordar los desafíos legales que enfrenta el comercio marítimo de mercancías, la investigación contribuye a crear un entorno legal más sólido y confiable para las transacciones comerciales. Esto puede estimular el crecimiento y la inversión en el sector marítimo, beneficiando a los actores involucrados y a la economía en general.

ÍNDICE

Pág.

Introducción	i
--------------------	---

CAPÍTULO I

1. El derecho mercantil y el derecho marítimo	1
1.1. Evolución histórica del derecho mercantil	1
1.2. Definición de derecho mercantil.....	5
1.3. Antecedentes históricos del derecho marítimo.....	11
1.4. Marco doctrinario del derecho marítimo	19
1.4.1. Contenido del derecho marítimo.....	20
1.5. La autonomía del derecho marítimo	21

CAPÍTULO II

2. Análisis de la legislación nacional que contienen normas referentes al derecho marítimo	23
2.1. Legislación aplicable al derecho marítimo.....	23
2.2. Obligaciones mercantiles	27
2.3. Características de las obligaciones mercantiles	30
2.4. Características especiales de las obligaciones mercantiles	33

CAPÍTULO III

3. Contratos de contenido relativo al derecho marítimo	35
3.1. Contratos relacionados al derecho marítimo desde el punto de vista doctrinario	36
3.1.1. Contrato de construcción de buques.....	37

3.1.2. Contrato de utilización de buque	42
3.1.3. Contrato de arrendamiento de buque.....	45
3.1.4. Contrato de fletamento	49
3.1.5. Contrato de transporte marítimo de mercancías	51

CAPÍTULO IV

4. Organismos e instrumentos internacionales relacionados con el derecho marítimo	55
4.1. Derecho marítimo internacional	57
4.2. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar	61
4.3. Cámara de Comercio Internacional	65
4.4. Términos internacionales de comercio	69

CAPÍTULO V

5. Contraste de los términos internacionales de comercio con la legislación relativa a los vacíos legales del derecho marítimo respecto a la contratación de buques, flotas y navíos en relación al transporte marítimo de mercancías	73
5.1. Comparación de términos internacionales de comercio con la legislación nacional	77
5.2. Necesidad de reformar la legislación en relación a los vacíos legales que posee.....	83
5.3. Ventajas y desventajas de la uniformidad en legislación con los términos internacionales de comercio enfocado al derecho marítimo	86
CONCLUSIÓN DISCURSIVA	89
BIBLIOGRAFÍA	91

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se fundamenta en el estudio detallado de la legislación nacional vigente en Guatemala, incluyendo el Código de Comercio y otras disposiciones pertinentes relacionadas con el comercio marítimo. Esto permite identificar los vacíos legales y deficiencias en la regulación actual. Consideraron las normas y regulaciones internacionales que rigen el comercio marítimo, como los Incoterms establecidos por la Corte de Comercio Internacional. Estas normas proporcionan un marco de referencia global para las transacciones marítimas y pueden servir como modelos para llenar los vacíos legales en el territorio nacional.

Se comprobó la hipótesis que guio este proceso de manera fundamental y quedo plenamente comprobada al establecerse las ventajas principales que se obtendrían al actualizar y unificar la norma legal relativa al Derecho Mercantil Marítimo dentro de la legislación del Código de Comercio actual Decreto numero 2-70 del Congreso de la República, la comprobación de los vacíos legales y una creación y unificación que sea eficiente respecto a la regulación jurídica referente al Derecho Mercantil Marítimo, una legislación que contenga lo concerniente a los actos, contratos y un conocimiento legal importante por parte de los abogados y jueces según el Derecho Mercantil Marítimo.

El objetivo general es comprobar que existe vacíos legales del derecho mercantil marítimo respecto a la contratación de buques, flotas y navíos en relación al transporte marítimo de mercancías. La hipótesis de la presente investigación fue: No existe un Derecho Mercantil Marítimo que encaje en las necesidades que existen en a la contratación de buques, flotas y navíos en relación al transporte marítimo de mercancías ya que el estado está en la obligación de promover y explotar la importación y exportación de mercancías por medio del comercio marítimo.

En la Constitución Política de la Republica de Guatemala se encuentra regulado el transporte comercial en su Artículo 131 que preceptúa la importancia de la economía del país reconociendo la protección del trasporte comercial marítimo, así mismo en el Código

de Comercio Decreto 2-70 regula el contrato de transporte marítimo de mercancías en el libro IV, Título II de los artículos 695 al 706, esto con ineficacia, disperso, poco preciso por lo que deja vacíos legales, dudas y vicios ocultos que afecta a comerciantes que deben tener una certeza jurídica sobre este, ya que el contrato marítimo de transporte de mercancías es parte fundamental para la actividad comercial.

Considerando que la legislación guatemalteca no responde a exigencias marítimas comerciales, se establece que en el Capítulo I, donde se desarrolló El derecho mercantil y el derecho marítimo; en el Capítulo II, se realizó un análisis de la legislación nacional y sus normas referentes al derecho marítimo, el Capítulo III, explica a los contratos del mismo contenido al derecho marítimo; el Capítulo IV analiza a los Organismos e instrumentos internacionales que convienen al derecho marítimo; el Capítulo V, observa los términos internacionales de comercio con la legislación relativa al derecho marítimo.

Para el desarrollo de la presente investigación, se utilizaron tres métodos de investigación, el método sintético: Este lleva a cabo el estudio de un problema partiendo de los conocimientos propios, para identificar los aspectos particulares que lo componen. Con este método se identifican soluciones que consideren todas las variables relevantes y proponer una estrategia bien fundamentada respecto a la forma en la que se debe de modificar la ley respecto a la contratación de buques, flotas y navíos en relación al transporte marítimo de mercancías.

El Método deductivo: Este método consiste en aplicar conocimientos generales para obtener resultados particulares sobre estos. Este procedimiento es el más utilizado y el que se adecua a las necesidades de esta clase de trabajo. El Método inductivo: Es un proceso utilizado para poder sacar conclusiones generales partiendo de hechos particulares, por ello se utiliza para los resultados finales de la investigación, así como la comprobación de la hipótesis.

Por su parte la técnica utilizada en la investigación fue la documental, que centra en la función óptima y racional de los recursos documentales, sobre el tópico en cuestión.



CAPÍTULO I

1. El derecho mercantil y derecho marítimo

Es necesario para los efectos de la presente investigación realizar un análisis sobre el derecho del comercio y como este se desarrolla en el territorio nacional para servir como contexto de los títulos de crédito dentro y fuera de las fronteras de Guatemala.

1.1. Evolución histórica del derecho mercantil

Se puede determinar que el derecho del comercio se encarga de la forma en la cual se realizan los negocios conforme a la ley; no obstante, el comercio y el derecho mercantil no surgieron al mismo tiempo; debido a que primero fue el comercio y luego la forma en la cual se debe de realizar conforme a las normas para que este se perfeccione.

El comercio como tal tiene su inicio en los albores de la humanidad a través del trueque, lo cual sirvió a lo largo de la edad antigua, los romanos no tuvieron en consideración al derecho del comercio, ya que lo tomaron como parte del *ius civile*, respecto a la manera en la cual era derecho de los ciudadanos romanos el comercializar con su trabajo, si era pescador, negociaba con peces, si era artesano, con artesanías y así sucesivamente.

En tal sentido, fue hasta la edad media en donde surge propiamente dicho el derecho del comercio; se establece que "Nace la burguesía en las villas y pueblos, la importancia de la burguesía no radica en los bienes territoriales, sino en la riqueza monetaria que



produce el tráfico comercial, por el estímulo que la monarquía le da a los comerciantes en su función; de esa cuenta los comerciantes se organizaron en corporaciones, las que se regían por estatutos que contenían reglas de derecho que regulaban el comercio, además los derechos y obligaciones de los comerciantes.

Esta etapa aporta entre otros la letra de cambio, las sociedades mercantiles, el contrato de seguro, así como el inicio del registro mercantil”.¹ Se puede determinar entonces la importancia que tuvo la edad media dentro del derecho del comercio, puesto fue en esta época en la que esta rama del derecho se desarrolló y tuvo normas propias.

El derecho mercantil volvió a tener otro cambio después de la revolución francesa, en donde sus bases ideológicas son los principios de igualdad y libertad - libre iniciativa y libre competencia en lo económico. La Revolución francesa proclamó de inmediato la libertad de ejercicio del comercio y terminó con el monopolio de los gremios de comerciantes y corporaciones. “La revolución industrial, los inventos importantes en la ciencia, exigieron esa objetivación que durante largo período inspiró a códigos en el mundo entero”.²

Lo anterior sentó las bases para el derecho mercantil moderno, a lo largo del siglo XX, el derecho mercantil se caracterizó por la lucha entre el capitalismo y el comunismo, esto por ser sistemas económicos diferentes y en gran medida contradictorios, a mediados del mismo, después de la caída del comunismo se fue dando pie a una tendencia

¹ Villegas Lara, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Pág. 31.

² **Ibid** Pág. 32.

privatizadora surgieron nuevas formas de financiamiento y se fortaleció el mercado de valores como un instrumento de obtención de crédito durante este periodo el mundo experimenta un desarrollo acelerado en la ciencia y la tecnología y un apogeo en el comercio dando como resultado la globalización.

Los principios de igualdad y libertad, incluida la libre iniciativa y competencia económica, se convirtieron en las bases fundamentales del nuevo enfoque mercantil. La Revolución Francesa también desafió las estructuras monopolísticas que existían en el comercio y puso fin al control de los gremios y corporaciones sobre las actividades comerciales.

La relación entre los avances industriales y científicos y la objetivación de los códigos mercantiles se menciona como un factor clave en la transformación del derecho mercantil en este período. La creciente necesidad de regular de manera efectiva las transacciones comerciales y financieras en un contexto de avances tecnológicos impulsó la formalización de códigos legales.

Se señala cómo a lo largo del siglo XX, el derecho mercantil estuvo influido por la lucha entre dos sistemas económicos opuestos: el capitalismo y el comunismo. La caída del comunismo debido a que la libertad de compra era esencial para una sociedad económicamente estable y libre, en muchos lugares condujo a una tendencia privatizadora y a la aparición de nuevas formas de financiamiento. Durante este período, el mercado de valores se consolidó como un medio para obtener crédito, contribuyendo al desarrollo económico y financiero en una medida global, es importante señalar esto porque el uso correcto de ello, contribuye a una economía más fuerte.

Lo anterior, también destaca el rápido desarrollo científico, tecnológico y comercial durante este tiempo, que culminó en la globalización. La globalización se convirtió en un fenómeno importante, impulsado por la interconexión y la expansión de las actividades comerciales a nivel internacional.

El texto proporciona una visión panorámica de la evolución histórica del derecho mercantil, destacando los momentos clave en los que se han producido cambios significativos en su enfoque y aplicación. Se enfoca en cómo las transformaciones ideológicas, económicas y tecnológicas han influido en el desarrollo y la forma en que se han adaptado a los cambios en el entorno económico global.

El análisis es interesante y muestra cómo el derecho mercantil ha respondido a desafíos y oportunidades cambiantes a lo largo de la historia. También refleja cómo las decisiones políticas y las transformaciones económicas han moldeado la dirección de esta rama del derecho.

“La concepción hoy dominante es la que entiende que el Derecho mercantil es el derecho que regula la actividad habitual de las empresas. El concepto de Derecho mercantil gira por lo tanto en torno a lo que es una empresa y cuál es su actividad típica.”³ Lo anterior quiere decir que el derecho del comercio se fundamenta en la forma en la cual se puede realizar las actividades de las empresas dentro de Guatemala y el mundo ya que existe una conexión ente toda empresa susceptible de comprar y vender, así mismo me permito

³ Díez Estella, Fernando. **Temario de derecho mercantil**. Pág. 6.

añadir que toda empresa aporta en gran medida un capital, la compra y la venta facilitan la economía y de forma directa, el comercio entre empresas de un mismo y de diferentes países.

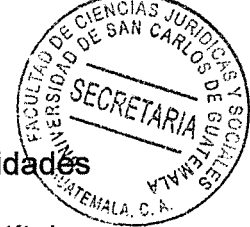
En Guatemala; por su parte en el año de 1942, se promulga un nuevo Código de Comercio, Decreto número 2946 del presidente de la República. El veintiocho de enero de 1970, se promulga nuestro actual Código de Comercio, Decreto 2-70, del Congreso de la República; el cual pretende ser instrumento moderno, adaptado a las nuevas necesidades de tráfico comercial en Guatemala, tanto en el aspecto nacional como internacional y es la ley que rige el tráfico mercantil en territorio nacional.

1.2. Definición de derecho mercantil

Es necesario definir en qué consiste el derecho de comercio de forma general y en Guatemala. “El Derecho Comercial es llamado también, y tal vez preferentemente, Derecho Mercantil, es el que está formado por los principios doctrinales, legislación y usos que reglan las relaciones jurídicas particulares que surgen de los actos y contratos de cambio, realizados con ánimo de lucro por las personas que del comercio hacen su profesión”⁴.

La definición expresada por este autor, que por sí sola podría ser discutible, queda aclarada y completada cuando señala su contenido al decir que comprende lo relativo a

⁴ Ossorio Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 300.



los comerciantes individuales, compañías o sociedades lucrativas, las actividades bancarias y bursátiles, la contratación peculiar de los negocios mercantiles, los títulos valores y otros efectos del comercio, lo relacionado con el Derecho Marítimo y lo relativo a suspensión de pagos y quiebras además es parte del Derecho Privado que regula las relaciones de los particulares concernientes al ejercicio de la actividad comercial. o resultantes de la realización de actos de comercio. Además, es el conjunto de principios, preceptos y reglas que determinan y regulan las relaciones jurídicas que el comercio engendra.

"El derecho mercantil se define como el conjunto de normas jurídicas que se aplican a los actos de comercio legalmente calificados como tales y a los comerciantes en el ejercicio de su profesión. Es una rama especial del derecho privado que, frente al derecho civil, rige singularmente relaciones privadas que constituyen la materia mercantil".⁵

El derecho mercantil es un conjunto de normas legales específicas que se aplican a los actos de comercio que han sido legalmente identificados como tales. Además, estas normas también se aplican a los comerciantes en el ejercicio de su actividad profesional. Esto subraya que el derecho mercantil se enfoca en regular las actividades comerciales y las personas involucradas en ellas.

La definición establece que el derecho mercantil es una rama especializada dentro del derecho privado. En comparación con el derecho civil, que abarca una gama más amplia

⁵ Quevedo Coronado, Francisco Ignacio. **Derecho mercantil**. Pág. 4.

de relaciones y asuntos, el derecho mercantil se centra en las relaciones privadas que tienen un carácter comercial.

Esto implica que las normas y regulaciones en el derecho mercantil se aplican específicamente a transacciones comerciales y profesionales. El texto que precede, proporciona una definición precisa del derecho mercantil y su alcance, ofreciendo una comprensión clara de su función en el sistema legal. La definición resalta la importancia del derecho mercantil en la regulación de actividades comerciales y las relaciones entre comerciantes. Además, establece cómo el derecho mercantil difiere del derecho civil al concentrarse en aspectos específicos del ámbito comercial.

“Conjunto de normas que regulan las relaciones de los particulares cuando ejercen la profesión del comercio (comerciantes) o cuando celebran actos de comercio”.⁶ Lo anterior afirma la importancia de las relaciones particulares de comercio y como es este derecho el encargado de normar estas relaciones al darle forma jurídica.

“Es el conjunto coordinado de estructuras ideales pertenecientes al ordenamiento jurídico general y destinadas a realizarse o actualizarse principalmente en la actividad de la producción o de la intermediación en el cambio de bienes o servicios destinados al mercado en general”.⁷ En virtud de lo anterior, se puede determinar que dentro de un conjunto socio mercantil, integran el ordenamiento jurídico mercantil normas; es decir, las leyes mercantiles en cualquier tipo de ordenamiento, sujetos que son susceptibles de ser

⁶ Moto Salazar, Efraín. **Derecho mercantil**. Pág. 341.

⁷ Cervantes Ahumada, Raúl. **Derecho mercantil**. Pág. 40.



comerciantes o no comerciantes y cosas; pudiendo ser empresas, títulos de crédito, mercancías.

“Es el conjunto de normas jurídicas, codificadas o no, que rigen la actividad profesional de los comerciantes, las cosas o bienes mercantiles y la negociación jurídica mercantil”.⁸

Este autor apunta lo que el derecho del comercio significa dentro de Guatemala y como dentro de las prácticas mercantiles pueden o no existir situaciones que están reguladas, pero que se consideran como dentro de este derecho; además agrega la actividad de los comerciantes, las cosas, bienes y la negociación jurídica como parte del derecho mercantil. De tal forma para poder tener una consideración completa respecto al derecho mercantil se deben tomar los siguientes elementos:

- a. “Los sujetos que participen directamente en el derecho mercantil, como comerciantes, banqueros, etc., con las excepciones marcadas en el Código de comercio.
- b. Por el objeto, llamado cosa mercantil, por ejemplo, los buques mercantes o títulos de valor.
- c. Por la finalidad del acto que consiste en el cambio de mercancías o servicios, se refiere en esencia a que de la necesidad de una persona, se compensa la necesidad de otra y viceversa.

⁸ Ibid Pág. 42.

d. Por los actos que son constitutivos de las sociedades mercantiles. Cuando se refiere al derecho mercantil conceptualizándolo como un derecho del comercio, nos encontramos en un error garrafal porque el derecho mercantil comprende.

e. Algo más que las relaciones jurídicas meramente comerciales, también está conformado por instituciones jurídicas que de ninguna forma persiguen una finalidad comercial específica.”⁹

El derecho mercantil, como se puede observar no ha sido obra de legisladores y juristas, sino que apareció y se desarrolló de forma empírica para satisfacer necesidades de las personas que se dedican habitualmente al cambio, resolviendo con ello las deficiencias del derecho común.

El derecho mercantil es de orden netamente privativo, no obstante, existe dentro de este el llamado derecho público mercantil el cual se define como aquellos asuntos del derecho del comercio en los cuales el Estado como máxima autoridad nacional garantiza y protege la forma en la cual se deben de realizar los negocios jurídicos mercantiles dentro de su extensión territorial. En ese contexto el derecho público mercantil se circunscribe de esta forma:

a. A los principios constitucionales que se refieran a la libertad mercantil, esto en virtud de la libertad de comercio, así como la libertad de adquirir bienes.

⁹ **Ibid** Pág. 189.



- b. A la legislación sobre impuestos que graviten sobre el comercio interior y exterior
- c. A las leyes que determinen los límites que, por motivo de interés público, bien o malentendido, restrinjan la libertad de comercio o le concedan privilegios o franquicias.
- d. A las leyes que establecen autoridades, corporaciones o funcionarios encargados de intervenir oficialmente en los diversos ramos de la actividad comercial, ya que es una actividad social, la cual interviene en la economía nacional y debe ser de observancia jurídica para su cumplimiento.
- e. A las instituciones no oficiales, aunque si autorizadas, permitidas o reconocidas por la ley y que se dedican, ya sea a grandes operaciones mercantiles o bien a desempeñar funciones reguladoras del comercio o servir de intermediario entre el comercio y el gobierno o sus agentes
- f. Al derecho marítimo y a la legislación internacional en materia de comercio.

Se puede determinar que siempre que se trate de la interacción del Estado con las formas mercantiles y cómo será el encargado de velar porque las negociaciones sean conforme a la ley y garantizando el trato justo, así como los principios de la negociación mercantil en cada caso.

El Código de Comercio de Guatemala confirma la aplicación de la ley mercantil en Guatemala, ya que el Artículo 1 afirma: “Los comerciantes en su actividad profesional,

los negocios jurídicos mercantiles y cosas mercantiles, se registrarán por las disposiciones de este Código y, en su defecto, por las del Derecho Civil que se aplicarán e interpretarán de conformidad con los principios que inspira el Derecho Mercantil.”

Con lo cual cada vez que se tome en consideración uno de estos factores, se estará hablando de derecho del comercio y como tal se debe de regir las disposiciones de esta norma además de los principios que establece el derecho del comercio, también se deben de tomar en cuenta los negocios mercantes.

1.3. Antecedentes históricos del derecho marítimo

Es necesario, establecer cuáles son los antecedentes históricos del derecho marítimo dentro del territorio nacional, Conocer los antecedentes históricos resulta altamente provechoso, ya que esto posibilita comprender el contexto en el que una norma fue establecida y, además, facilita la labor del intérprete al permitirle adaptar la legislación a las circunstancias actuales.

Al entender que ciertas leyes pueden estar desfasadas y basadas en métodos técnicos obsoletos que ya no son eficientes hoy en día, esto da lugar a que se interpreten las leyes a conveniencia, lo cual puede llegar a ser perjudicial, ya que puede haber una falta grave a cualquier relación mercantil, el intérprete puede lograr una mejor adecuación de las regulaciones a la realidad presente de forma que se refuerza el beneficio de todos los involucrados en esta área, hoy en día se busca el bien común y en esta área es de suma importancia que así sea.

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."¹⁰

El Código del Manú, una de las primeras formas codificadas de leyes en la historia, refleja la importancia histórica y cultural que el mar ha tenido en la regulación legal. A pesar de su antigüedad, este código ya destacaba la relevancia de las transacciones comerciales marítimas al establecer tratamientos especiales para las ventas de mercancías provenientes de ultramar.

Esta disposición sugiere la necesidad de adaptar la ley a las circunstancias particulares de los intercambios comerciales marítimos, mostrando cómo las legislaciones antiguas también tenían en cuenta aspectos relacionados con el comercio y el mar, lo cual era común ya que desde siempre se ha comerciado a través de este. La presencia de regulaciones específicas para el ámbito marítimo son tan importantes como en cualquier otro ámbito cotidiano, en una época tan temprana resalta la continuación de la

¹⁰ Landaez Otazo, Leoncio. **Derecho marítimo venezolano**. Pág. 26.

importancia de este campo en la evolución del derecho y en la promoción del comercio y la navegación.

- 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”.¹¹
- “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.”¹² Esta referencia sugiere que, en la antigua Atenas, el derecho marítimo era una parte fundamental de su sistema legal.
- “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 del 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.”¹³ La importancia de dicha norma sobre tal necesidad nos llama a que se tome en cuenta.

¹¹ *Ibid* Pág. 26.

¹² *Ibid* Pág. 27.

¹³ *Ibid* Pág. 27.

El Código de Justiniano, una compilación de leyes romanas realizada en el siglo V, amplió la acción legal relacionada con el tráfico marítimo. Según el Código, aquellos que hubieran realizado acuerdos con el capitán de un barco tenían el derecho de ejercer su acción legal contra el propietario de la embarcación. El texto también menciona el Digesto, que es una parte importante del Código de Justiniano que contiene opiniones y resoluciones jurídicas.

En el Digesto se incluye la llamada Ley de Rodia del echazón, que tiene relevancia en las regulaciones modernas sobre daños y averías en el transporte marítimo. Además, se mencionan otras normas relacionadas con asuntos marítimos, como préstamo a la gruesa (una forma de préstamo marítimo), baratería (traición en el ámbito marítimo), acciones legales, naufragios, entre otros. Este fragmento destaca la importancia histórica de las leyes marítimas y cómo su influencia perdura en las regulaciones actuales relacionadas con la navegación y el comercio marítimo.

- “Durante la Edad Media, con la caída del Imperio Romano de Occidente y el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del Mediterráneo, el Corpus Juris Romano pierde su vigencia y es sustituido por un derecho local, consuetudinario.
- El tráfico por mar se intensificó y fue fuente de grandeza de las ciudades italianas. Las cruzadas abrieron o extendieron el tráfico hacia el Oriente, y ante la necesidad de dirimir las cuestiones que se suscitaban entre los comerciantes marítimos, fueron apareciendo magistrados a los que se dio el nombre romano de cónsules”.¹⁴

¹⁴ Cervantes Ahumada, Raúl. **Derecho marítimo**. Pág. 9.



Este texto destaca un período de cambio y evolución en el ámbito del derecho marítimo durante la Edad Media. Con la caída del Imperio Romano de Occidente y el surgimiento de las tribus bárbaras en la región del Mediterráneo, las leyes romanas del Corpus Juris Romano dejaron de ser aplicadas y en su lugar surgieron sistemas legales locales basados en costumbres y tradiciones. Sin embargo, a medida que el comercio marítimo se intensificaba, especialmente en las ciudades italianas, surgió la necesidad de establecer normativas para resolver disputas entre los comerciantes marítimos.

Un factor importante en este proceso fue la expansión de los diferentes viajes y el comercio a través de las Cruzadas, que conectaron el tráfico marítimo entre Europa y el Oriente. Para abordar las cuestiones legales que surgían en este contexto, se crearon magistrados con el título romano de "cónsules", que asumieron un papel similar al de los antiguos cónsules romanos en la administración de la justicia y la regulación de los asuntos marítimos, Ya que son ellos quienes velan por las relaciones internacionales en diferentes aspectos, así como en este caso lo que concierne a la hipótesis que se encuentra en este trabajo.

Este período marcó una transición en el desarrollo del derecho marítimo, ya que se nota un cambio en la forma de llevar a cabo todo aquello concerniente a ello, en esta transición se resalta la forma en el que las prácticas y las necesidades del comercio marítimo condujeron a la creación de instituciones y normativas adaptadas a la nueva realidad económica y comercial de la época. Las ciudades italianas y los nexos comerciales entre Europa y Oriente jugaron un papel crucial en este proceso de evolución y adaptación del derecho marítimo.

- “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.”¹⁵

En este período, se pueden observar que existieron diversas legislaciones y códigos marítimos tuvieron un impacto significativo en la regulación de las actividades marítimas y comerciales.

Se menciona la Ordenanza sobre la Marina de Luis XIV, que se considera un punto de referencia importante. Esta ordenanza influyó en el desarrollo de normativas posteriores, incluido el Código de Napoleón, que a su vez dejó una huella en la formación de códigos civiles en varios países, incluido el Código Civil guatemalteco.

Además, se mencionan las Ordenanzas de Bilbao, que ejemplifican cómo ciertas regulaciones marítimas persistieron incluso después de los cambios políticos, esto se debió a que en realidad era necesario conservar estas regulaciones en virtud de su eficaz funcionamiento, así como la independencia de Guatemala. Esto sugiere que las leyes marítimas tenían un impacto duradero y continuaron.

¹⁵ **Ibid** Pág. 13.

Por último, se destaca la Ordenanza inglesa de Cromwell, que tuvo un papel crucial en el fortalecimiento y crecimiento de la marina de Inglaterra. Esto subraya cómo la regulación legal puede tener un impacto directo en la expansión y desarrollo de las actividades marítimas y comerciales de una nación.

En conjunto, este texto resalta la importancia de las leyes y normativas marítimas en la Época Moderna y cómo estas influenciaron no solo el ámbito marítimo, sino también otros aspectos legales y comerciales en diferentes países y regiones, los cuales han surtido efectos meramente beneficiosos, así como la forma en la que la leyes marítimas se han destacado en el hoy en día..

“A partir de 1805, cuando Fulton aplica el vapor a la navegación, se modifica totalmente la técnica empleada con anterioridad. En 1807 se efectúa el primer ensayo y el Royal William, construido en los astilleros de Québec, realiza la primera travesía a vapor por el Atlántico. Poco a poco, el ensayo inicial va desarrollándose técnicamente y surgen las hélices, que reemplazan a las llamadas ruedas de paletas e igualmente aparecen las turbinas. En 1820 se utiliza el hierro como material de construcción, con la ventaja de su mayor resistencia, su menor volumen para igual desplazamiento y menores gastos de conservación, determinando ello el constante aumento de las dimensiones y tonelajes de los buques. Además, hubo también avances en las comunicaciones; la telegrafía sin hilos y los demás medios modernos de comunicación, han tenido una gran influencia en esta materia.”¹⁶

¹⁶ Landaez Otazo, Leoncio. **Op. Cit.** Pág. 17.

La introducción del vapor como fuente de propulsión en los barcos revolucionó la navegación al ofrecer una alternativa más eficiente y constante en comparación con las técnicas anteriores. A medida que se desarrollaban estas técnicas iniciales, se produjeron avances como la aparición de hélices en lugar de ruedas de paletas y la introducción de turbinas, lo que mejoró aún más la eficiencia y el rendimiento de los barcos propulsados por vapor.

La adopción del hierro como material de construcción en 1820 también tuvo un impacto transformador en la industria naval. El hierro proporcionó un gran cambio, así como mayor resistencia estructural, permitió una mayor capacidad de carga en barcos de dimensiones similares y redujo los costos de mantenimiento en comparación con los materiales anteriores.

Además de los avances técnicos en los barcos, uso de flota y navío, el texto también destaca la debida importancia de los avances en las comunicaciones, como la telegrafía sin hilos (telegrafía inalámbrica) y otros medios modernos de comunicación, los cuales son imprescindibles en el tráfico marítimo, que influyeron significativamente en la navegación.

Permitieron una mejor coordinación y seguridad en el transporte marítimo y la observancia normativa que el derecho exige, ya que esto afecta de manera positiva y beneficiosa a dichos avances y comunicaciones, sin mencionar todo aquello que aporta un avance para el bien común que todo país busca hoy en día, como se describe anteriormente.

1.4. Marco doctrinario del derecho marítimo

El derecho marítimo, como su denominación sugiere, es el conjunto de normas que abarca aspectos relacionados con el mar. Sin embargo, más allá de este análisis superficial en términos de significado, es importante destacar que expertos en la materia, juristas y estudiosos han dedicado tiempo y estudio profundo a este campo y acuerdan que las normas, deben aplicarse en todo aspecto cotidiano.

"De esta forma se puede establecer que el derecho marítimo aborda la vertiente privada de las relaciones que pueden desarrollarse en el mar, es decir, es la rama jurídica que se encarga de regular el comercio y la navegación en alta mar y en las aguas navegables de un país. Se considera una rama especial derivada del derecho mercantil y su corpus legislativo principal nace del propio Código de Comercio, evolucionando hasta la actual normativa específica sobre navegación marítima".¹⁷

Este texto resalta la naturaleza del derecho marítimo al enfocarse en su dimensión privada, abordando las interacciones que ocurren en el ámbito marítimo. Su enfoque está en la regulación del comercio y la navegación en aguas internacionales y navegables dentro de un país. Se establece que el derecho marítimo se deriva del derecho mercantil y está fundamentado en el Código de Comercio, evolucionando con el tiempo hacia una normativa específica que trata sobre la navegación marítima. En resumen, el derecho marítimo se concentra en la esfera privada de actividades que se desenvuelven y que se

¹⁷ <https://www.unir.net/derecho/revista/derecho-maritimo/> (consulta: 02 de agosto 2023).

encuentran relacionadas con el mar y busca proporcionar un marco legal para el comercio y la navegación en aguas marítimas.

“El derecho marítimo en particular, es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicos, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos. En otras palabras, el ordenamiento jurídico es marítimo, se conecta con el mar y espacios mariitimos”.¹⁸ Lo anterior, presenta al derecho marítimo como un sistema organizado de conceptos o instituciones legales, establecidas por una autoridad pública y destinadas a aplicarse en la vida social y las interacciones relacionadas con el mar y los espacios marítimos. En esencia, el ordenamiento jurídico es considerado como marítimo cuando se relaciona con el mar o áreas marítimas y regula aspectos específicos de estas áreas.

1.4.1. Contenido del derecho marítimo

Hasta este punto, queda claro que el ámbito del derecho marítimo abarca una amplia gama de temas. No obstante, su contenido puede ser considerado como una combinación de elementos esenciales que lo distinguen de otras áreas legales. Estos elementos clave son principalmente el entorno y la embarcación, es decir, las áreas acuáticas y los buques, los cuales constituyen la base para todas las instituciones y relaciones jurídicas que engloba esta disciplina.

¹⁸ Cervantes Ahumada, Raúl. **Op. Cit.** Pág. 6.



El contenido del derecho marítimo abarca un conjunto diverso de normas y principios que regulan las actividades relacionadas con el comercio y la navegación en alta mar y en aguas navegables de un país. Esta rama del derecho aborda aspectos como el transporte marítimo, la contratación de servicios navales, la responsabilidad en caso de accidentes marítimos, el comercio internacional y los contratos de fletamento, entre otros. Además, se ocupa de cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino, los seguros marítimos y la solución de controversias en el ámbito marítimo. En resumen, el contenido del derecho marítimo engloba una amplia gama de temas que se derivan de las complejas interacciones entre el comercio y la navegación en los espacios marítimos.

1.5. La autonomía del derecho marítimo

La autonomía del derecho marítimo se refiere a su capacidad para establecer normas y principios específicos que son aplicables en el ámbito de las actividades marítimas y de navegación. Esto implica que el derecho marítimo tiene su propio conjunto de regulaciones que pueden ser diferentes de las normativas generales del derecho civil u otras ramas jurídicas. Esta autonomía se justifica por la naturaleza única de las operaciones marítimas y la necesidad de abordar de manera precisa los desafíos y las particularidades que surgen en ese contexto.

En resumen, la autonomía del derecho marítimo permite que esta rama del derecho tenga sus propias normativas y procesos legales que respondan de manera precisa a las necesidades y desafíos del comercio y la navegación en el entorno marítimo.





CAPÍTULO II

2. Análisis de la legislación nacional que contienen normas referentes al derecho marítimo

El Decreto 2-70 conllevó la anulación de todas aquellas leyes, regulaciones y disposiciones que fueran contrarias a las disposiciones establecidas en el recién promulgado Código de Comercio. De este modo, desde entonces hasta la fecha actual, el Decreto 2-70 se erige como la normativa principal que rige todos los aspectos relacionados con los comerciantes en su actividad profesional, los bienes o activos mercantiles y los acuerdos legales comerciales.

Sin embargo, resulta notablemente singular el enfoque del legislador en sus consideraciones, evidenciándose sus claras intenciones de alcanzar una unificación económica en la región centroamericana. A pesar de la entrada en vigor del nuevo Código de Comercio (Decreto 2-70), no se revocó en su totalidad el Decreto Gubernativo 2946, sino que se mantuvo en vigencia en lo referente al comercio marítimo.

2.1. Legislación aplicable al derecho marítimo

“En cuanto al Libro III del Código derogado, que rige el tema del comercio marítimo, el legislador lo dejó vigente, a la espera de que se emitiera el Código Marítimo Centroamericano, cuyo anteproyecto fue elaborado por una comisión que contó con la



colaboración del profesor mexicano, Raúl Cervantes Ahumada. Dicho anteproyecto nunca llegó a ser derecho uniforme entre los estados centroamericanos, debido al estancamiento del proceso de integración”.

En otras palabras, se puede decir que, desde el año 1942, el comercio marítimo en el país se sigue rigiendo por un libro que fue redactado en el siglo XIX y en el que se regulaban situaciones que hoy en día han sido superadas por la evolución que el comercio marítimo demanda, razón por la cual tal normativa ha caído en desuso y, hoy en día, se tienen más en cuenta los usos y costumbres, así como las convenciones y tratados internacionales sobre la materia. Desglosando un poco el Libro III del Código de Comercio anterior vemos que el Título I de dicho Libro regula lo relativo a las naves mercantes y los propietarios y copropietarios de ellas.

Se establece también que las mismas son consideradas como bienes muebles, se regula el tiempo que debe transcurrir para adquirir una nave por prescripción, y lo relativo a la enajenación y el embargo de ésta. El Título II regula lo relacionado con las personas que intervienen en el comercio marítimo. En el mismo se define a cada una de esas personas, el naviero o armador, el capitán, el piloto, la figura del contraamaestre, el sobrecargo y las obligaciones y atribuciones de cada uno de ellos.

El Título III se refiere a los contratos de los hombres de mar, entendiéndose como hombres de mar a la tripulación. Sin embargo, atendiendo a lo que establece el artículo 8 de la Ley Orgánica del Organismo Judicial, podría considerarse que lo relativo a este Título se encuentra tácitamente derogado ya que se encuentra regulado hoy en día por



una ley posterior, específicamente en el Capítulo VII, del Título IV del Código de Trabajo el mismo que hace referencia a lo relativo al trabajo en el mar y en las vías navegables.

El Título IV regula lo relativo a los pasajeros y continúa con la regulación de un contrato, específicamente lo relativo al contrato de fletamento. En este título se regula también lo relativo al conocimiento de embarque. Sin embargo, al igual que como sucede con lo relativo a los contratos de los hombres de mar, hoy en día, el conocimiento de embarque se encuentra regulado también en el capítulo diez del actual Código de Comercio, contenido en el Decreto 2-70 del Congreso de la República, razón por la cual tampoco se considera Derecho vigente.

Una pequeña divergencia que se puede apreciar entre el Decreto 2946 y el Decreto 2-70, atendiendo a que en ambas normativas se hace referencia al mismo documento, es la forma en que ambas denominaron este título de crédito. En el Decreto Gubernativo 2946, se le denominó como conocimiento o póliza de carga, mientras que el Decreto 2-70 lo denominaron como conocimiento de embarque.

Al hacer un análisis sobre el citado artículo caemos en cuenta que el Libro III del Decreto Gubernativo 2946 quedó vigente pero no en su totalidad ya que, de las excepciones se excluye el Título VII del citado libro, Título que hacía referencia al Seguro Marítimo. Está claro que la razón por la cual el legislador, al derogar el antiguo Código de Comercio, dejó vigente el Libro III fue porque se estaba a la espera de que se emitiera el Código Marítimo Centroamericano. Sin embargo, y teniendo claro lo anterior, no se comprende la razón por la cual el legislador si decidió derogar lo relativo al Seguro Marítimo. Tal vez



el legislador consideró que las normas que regulan el contrato de Seguro en el actual Código de Comercio podían aplicársele, de igual forma, al Seguro Marítimo.

En cuanto al Título VIII del Libro III, este si se encuentra vigente, y regula lo relativo a la prescripción de las obligaciones del comercio marítimo y lo relativo a la excepción de inadmisibilidad de algunas acciones especiales reguladas también dentro del Título VIII. Según los párrafos anteriores se puede apreciar que el antiguo Código de Comercio si había dedicado un libro entero a regular de manera amplia lo relativo al comercio marítimo.

Sin embargo, se puede observar que el mismo omite regular temas tales como el ámbito de aplicación y el conflicto de leyes, ya sea según el buque o según las relaciones jurídicas, tampoco hace mención sobre lo relativo a la libertad de navegación y los impedimentos para la misma, sobre cuál es la autoridad marítima, sus facultades y registros a su cargo, así como qué tribunal será el competente en aguas jurisdiccionales, y cuál lo será en aguas no jurisdiccionales, etc.

En cuanto a los contratos, es cierto que algunos de ellos, tales como el transporte de bienes o de personas, se encuentran regulados en el actual Código de Comercio. Sin embargo, en ningún momento se hace algún tipo de referencia a otros contratos propios de la navegación de buques, flotas o navíos tales como el contrato de locación de buques propiamente y el contrato de remolque. Lo anterior, deja la puerta abierta a la expectativa, sin mencionar que, hoy en día, no existe regulación específica sobre el contrato de seguro marítimo.



2.2. Obligaciones mercantiles

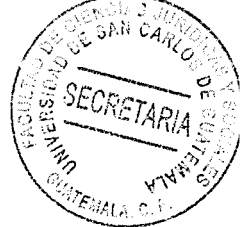
“Teniendo en cuenta que el derecho mercantil es el conjunto de normas jurídicas codificadas o no, dentro del ámbito jurídico, que regulan la actividad profesional de los comerciantes, las casas mercantiles y los negocios jurídicos mercantiles”.¹⁹

En virtud de lo anterior, se puede determinar que, el negocio jurídico mercantil es importante negocio que tiene por objeto un acto de comercio, de tal forma que un acto de comercio en nuestro medio es todo aquel acto regulado en el Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República o cualquier otra normativa que relacionada, por lo tanto el negocio jurídico mercantil debe de ser considerado como un acto por excelencia de comercio en función de la intervención que tendrán las partes, si estos son comerciantes o no, en función de su objeto.

En este sentido, el Artículo 2 del Código de Comercio de Guatemala, determina que son comerciantes las personas que en nombre propio y con fines de lucro ejercen las siguientes actividades:

- a. La industria está dirigida a la producción y transformación de bienes, así como lo está dirigida también a la prestación de servicios ya que se crea un intercambio para obtener un beneficio, esta es la mas importante ya que en ello se basa la razón del derecho mercantil.

¹⁹ Villegas Lara, René Arturo. **Op. Cit.** Pág. 11.



b. La intermediación de bienes y la prestación de servicios

c. La banca, seguros y fianzas

d. Los auxiliares de los anteriores

De la norma anterior se interpreta que actos o actividades se consideran de comercio y que personas se consideran comerciales. En ese sentido es categórico mencionar que de acuerdo con la legislación guatemalteca considera como comerciantes a las sociedades mercantiles, cualquiera sea su objeto.

Por todo lo anterior es preciso determinar que el negocio jurídico mercantil se lleva a cabo cuando intervienen personas que por la actividad a la que se dedican son comerciantes realizando los actos calificados de comercio en la legislación, es decir, es un acto voluntario y lícito realizado de conformidad con la norma jurídica en virtud de la cual dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir derechos y obligaciones derivados de actos o actividades comerciales.

Es menester y también necesario mencionar y recalcar la importancia que existe en los términos establecidos en este código, en este caso nos enfocamos en el deudor, personaje importante, cuyo término obligación en el campo del derecho implica la existencia de "un vínculo jurídico por el cual una persona llamada deudor se encuentra constreñida en la necesidad de dar, hacer o no hacer una cosa a favor de otra persona llamada a la cual le llamamos acreedor; cuando dicha relación entre la persona



denominada acreedor y el deudor se origina a partir de un acto de comercio, la obligación se entenderá que es de carácter mercantil.”²⁰

De lo anterior, se destaca cómo una persona, el deudor, está legalmente comprometida a realizar acciones o abstenerse de hacer algo en favor de otra persona, el acreedor. Además, se enfatiza que cuando esta relación entre el acreedor y el deudor se origina a partir de un acto de comercio, la obligación adquiere un carácter mercantil.

Este enfoque resalta la importancia de contextualizar las obligaciones en función de las circunstancias en las que surgen, especialmente cuando se trata de actos de comercio. Esto subraya la estrecha interconexión entre lo que es el mundo legal y el comercial, y cómo el origen de una lo que es una obligación puede influir en su naturaleza y regulación.

En resumen, el texto proporciona una visión concisa y clara de cómo las obligaciones se definen en función de su contexto, y cómo los actos de comercio pueden llevar a la creación de obligaciones de carácter mercantil. De lo anterior, se debe dilucidar lo siguiente:

- a) Los participantes en la obligación son individuos o entidades con la capacidad legal para adquirir derechos y asumir obligaciones, cabe destacar que son sujetos de derecho pero participan en la vida mercantil al momento de establecer su necesidad..

²⁰ Athié Gutiérrez, Amado. **Derecho Mercantil**. Pág. 225.



b) La relación jurídica, que establece el vínculo entre el acreedor (la parte a la que se le debe) y el deudor (la parte que debe).

c) El objeto de la obligación, que implica la acción de dar, hacer o abstenerse que el deudor debe realizar a favor del acreedor. El objeto de la obligación debe ser específico tanto en género como en tipo y la forma en la que se desempeñan los diferentes ámbitos mercantiles, así como en el carácter marítimo. También debe ser factible desde una perspectiva física y legal, además de estar dentro del ámbito comercial.

Este análisis es fundamental para comprender cómo las obligaciones se forman y se ejecutan en términos legales. Cada componente desempeña un papel esencial en la estructura de las obligaciones y en la definición de los derechos y responsabilidades de las partes involucradas.

2.3. Características de las obligaciones mercantiles

Las características de las obligaciones, de conformidad con la doctrina son las siguientes:

a) La verdad sabida: Implica que las partes deben basar su relación en información precisa y veraz. Esta premisa es esencial para evitar engaños y malentendidos en los acuerdos legales ya que dependiendo de la veracidad de los términos, es el compromiso que se tendrá para una aceptación sobre estos y así empezar el negocio mercantil, sin la caridad en los términos es imposible que esta relación tenga éxito en este campo.



- b) La buena fe guardada: Las partes involucradas deben actuar con honestidad, sinceridad y honradez en sus interacciones legales. Esto es fundamental para construir relaciones de confianza y asegurar un ambiente de negocios ético.
- c) Toda prestación se presume onerosa: Se presume que cualquier acuerdo o compromiso entre partes conlleva algún tipo de beneficio o compensación. En otras palabras, se asume que no se realizan acciones sin una expectativa de obtener algo a cambio.
- d) La intención de lucro: En muchas transacciones y acuerdos legales, se presume que las partes están buscando obtener algún beneficio económico. Esto es especialmente relevante en el contexto de los contratos y las relaciones comerciales ya que ambos se benefician y esto consiente el acuerdo.
- e) Ante la duda deben favorecerse las soluciones que hagan más segura la circulación: Este principio apunta a elegir las interpretaciones y soluciones que minimicen los riesgos y la ambigüedad en las transacciones legales. La seguridad y la claridad son objetivos fundamentales en la formulación y ejecución de acuerdos.

En conjunto, estos principios son aquellos que reflejan la importancia de la transparencia, la honestidad y la seguridad en las relaciones legales y comerciales. Estos conceptos son meramente fundamentales para poder establecer un marco sólido y equitativo en el que las partes puedan interactuar y cumplir sus obligaciones de manera justa y eficiente para un correcto desarrollo social.



Por otro lado, en el Artículo 699 del Código de Comercio de Guatemala, se confirma que las obligaciones mercantiles se interpretan, ejecutan y cumplen de conformidad con los principios de verdad sabida, y de buena fe guardada.

Por excelencia el derecho mercantil es poco formalista, esto permite el desarrollo de las obligaciones mercantiles, puesto que al mismo tiempo se interpretan, ejecutan y cumplen de conformidad con los principios de verdad sabida, buena fe guardada y la seguridad del tráfico comercial. Tal como se establece en el Artículo 699 del Código de Comercio. Se destaca que estas obligaciones se manejan con base en la verdad sabida y la buena fe guardada, lo que enfatiza la relevancia de la honestidad y la confianza en el ámbito mercantil

Además, se menciona que el derecho mercantil en Guatemala tiene una característica distintiva al ser poco formalista. Esto implica que las obligaciones comerciales se pueden desarrollar y ejecutar con flexibilidad, lo que a su vez es posible gracias a la aplicación de principios como la verdad sabida, la buena fe guardada y la seguridad en las transacciones comerciales.

Este enfoque permite una interpretación y cumplimiento de las obligaciones más dinámica y adaptada a las circunstancias comerciales cambiantes. La combinación de un enfoque poco formalista y la adherencia a principios éticos y de confianza contribuye a un ambiente comercial más eficiente y equitativo en el cual se crea la fortaleza del comercio para que así se puede conformar de una forma más adecuada y apegada conforme la ley.

2.4. Características especiales de las obligaciones mercantiles

Las obligaciones mercantiles poseen ciertas características especiales que las distinguen en el ámbito del derecho comercial. Estas particularidades a menudo se derivan de la naturaleza dinámica y específica del comercio, entre las cuales se pueden mencionar las siguientes:

- a) La obligación condicional, que es aquella que su existencia o su resolución depende de un acontecimiento futuro e incierto. Este tipo de obligación se divide en: condición suspensiva y condición resolutoria. La primera existe cuando de su cumplimiento depende la existencia de la obligación y la segunda, cuando cumplida la condición trae como resultado la resolución de la obligación, volviendo las cosas al estado que tenían, como si la obligación no hubiera existido nunca.
- b) Otro tipo de obligación es la llamada a plazo. Su característica es que su cumplimiento está determinado por un día preciso.
- c) A la par de este tipo de obligación se ubica la obligación conjuntiva y alternativa. La primera existe cuando el deudor se ha obligado a diversas cosas o hechos en conjunto, debe dar las primeras y prestar todos los segundos. En cuanto a la obligación alternativa, existe cuando el deudor se ha obligado a uno o dos hechos, o a una de dos cosas, un hecho o una cosa, y presta cualquiera de esos hechos o cosas más no puede, contra la voluntad del sujeto activo prestar parte de una cosa y parte de otra o bien, ejecutar en parte un hecho.

d) Obligación mancomunidad y obligación solidaria. La primera existe cuando hay pluralidad de deudores y acreedores al tratarse de una obligación. Cuando esto sucede, el crédito o la deuda se considerarán divididos en tantas partes como deudores o acreedores haya y cada parte constituye una deuda o un crédito distintos unos de otros. La obligación solidaria puede tener dos variantes. El ser activa cuando dos o más acreedores tienen derecho para exigir, cada uno de por sí el cumplimiento total de la obligación. Y ser pasiva, cuando dos o más deudores reporten la obligación de prestar, cada uno de por sí en su totalidad, la prestación debida.

Desde otra perspectiva las obligaciones pueden ser: de dar, de hacer o de no hacer; las obligaciones de dar; consisten en la prestación de una cosa. A la par están las obligaciones de hacer, que tiene por objeto una prestación a favor del acreedor, cabe recalcar que las obligaciones son importantes para que los derechos puedan existir en cuestión de que en la vida del derecho así es como se permanece dentro de esta, se debe tomar en cuenta que toda vez se cumpla la ley mercantil, se puede disfrutar de los beneficios de esta, como anteriormente se menciona, es importante respetar cada indicación normativa sobre el derecho mercantil y el derecho marítimo para que este sea beneficioso para todos.

Se concluye que las características especiales de las obligaciones mercantiles reflejan la naturaleza única y dinámica del comercio. Estas particularidades se derivan de la necesidad de agilidad, adaptabilidad y eficiencia en el entorno comercial, así como del enfoque en resultados y beneficios económicos en el que se definiría de una manera más completa y adecuada para su utilización.



CAPÍTULO III

3. Contratos de contenido relativo al derecho marítimo

Los contratos relacionados con el derecho marítimo son fundamentales para regular las transacciones comerciales y las actividades que involucran el transporte marítimo de mercancías y pasajeros. Estos contratos abordan los aspectos mas importantes, únicos y específicos del comercio marítimo, como el transporte de carga, el arrendamiento de embarcaciones, los seguros marítimos y otros acuerdos relacionados con el ámbito marítimo.

Estos contratos son esenciales para asegurar la eficiencia y la seguridad en el comercio global y en el transporte marítimo. Debido a las particularidades del entorno marítimo, los contratos de contenido marítimo a menudo incluyen disposiciones y cláusulas específicas para abordar cuestiones como la responsabilidad por daños, la entrega de la carga, las condiciones de transporte y las emergencias en el mar.

En general, los contratos que se encuentran de contenido relativo al derecho marítimo, son un componente vital para el desarrollo, su comportamiento eficaz y para el funcionamiento suave, efectivo y capaz de la industria marítima, así como la industria marítima de mercancías, y su estructura y términos reflejan la necesidad de abordar los desafíos y las oportunidades únicas que presenta el transporte marítimo y el comercio internacional, así como el transporte de buques, flotas y navíos con respecto al transporte de mercancías.



3.1. Contratos relacionados al derecho marítimo desde el punto de vista doctrinario

Los contratos relacionados con el derecho marítimo representan un aspecto esencial en esta rama del derecho, ya que regulan las diversas transacciones y compromisos que surgen en el ámbito marítimo y naviero. Estos contratos abarcan una amplia gama de situaciones, desde el transporte de mercancías y pasajeros hasta la construcción y operación de embarcaciones, seguros marítimos y financiamiento de proyectos relacionados con el mar.

Desde el punto de vista doctrinario, la investigación y análisis de los contratos en el derecho marítimo son fundamentales para comprender su naturaleza, elementos esenciales, efectos y su adecuada interpretación. La doctrina marítima nos proporciona una guía eficaz y concisa para la comprensión de los principios y normas que rigen estos contratos, así como para la resolución de controversias que puedan surgir en su ejecución, así como la correcta aplicación para poder tener un desarrollo de la norma en su estricto sentido legal, como se menciona anteriormente, su naturaleza es esencial, así como fundamental.

Es importante considerar que los contratos marítimos pueden estar sujetos a ciertas regulaciones específicas, como las establecidas por convenios internacionales y leyes nacionales relacionadas con el comercio marítimo y la navegación, estas se destacan por ser acordadas por diferentes países. Además, la evolución tecnológica y los cambios en las prácticas comerciales en el sector marítimo también han influido en la forma en que se redactan y ejecutan estos contratos.



A continuación, se analizan los contratos marítimos más importantes dentro del contexto del tráfico mercantil marítimo de Guatemala.

3.1.1. Contrato de construcción de buques

El contrato de construcción del buque es considerado como uno de los modos originarios de adquirir la propiedad de un buque. A este respecto, se puede indicar que “el buque se puede adquirir tanto por modos relacionados con el derecho privado, como por modos relacionados con el derecho público.

En cuanto al derecho privado se refiere, distingue entre modos originarios y modos derivados. Entre los modos originarios hace especial mención a la construcción (que la incluye en este apartado debido a que la misma da lugar a la creación de una cosa nueva -el buque- que pasa a ser propiedad del constructor o bien, de la persona por cuenta de la cual se construye) y a la usucapión (que permite adquirir la propiedad del buque por la posesión del mismo en las condiciones que la ley determina); mientras que como modos derivados hace referencia a cualquier negocio traslativo del dominio del buque, seguido de la tradición o entrega de aquél.”²¹

Esta modalidad de adquisición puede enmarcarse tanto en el ámbito del derecho privado como en el del derecho público. En relación con el derecho privado, se diferencia entre modos originarios y modos derivados de adquirir la propiedad.

²¹ Uría, Rodrigo. **Derecho mercantil**. Pág. 835.



El autor menciona que la construcción de un buque se clasifica como un modo originario, ya que este proceso implica la creación de una nueva entidad, el buque, que se convierte en propiedad del constructor o de la entidad en cuyo nombre se está llevando a cabo la construcción. Asimismo, se hace mención a la usucapión como otro modo originario, mediante el cual la propiedad del buque puede adquirirse a través de la posesión en condiciones establecidas por la ley.

Por otro lado, se plantea la distinción de modos derivativos, que se refieren a cualquier transacción que implique la transferencia del dominio del buque, seguida de su entrega efectiva. En esencia, el autor destaca la relevancia de los diversos modos de adquisición de la propiedad de buques y cómo estos se ajustan a categorías originarias y derivativas en el ámbito del derecho marítimo.

Este análisis resalta la importancia de comprender los mecanismos legales mediante los cuales se establece la propiedad de las embarcaciones y cómo los contratos de construcción de buques representan una modalidad fundamental en este proceso, ya que contribuyen a la creación y transferencia de la propiedad en el ámbito marítimo.

Los modos de adquirir la propiedad del buque, podría pensarse que debido a que el contrato de construcción del buque es un contrato entre dos personas particulares, únicamente rige el derecho privado y la voluntad de las partes; sin embargo, a pesar de que los contratos marcan las especificaciones personales y propias de cada contratante, la construcción de buques cae necesariamente dentro de la esfera del derecho público, toda vez que para su construcción rigen diferentes prefectos, especificaciones, así como

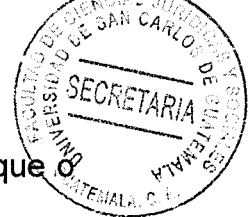
lo exigen diferentes leyes, pero más importante aún, las normas establecidas en convenios internacionales.

Dentro de las formas de apropiación clasificadas como modos de adquisición bajo el ámbito del derecho público, se encuentran la presa, la confiscación y la requisa. En específico, la presa se refiere a la adquisición que el Estado lleva a cabo durante situaciones de guerra, donde se toman bajo control buques enemigos o incluso, en ciertas condiciones, buques neutrales. La confiscación, por su parte, se presenta cuando el Estado se apropia de buques en virtud de circunstancias particulares que involucran infracciones a leyes aduaneras o fiscales.

Finalmente, la requisa se manifiesta cuando el Estado toma posesión de un buque debido a razones significativas y urgentes de necesidad pública, estas deben de tener la atención necesaria ya que puede desembocar en alguna problemática o situación, ya sea de índole militar o civil. Estos métodos de adquisición representan intervenciones del Estado en el ámbito marítimo bajo circunstancias específicas y justificadas, es totalmente necesario, ya que esto garantiza el cumplimiento de la ley.

“El contrato de construcción de un buque o artefacto naval desborda los marcos habituales del derecho privado, adscribiéndose en una esfera de relaciones conformadas por los intereses del constructor y comitente, pero también por los del Estado, habida cuenta de la primordial trascendencia que ostenta el valor seguridad de la navegación”.²²

²² Beltrán Montiel, Luis. **Curso de derecho de la navegación**. Pág. 123.



Lo anterior, destaca la naturaleza peculiar del contrato de construcción de un buque, artefacto naval en comparación con los contratos tradicionales dentro del ámbito del derecho privado. Este tipo de contrato se sitúa en un ámbito más amplio de relaciones, no solo entre el constructor y el comitente (quien encarga la construcción), sino también involucrando los intereses del Estado. Esto se debe a la importancia fundamental que tiene la seguridad de la navegación, la cual trasciende los intereses individuales y se convierte en un aspecto de relevancia pública. Por lo tanto, el contrato de construcción de un buque no solo implica la satisfacción de las partes contratantes, sino que también está relacionado con la seguridad y la regulación estatal en el contexto de la navegación marítima.

Las características de este contrato son las siguientes:

- a) Bilateral: ya que las dos partes del contrato tienen obligaciones recíprocas. Por un lado, la construcción del buque, y por el otro, el pago del precio convenido, como se ha venido mencionando, ambos obtienen un beneficio.
- b) Consensual: toda vez que como norma general los contratos se perfeccionan con el simple consentimiento de las partes, no siendo necesaria la entrega de ninguna cosa adicional para su validez. Es un contrato no solemne Artículos 1576 y 1577 del Código Civil.
- c) Principal: debido a que no necesita de ningún otro contrato para subsistir, pudiendo hacerlo por sí solo.



d) Oneroso: porque la materia mercantil marítima lleva implícita una actividad de lucro, ya además, dentro del contrato en cuestión notoriamente existen provechos y gravámenes recíprocos para las partes.

e) Atípico: ya que no se encuentra regulado en el Código de Comercio ni en ninguna otra ley dentro del marco jurídico guatemalteco. A pesar de ello, es importante tomar en cuenta que para la construcción de cualquier buque se hace necesario que se cumpla con lo establecido en los convenios internacionales. Adicionalmente, debido a la norma de remisión al Código Civil a que hace referencia el artículo 694 del Código de Comercio, habrá de aclararse que, si bien es cierto el contrato de construcción del buque es atípico como tal, no lo es el contra de obra que, como se indicó anteriormente, sería de supletoria aplicación al presente.

Por su parte, el Artículo 1215 del Código Civil establece que “la primera inscripción de un buque o nave particular será la de propiedad del mismo. Para extender esta inscripción deberá presentarse la escritura de propiedad y copia certificada de la matrícula del buque expedida en la forma legal. El cambio de matrícula se hará constar en nueva inscripción. La primera inscripción de propiedad del buque, contendrá la descripción del mismo, expresando las circunstancias que sirvan para identificarlo”.

Este artículo del Código Civil establece el proceso de inscripción de la propiedad de un buque o nave particular. La primera inscripción en el registro será considerada como la prueba de propiedad del buque. Para a llevar a cabo esta inscripción, se requiere

presentar la escritura de propiedad del buque junto con una copia certificada de la matrícula del buque, emitida de acuerdo con las disposiciones legales correspondientes. Si se produce un cambio en la matrícula del buque, este cambio se registrará mediante una nueva inscripción.

La primera inscripción de propiedad debe incluir una descripción detallada del buque, resaltando las circunstancias que permitan su identificación única. En resumen, este artículo regula el proceso formal de inscripción de propiedad de un buque en el registro, estableciendo los documentos necesarios y los detalles esenciales que deben constar en dicho registro.

3.1.2. Contrato de utilización de buque

Los llamados contratos de utilización del buque, son los que comúnmente se utilizan por empresas de transporte de mercancías a lo largo del mundo, constituyen el núcleo fundamental del derecho de la navegación marítima en términos comerciales, ya que son aquellos a través de los cuales se explota el buque y se consiguen beneficios económicos, los cuales son de suma importancia para los contratos de utilización de buque y la navegación marítima.

Se puede definir como: “aquel cuya finalidad esencial radica en el aprovechamiento de un buque y en virtud del cual una de las partes, a cambio de una contraprestación, adquiere el derecho al uso y goce o al cumplimiento, por parte de su cocontratante, de



una determinada actividad náutica que habrá de realizarse en su beneficio mediante el empleo de la nave”.²³

Este fragmento describe el concepto de un contrato relacionado con el aprovechamiento de un buque. En este tipo de contrato, una de las partes obtiene el derecho de utilizar y disfrutar del buque o de recibir un servicio específico relacionado con la actividad marítima. A cambio de esta oportunidad, se ofrece una compensación o contraprestación, muchas veces se hacen servicios a cambio del monto establecido.

La parte que no posee el buque adquiere el beneficio de utilizarlo o de recibir ciertos servicios náuticos realizados por su cocontratante, quien es el propietario o poseedor del buque. En resumen, el texto define un contrato en el cual una de las partes adquiere el derecho de aprovechar un buque para su propio beneficio, a cambio de una compensación o de la realización de ciertas actividades náuticas.

Se puede indicar que la teoría general de los contratos de utilización del buque comprende, de conformidad con la doctrina comprende:

- a) “El arrendamiento de buque, a casco desnudo (bareboat) o armado y equipado (bareboat by demise).
- b) El fletamento por tiempo, este en específico se centra en muchos factores y por ello deben quedar los términos verazmente claros. (time-charter).

²³ Ibid Pág. 125.

- c) El fletamento por viaje (voyage-charter).
- d) El transporte regular bajo conocimiento de embarque.
- e) El transporte de viajeros o contrato de pasaje y sus equipajes, así como cualquier otro bien que puedan llevar.
- f) El salvamento.
- g) El remolque”.²⁴

Estos diferentes tipos de contratos representan las diversas formas y escenarios en que las partes pueden aprovechar y utilizar un buque, ya sea para el transporte de mercancías, pasajeros u otros fines náuticos. Cada uno de estos contratos tiene sus propias características, derechos y responsabilidades para las partes involucradas, y se establecen en función de las necesidades específicas de las partes ya que esta es la razón principal por la que un acuerdo es buscado, y la naturaleza de la actividad marítima en cuestión ya que aquí yace la necesidad y el funcionamiento correcto de esta..

Dado que en la actualidad la doctrina tiende a categorizar los contratos de utilización en tres grupos, en este estudio se abordarán de manera separada los contratos de locación, fletamento y transporte. Esta división se debe principalmente a que estos contratos tienen objetivos y propósitos distintos, lo que justifica un análisis diferenciado en relación a su naturaleza y finalidad.

²⁴ Ibid Pág. 145.

3.1.3. Contrato de arrendamiento de buque

El contrato de arrendamiento o locación del buque presenta la dificultad de ser un contrato regulado de manera civil únicamente y no de manera marítima, ya que se encuentra de forma especial, lo que hace que las disposiciones aplicables al mismo no sean acordes a la materia y al contenido real que debe darse a dicho contrato para la actividad navegatorial.

Se puede definir como: “como aquel contrato mediante el cual el propietario cede su uso, temporalmente y mediante precio, a otro, ya esté el buque sin armar, equipar ni aparejar, ya esté armado, equipado y aparejado”.²⁵ El texto define el contrato de locación de buque como aquel en el cual el propietario otorga a otra parte, por un período temporal y a cambio de un precio, el derecho de uso del buque. Esta cesión puede abarcar tanto buques sin su equipamiento y armamento, como buques que ya estén completamente preparados en ese sentido. La definición resalta los elementos más esenciales de este tipo de contrato, que involucra la temporalidad, el intercambio económico y las distintas condiciones en las que el buque puede ser entregado para su uso y su debida manipulación, así también como cualquier reparación, mantenimiento, ya que.

“En el contrato de locación, el locador se obliga a conceder al locatario, mediante un precio en dinero el uso y goce de una nave determinada. En dicho pacto hay un traspaso de la tenencia; el locador está ajeno a la gestión náutica y comercial de la nave y el

²⁵ Ibid Pág. 151.

locatario adquiere, a su vez, la calidad de armador-conductor del buque. Es interesante destacar que, para sectores de esta doctrina, el carácter de armador se adquiere por el sólo hecho de ejercer la dirección técnica de la nave, es decir, la gestión náutica y en la que prima una relación de dependencia directa del capitán y tripulación".²⁶

El contrato de locación en el contexto marítimo implica que el locador se compromete a proporcionar al locatario el uso y disfrute de una embarcación específica a cambio de una compensación monetaria. En este acuerdo, se transfiere la posesión efectiva de la nave; el locador se desvincula de la gestión operativa y comercial de la embarcación, mientras que el locatario asume el rol de armador-conductor del buque. Es destacable que, en ciertas perspectivas doctrinales, el título de armador puede obtenerse simplemente al ejercer la dirección técnica de la nave, lo que implica la supervisión náutica con una relación directa de dependencia con el capitán y la tripulación.

A pesar de que el contrato de arrendamiento de buque no está específicamente categorizado dentro de los contratos marítimos según el Código de Comercio, el derecho común proporciona una perspectiva general sobre este contrato, lo que conlleva a examinar la regulación contemplada en el Código Civil. No obstante, esta aproximación resulta insatisfactoria, ya que el contrato de arrendamiento establecido en el Código Civil se centra principalmente en bienes inmuebles, lo cual genera confusión para los involucrados en asuntos marítimos. Esta discrepancia puede desvirtuar la naturaleza del contrato y desincentivar este tipo de transacciones.

²⁶ Ibid Pág. 156.



Es posible identificar que la característica particular del arrendamiento de buques radica en que el dueño cede la posesión de la embarcación al arrendatario, tal como ocurre en los contratos de arrendamiento en general. En este proceso, el naviero que lo opera debe asumir el control directo de la nave, lo que subraya los diferentes contratos y los de fletamento. En estos últimos, el fletador no se somete al control de la embarcación.

Al redactar el contrato, es esencial tener precaución al incorporar cláusulas específicas relacionadas con el ámbito marítimo, con el fin de evitar la aplicación supletoria de las regulaciones generales del Código Civil. Sin embargo, este propósito puede resultar complicado debido a la presencia de normas de carácter imperativo o de orden público que no pueden eludirse. Sería deseable incluir dentro de las disposiciones de la legislación mercantil marítima del Código de Comercio la regulación precisa del contrato de arrendamiento de buque.

Esto evitaría la aplicación de normativas que carecen de relevancia en la navegación y que no se ajustan adecuadamente a su naturaleza y contenido, así como a un ordenamiento legal en específico, ya que, si cumple con una naturaleza esencial y contenido, puede enmarcarse en el ámbito legal. Así como lo establece el artículo 1880 del Código Civil, en su párrafo final, indica que la renta debe consistir en dinero u otra cosa equivalente, con tal que sea cierta y determinada.

El precio de la renta deberá ser acordado entre las partes al momento de contratarse, debiéndose, en caso de no haberla fijado expresamente, establecer la forma en que se va a determinar posteriormente, esto de manera acordada y consentida, como se

mencionó anteriormente ya que es importante el consentimiento de ambas partes para que se perfeccionen el contrato de renta.

La renta, tal y como se establece en el Código Civil, podrá consistir en dinero, o bien, en especie acordada entre las partes y que deberá pagarse en el lugar, fecha y modo indicado en el contrato. Es importante señalar que de acuerdo a la Ley de Libre Negociación de Divisas (decreto 94-2000 del Congreso de la República), es posible pactar el pago del precio de la renta en cualquier moneda extranjera, lo cual permite a los contratantes flexibilidad en los pagos y en la utilización de divisas en sus operaciones; es común que, en este tipo de contratos, el pago de la renta se pacte en dólares de los Estados Unidos de América.

En el caso de Guatemala, las reparaciones y mejoras estarán sujetas a lo que señala el Código Civil, mismo que establece que ninguna mejora es abonable al arrendatario, salvo pacto expreso.

En este caso se hace la salvedad lógica sobre las respectivas reparaciones que son necesarias o las locativas, estas son importantes ya que de ellas depende no solo el funcionamiento óptimo del navío, sino de las personas que yacen en el, estas reparaciones deben hacerse de manera adecuada, las cuales, por ser la responsabilidad del arrendante, deberán de ser abonadas al arrendatario si éste las realizó con previa notificación a aquél, ya que la responsabilidad de dichas reparaciones cae únicamente sobre el, por ello es necesaria la implementación de esta indicación en el ordenamiento legal, la seguridad es parte del bien común que se busca en el derecho marítimo.

3.1.4. Contrato de Fletamento

El contrato de fletamento, el cual, sin lugar a dudas, es uno de los principales contratos en los que se fundamenta el comercio marítimo. A partir de su estructura y concepto ha sido posible desarrollar la teoría de los contratos de utilización del buque toda vez que ha servido como génesis y pilar en la evolución de los conceptos y demás contratos.

En líneas generales, el fletamento tiene por objeto la explotación del buque mismo y consiste en proporcionar su utilización a una persona distinta de su propietario.

Además de ser un pilar fundamental en el ámbito del comercio marítimo, es posible afirmar que pocos contratos han estado tan influenciados por los avances en las técnicas de navegación como el contrato de fletamento. Este cambio constante en el panorama es de gran relevancia, ya que ha modificado la manera en que los acuerdos marítimos se establecen. Sin embargo, muchas legislaciones, incluyendo la guatemalteca, no han logrado avanzar ni adaptarse en sus regulaciones a las nuevas formas de este contrato. Lamentablemente, esta situación ha llevado a que el Decreto 2946 (el marco normativo que regula dicho contrato) quede desactualizado en relación con las últimas tendencias en esta área. Como consecuencia, se ha contribuido a la confusión, incertidumbre y falta de seguridad jurídica en las relaciones generadas a partir de este tipo de acuerdo.

De conformidad con el Decreto 2946 (antiguo Código de Comercio) el fletamento "es un contrato de transporte por el cual el naviero, personalmente o representado, arrienda a otro el buque equipado y armado y se obliga a conducir en él a un lugar determinado mercaderías o personas, mediante un precio convenido. Este precio se llama "flete".

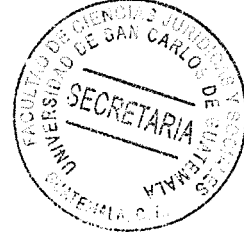


Llamase "fletante" la persona que da en arrendamiento el buque y promete el transporte y "fletador" el que carga el buque y paga el precio estipulado."

El artículo establece que el fletamento es un contrato de transporte marítimo en el cual una de las partes, denominada "fletante", alquila un buque que está equipado y armado, comprometiéndose a llevar a cabo el transporte de mercancías o personas hacia un destino específico. La otra parte involucrada en el contrato, conocida como "fletador", es quien carga el buque con las mercancías o personas y paga el precio acordado por el servicio de transporte, denominado "flete".

Este artículo clarifica los roles y las responsabilidades de las partes en el contrato de fletamento, así como los términos clave utilizados en este contexto. Establece que el fletante proporciona el buque y se compromete a realizar el transporte, mientras que el fletador proporciona la carga y paga el flete por el servicio. En resumen, el artículo ofrece una definición esencial del contrato de fletamento y delinea los elementos clave que lo componen.

Dado que el Decreto 2946, que aún está en vigor en Guatemala según lo establecido en el Código de Comercio actual, refleja una perspectiva obsoleta del contrato de fletamento y demás temas que lo acompañan, en los siguientes párrafos se abordarán las dos modalidades contemporáneas del fletamento (por tiempo y por viaje). Se entiende que estas modalidades representan un enfoque más avanzado de la doctrina y deberían ser consideradas en una futura reforma muy necesaria del Código de Comercio, en estas modalidades se desarrollan mejor los contratos relacionados.



3.1.5. Contrato de transporte marítimo de mercancías

A pesar de que el contrato de fletamento desempeña un papel esencial en el ámbito del Derecho Marítimo, es innegable afirmar que el transporte marítimo constituye la actividad central del comercio por mar. Desde una perspectiva económica y empresarial, el transporte de mercancías y personas es la principal ocupación de los buques mercantes, ya que es la fuente principal de ingresos.

Con el aumento de las vías por las cuales se puede llevar a cabo y el progreso tanto en la doctrina como en la legislación, el contrato de transporte marítimo se ha convertido en el más común tanto a nivel nacional como internacional en el ámbito marítimo.

A pesar de la evidente importancia del transporte marítimo, el Código de Comercio aborda el contrato de manera ineficiente y desorganizada, lo que resulta en una aplicación confusa y poco precisa en el campo.

Aunque este contrato se encuentra tipificado en la legislación guatemalteca, mismo que está regulado en el libro IV, título II, capítulo VI del Código de Comercio, su contenido está disperso y difícil de integrar debido a que hay referencias a él tanto en la regulación del contrato de fletamento como determina el Decreto 2946 considera el fletamento como transporte como en lo relativo a los conocimientos de embarque.

“Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, es una persona (porteador) quien asume la decisión para que así, mediante un determinado precio la obligación de transportar por mar de un lugar a otro, mercancías bajo su propia custodia. La



especialidad frente al contrato de transporte en general está en el medio en que se efectúa el transporte”.²⁷

Lo anterior, describe el contrato de transporte marítimo de mercancías como aquel en el cual una persona, denominada porteador, se compromete a transportar mercancías de un lugar a otro por mar, a cambio de un precio acordado. Este contrato implica que el porteador asume la responsabilidad de custodiar las mercancías durante el traslado marítimo. La diferencia distintiva respecto al contrato de transporte en general radica en el medio utilizado para llevar a cabo dicho transporte, ya que es donde radica la importancia de que pueda ser apto, en este caso no da a entender que en este caso es el mar.

En virtud de lo anterior, se brinda una definición clara y concisa del contrato de transporte marítimo de mercancías. Además, destaca la importancia de la especialización de este tipo de contrato en comparación con el contrato de transporte en general, debido a las particularidades y desafíos que presenta el medio marítimo.

Esta explicación contribuye a comprender mejor la naturaleza y el alcance de este tipo de contrato en el ámbito marítimo. Respecto al ámbito legal, el artículo 794 del Código de Comercio establece que el contrato de transporte implica que el porteador se compromete, a cambio de un precio determinado y acordado, a llevar a cabo el traslado de pasajeros o mercancías de un lugar a otro. Además, este contrato también implica que

²⁷ Sánchez Calero, Fernando. **Instituciones de Derecho Mercantil**. Pág. 557.



las mercancías ajenas transportadas deben ser entregadas al consignatario en el lugar de destino.

El contrato de transporte en su forma específica se encuentra establecido en el Código de Comercio (artículos 794 al 823), abordando el transporte de bienes en general sin distinción del medio utilizado. Así, las disposiciones contenidas en estos artículos son aplicables tanto al transporte marítimo como terrestre y aéreo. En relación a su regulación específica en el ámbito marítimo, resulta cuestionable la duplicación de normativas, dado que ya existía una regulación vigente para el fletamento.

Esta duplicidad quizás se debió a una intención de distinguir claramente entre fletamento y transporte, una teoría que ha sido sostenida a lo largo de este estudio. A pesar de ello, los artículos proporcionan las pautas para la emisión de conocimientos de embarque en Guatemala, estableciendo las condiciones que deben ser cumplidas en el proceso de transporte.

El Artículo 808 del Código de Comercio establece que "el porteador deberá emitir un recibo de carga que entregará al cargador, o, si este lo solicita, un conocimiento de embarque o carta de porte".

Aunque en Guatemala la emisión del conocimiento de embarque es opcional (sólo si el cargador lo requiere), en la actualidad se puede afirmar que el contrato de transporte de mercancías se documenta de manera efectiva a través de este instrumento crediticio. En conclusión, los contratos marítimos constituyen un pilar fundamental en el ámbito del



Derecho Marítimo, abarcando diversas modalidades que regulan las relaciones entre las partes involucradas en el comercio y la navegación marítima. Estos contratos, tales como el fletamento, la locación y el transporte, desempeñan roles esenciales en la actividad marítima, siendo instrumentos clave para la eficiente operación y desarrollo del comercio por mar, como pilar fundamental, estos suelen ser el porqué del todo, ya que los términos se establecen en este.

A pesar de la importancia indiscutible de estos contratos, se evidencia la necesidad de una modernización y adecuación normativa en varios aspectos. La evolución tecnológica y las transformaciones en el comercio internacional demandan una legislación que refleje la realidad actual y promueva la seguridad jurídica en las transacciones marítimas.

Es imperativo que la legislación guatemalteca avance para abordar de manera adecuada las nuevas modalidades contractuales y brindar claridad en cuanto a sus disposiciones, ya que la revisión de estos tópicos es imperativa para el desarrollo del comercio marítimo ya que es algo que mejorara el ámbito mercantil a nivel nacional e internacional.

Asimismo, la interrelación entre distintos contratos marítimos y su superposición normativa, como es el caso del contrato de fletamento y el transporte, resalta la necesidad de una revisión integral que propicie una regulación más precisa y coherente.

El análisis de las particularidades de cada contrato, su alcance y su incidencia en el contexto marítimo, enfatiza la importancia de una revisión normativa que se ajuste a las realidades de la industria y promueva la certeza y equidad en las transacciones.

CAPÍTULO IV



4. Organismos e instrumentos internacionales relacionados con el derecho marítimo

El Derecho Marítimo Internacional es un conjunto de normas y principios aplicables que regulan todas aquellas relaciones y actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo a nivel global. Su objetivo es establecer un marco legal que promueva la cooperación, la seguridad y la eficiencia en la navegación, el comercio y otras actividades relacionadas con el mar, que trascienden las fronteras nacionales.

El Derecho Marítimo Internacional abarca una amplia gama de temas y también de doctrina, entre los que se incluyen:

- a) Navegación y seguridad marítima: Regula aquellos aspectos como las normas de navegación, las cuales rigen el camino a tomar en cualquier navio, señalización marítima, prevención de colisiones en el mar, salvamento marítimo y la seguridad de la vida humana en el mar.
- b) Contaminación y medio ambiente marino: Establece normas para prevenir la contaminación del medio ambiente marino por derrames de petróleo, desechos tóxicos y otras sustancias nocivas, así como se establece la contaminación directa, también la contaminación, esta contiene toda aquella polución creada por el ser humano que afecte todo tipo de mar, ya que en repetidas ocasiones se ve afectado.



- c) Transporte marítimo: Regula los contratos de transporte marítimo de mercancías y pasajeros, así como las responsabilidades y obligaciones de las partes involucradas.
- d) Derechos y obligaciones de los Estados costeros: Define los límites y derechos de los Estados en sus aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y plataforma continental, así como la protección y conservación de los recursos marinos.
- e) Derecho de los tratados marítimos: Establece los procedimientos y principios para la negociación, celebración y cumplimiento de acuerdos y convenios internacionales relacionados con el ámbito marítimo.
- f) Derecho de los espacios marítimos: Regula la utilización y protección de los océanos, los fondos marinos y otros espacios marítimos de interés global, incluyendo la explotación de recursos en áreas internacionales, así como el quitar de su cause todo aquel río que desemboque en un lago o mar que se utilice para navegar en el..
- g) Derecho de los buques y embarcaciones: Define las normas sobre registro y bandera de los buques, así como los derechos y obligaciones de los propietarios, operadores y tripulantes y el motivo de la utilización de los mismos.
- h). Arbitraje y resolución de disputas: Establece mecanismos para resolver conflictos y disputas en el ámbito marítimo, incluyendo el arbitraje internacional, o cualquier tipo de situación que lo conlleve, ya que tanto en tierra como en el mar, hay susceptibilidad de que cualquier situación surge y es necesario que se resuelva.



El Derecho Marítimo Internacional se basa en tratados, convenciones y acuerdos internacionales, así como en prácticas consuetudinarias y jurisprudencia internacional. Organismos como la Organización Marítima Internacional (OMI) desempeñan un papel importante en la promulgación y promoción de normas marítimas a nivel global. Dado que las actividades en el ámbito marítimo trascienden las jurisdicciones nacionales, el Derecho Marítimo Internacional desempeña un papel crucial en la facilitación del comercio internacional y la protección del medio ambiente marino.

4.1. Derecho marítimo internacional

Los convenios internacionales son acuerdos que obtienen el respaldo de los Estados miembros y, a través de un proceso de reconocimiento y ratificación, se incorporan a las leyes internas de cada país. Por lo general, estos son convenios adquieren un lugar jerárquico dentro de la estructura legal de un Estado, de manera que, al ser adoptados a través de legislación o regulación, pasan a ser normas de obligatorio cumplimiento. En este sentido, los órganos de supervisión estatales desempeñan su función esencial, vigilando que no se vulneren los derechos de los ciudadanos y que estas normas internacionales no contravengan el marco jurídico nacional, y que de esta manera no haya algún tipo de contradicción o situación que lo perjudique.

En específico, siempre habrá comparación y prevalecerán los convenios relacionados con los derechos humanos ya que estos rieguen a las personas alrededor del mundo, los cuales ostentan una posición superior respecto al ordenamiento legal común, gozando de una primacía en situaciones donde puedan entrar en conflicto por lo que se les da



cierto nivel jerárquico. A continuación, se abordan los instrumentos internacionales más relevantes:

a) Convención sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR-1982): Los participantes de esta convención reconocieron la conveniencia de establecer un “orden jurídico” para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino la conservación de sus recursos vivos, todo esto con el debido respeto de la soberanía de todos los Estados y su relación con los diferentes transportes marítimos que existan y también que no sean de ámbito mercante, es importante ya que cada país y estado debe velar por el cumplimiento de ley en todo ámbito..

b) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar: Guatemala es Estado parte del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, (SOLAS 74); que en el Capítulo XI-2 se encuentra contenido el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones establecidas en dicho Código y que la Resolución número 6 de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, exige que de forma prioritaria se implementen las medidas necesarias legislativas y administrativas requeridas a nivel nacional para la aplicación de las prescripciones de las enmiendas al convenio.



- c) Reglamento Internacional para Evitar los Abordajes: Este Reglamento se aplicará a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima. Sus normativas las establece por medio de reglas que son de cumplimiento exacto por los buques y sus tripulaciones, asimismo, no restringe la aplicación de normativas especiales establecidas por el Estado contratante dentro de su jurisdicción, de esta cuenta las generalidades que enmarcan suma importancia está en la regla 7, que pretende establecer los parámetros en el riesgo de abordaje, dichas condicionantes son: Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje.
- d) En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe. Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.
- e) Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) fue elaborado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional siguiendo el mandato de la asamblea general, la cual en noviembre del 2001 pidió una revisión a fondo de todas las medidas existentes para combatir los actos de violencia y los delitos contra los buques. Al mismo tiempo, los Gobiernos

Contratantes del Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar presentes en dicha Asamblea, acordaron celebrar, en diciembre de 2002, una conferencia diplomática sobre protección marítima, a fin de adoptar todas las reglas que se consideraran necesarias.

- f) El Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias fue adoptado mediante una de las resoluciones adoptadas el 12 de diciembre de 2002 por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974, -Safety Of Life At Sea 1974 (Londres, 9 a 13 de diciembre de 2002). En otra de esas resoluciones también se incluyen las enmiendas necesarias a los capítulos V y XI del Convenio, mediante las cuales el Código será de obligado cumplimiento a partir del 1 de julio de 2004.

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha colaborado también con otros organismos especializados de las Naciones Unidas, como la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en cuestiones clave para la protección marítima. En julio de 2002, la Organización Marítima Internacional y la Organización Mundial de Aduanas firmaron un Memorando de entendimiento para colaborar en asuntos de interés compartido como la inspección de contenedores y la integridad del transporte multimodal, y la interfaz buque-puerto.

Además, en respuesta a la petición de la Conferencia diplomática de 2002 sobre protección marítima, la Organización Internacional del Trabajo elaboró, un nuevo documento de identidad para la gente de mar en el que se establece un régimen de

identificación más riguroso para ésta, mientras que un grupo de trabajo mixto Organización Internacional del Trabajo/Organización Marítima Internacional elaboraba el “Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos”, adoptado por ambas organizaciones en el presente año.

4.2. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) es un tratado internacional ampliamente reconocido y considerado como la principal referencia en el ámbito del derecho marítimo internacional. Adoptada en 1982, esta convención establece una estructura legal integral para regular diversos aspectos de los océanos y los recursos marinos.

Mi opinión es que la CONVEMAR es un hito significativo en la historia del derecho internacional, ya que proporciona un marco legal detallado para la gestión y la utilización sostenible de los océanos y sus recursos. Entre sus elementos clave se incluyen la delimitación de las zonas marítimas, la protección del medio ambiente marino, los derechos y responsabilidades de los Estados ribereños y las disposiciones para la explotación de los recursos marinos.

La CONVEMAR busca equilibrar los intereses de los Estados costeros con los derechos y la libertad de navegación de otros Estados, y establece principios para la cooperación internacional en la conservación y explotación de los recursos marinos. Si bien no todos los países han ratificado todos los aspectos de la convención, su marco legal sigue siendo

una referencia fundamental en la jurisprudencia marítima y en la gestión de los océanos a nivel global.

En resumen, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar desempeña un papel esencial en la regulación de los asuntos marítimos internacionales y en la promoción de la cooperación entre Estados para garantizar la protección y el uso sostenible de los recursos marinos.

Esta convención se divide en los siguientes aspectos:

- a) Mar territorial: La Convención establece que cada Estado tiene el derecho de determinar la extensión de su mar territorial, con un límite máximo de 12 millas marinas, medidas desde líneas de base definidas conforme a las disposiciones de la misma Convención. En casos en los que las costas de dos Estados sean adyacentes o se encuentren frente a frente, a menos que exista un acuerdo en contrario, ningún Estado tiene la facultad de extender su mar territorial más allá de una línea media cuyos puntos estén equidistantes de los puntos más cercanos de las líneas de base utilizadas para medir la anchura del mar territorial de cada uno de los Estados. Sin embargo, en situaciones en las que existan derechos históricos o circunstancias especiales, podría ser necesario definir de manera diferente los límites del mar territorial de ambos Estados.
- b) Zona Contigua: Se establece una zona contigua adyacente al mar territorial, con el propósito de permitir al Estado ribereño llevar a cabo las medidas de control

necesarias para: - Prevenir las transgresiones de sus leyes y regulaciones aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarias que ocurran en su territorio o en su mar territorial. Imponer sanciones por las violaciones de estas leyes y regulaciones ocurridas en su territorio o en su mar territorial. -La extensión de la zona contigua no puede sobrepasar las 24 millas marinas contadas desde las líneas de base utilizadas para medir la amplitud del mar territorial.

- c) Zona Económica Exclusiva: Es un área ubicada más allá del mar territorial y adyacente a él. Esta zona está sujeta a un régimen jurídico específico establecido en la Convención, ya que es de quien es perteneciente, quien puede decidir sobre estos espacios, siempre dentro del marco de la ley.

Dentro de la Zona Económica Exclusiva, el Estado ribereño posee:

Derechos de soberanía para llevar a cabo la exploración, explotación, conservación y gestión de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, en las aguas situadas sobre el lecho marino y en el propio lecho y subsuelo del mar. Esto incluye actividades relacionadas con la explotación económica de la zona, como la generación de energía a partir de corrientes y vientos marinos.

Jurisdicción, de acuerdo con las disposiciones pertinentes de la Convención, en relación con aspectos como:

- a) El establecimiento y uso de islas artificiales, instalaciones y estructuras, ya que estas pueden ser útiles en la navegación marítima.

- b) La investigación científica en el ámbito marino.
- c) La protección y preservación del medio ambiente marino, la cual es sumamente importante para el medio ambiente y su contacto con el ser humano.
- d) Otros derechos y deberes contemplados en la misma Convención.
- e) La extensión de la Zona Económica Exclusiva no puede exceder las 200 millas marinas (370 km), contadas desde las líneas de base utilizadas para medir la amplitud del mar territorial.
- f) Plataforma continental: La plataforma continental es la extensión natural de un continente, cubierta durante periodos interglaciares por mares relativamente poco profundos y golfos, que nace en la costa y termina en la barrera continental. Más allá de esta barrera se encuentra el talud continental y luego la elevación continental, que se une al fondo marino profundo, conocido como la llanura abisal.

Según la Convención, la plataforma continental de un Estado ribereño abarca el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial y a lo largo de la prolongación natural de su territorio, llegando hasta el borde exterior del margen continental o hasta 200 millas marinas (370 km) desde las líneas de base utilizadas para medir el mar territorial, en casos en los que el margen continental no alcance esa distancia. El margen continental incluye la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y abarca el lecho y el subsuelo de la plataforma, el

talud y la elevación continental, excluyendo el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas y su subsuelo.

Los puntos que delimitan la línea exterior de la plataforma continental en el lecho del mar deben estar a una distancia de hasta 350 millas marinas desde las líneas de base de medición del mar territorial, o a 100 millas marinas desde la isóbata de 2500 metros, que es una línea que conecta profundidades de 2500 metros.

4.3. Cámara de comercio internacional

La Cámara de Comercio Internacional -por sus siglas CCI- es una entidad de alcance global con enfoque en el ámbito comercial. Su misión es promover la expansión del comercio en todas las industrias y naciones del mundo.

Es importante impulsar las inversiones internacionales. Asimismo, fomenta la adopción de la economía de mercado, un pilar esencial para el desarrollo y la eficacia de los mercados internacionales.

Los visionarios líderes empresariales que establecieron la CCI en París en 1919 se autodenominaron mercaderes de la paz. Tras el término de lo que fue la Primera Guerra Mundial, estos líderes, tenían la convicción de que el comercio constituía una fuerza poderosa ya que era esencial para la preservación de la paz entre naciones y la prosperidad en general, lo cual hasta la época actual, es una idea que perdura hasta la actualidad.



Actualmente, esta entidad global aglutina a millones de empresas afiliadas, cámaras de comercio y asociaciones empresariales de más de 130 países. La CCI demuestra una sólida determinación en la formulación de políticas que fomenten la apertura del comercio, las inversiones transfronterizas y la consolidación de la economía de mercado, su compromiso ha contribuido significativamente al progresivo avance del sector empresarial en todo el mundo.

Esta organización cuenta con Comités Nacionales ubicados en las principales ciudades a nivel mundial, a través de los cuales establece un vínculo directo con los Gobiernos de cada país. Estos comités tienen como objetivo principal promover vías de participación que permitan que las opiniones y sugerencias sean debidamente consideradas y escuchadas y tomadas en cuenta, siempre debe haber un vínculo directo y este es esencial para poder tener un conocimiento más amplio y posibles situaciones en las que se pueda actuar.

La Cámara de Comercio Internacional ostenta el estatus de entidad consultiva de primer nivel ante las Naciones Unidas, lo cual es imperativo para cualquier tipo de situación, sus organismos y agencias especializadas. Además, mantiene una relación cercana y activa con diversas organizaciones internacionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial, entre otras. En estos espacios, representa y aboga por las perspectivas empresariales, velando por sus intereses y promoviendo sus visiones globales.



Las funciones de la Cámara de Comercio Internacional se distribuyen en dos áreas fundamentales. Por un lado, se dedica a generar conciencia y ejercer influencia en las esferas internacionales vinculadas al comercio y la inversión, además de proporcionar servicios efectivos a las empresas.

En esta primera esfera de acción, la contribución de los Comités Nacionales es de suma importancia. Además, durante las reuniones de las Comisiones de Trabajo, se elaboran las declaraciones y estrategias que la entidad adoptará y llevará a cabo.

demás, la CCI facilita los intercambios comerciales a través de una variedad de servicios que incluyen la creación de una extensa regulación de naturaleza privada a través de sus diversas comisiones. Esta actividad logra éxito gracias a la recopilación y formulación de prácticas comerciales uniformes que se aplican a nivel global.

La organización también desarrolla cláusulas y presenta modelos concisos, simples y prácticos para diversos tipos de contratos, como la compraventa internacional, contratos de agencia, distribución, fusiones y adquisiciones. De igual manera, promueve la gestión ambiental a través de la creación de la carta de las empresas para un desarrollo sostenible, la cual representa un compromiso voluntario de adhesión.

La corte de comercio internacional brinda servicios de prevención de delitos comerciales internacionales, operando a través de diferentes oficinas que conforman una red global con una sólida reputación en la lucha contra los delitos comerciales y la corrupción. Además, la organización dispone de la Corte Internacional de Arbitraje para resolver las



discrepancias que puedan surgir en distintas transacciones. Dentro de las actividades destacadas de la Cámara de Comercio Internacional, se destaca la elaboración de herramientas que agilizan las inversiones y el comercio internacional, impulsando así las operaciones en el ámbito internacional.

Estos instrumentos podrían integrarse en la Lex mercatoria, que comprende prácticas y usos mercantiles uniformes, pautas de conducta y normativas empleadas en el comercio global. Estas establecen estándares de comportamiento armonizados para ser aplicados a nivel mundial. La Lex mercatoria se presenta como una fuente de derecho supletoria en relación a las reglas escritas. Específicamente, se reconoce como parte de la Lex mercatoria a los INCOTERMS de la Corte de Comercio Internacional y a las reglas y usos uniformes en relación a los créditos Documentarios, entre otros aspectos.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) es una organización global de carácter mercantil que promueve la apertura del comercio y las inversiones internacionales. Esta institución, busca fomentar la economía de mercado y el desarrollo de los mercados internacionales.

A través de sus Comités Nacionales y su relación con gobiernos y organismos internacionales, además influye en la creación de políticas que favorecen el comercio y la inversión transfronterizos. Además, desarrolla instrumentos como los INCOTERMS y reglas uniformes para el comercio internacional, impulsando la armonización de prácticas y normativas en todo el mundo. Al mismo tiempo, también ofrece servicios de arbitraje, prevención de delitos comerciales y gestión medioambiental. En esencia, la cámara de



comercio internacional desempeña un papel fundamental en el fomento de colaboración económica y la regulación efectiva del comercio global.

4.4. Términos internacionales de comercio

Los Incoterms, que son la abreviatura de "International Commercial Terms", constituyen un conjunto de normas y terminología internacionalmente reconocidas que se emplean en el ámbito del comercio global. Su finalidad radica en definir de manera precisa las obligaciones y responsabilidades tanto del vendedor como del comprador en el proceso de entrega de mercancías. Estas reglas han sido desarrolladas y son publicadas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI), con el propósito de establecer un marco estandarizado y claro para las transacciones comerciales, especialmente entre países con sistemas legales y prácticas comerciales diversas.

Los Incoterms abordan aspectos fundamentales en una operación comercial, tales como:

1. **Transferencia de la mercancía:** Establecen cuándo y dónde se considera que la mercancía cambia de titularidad del vendedor al comprador.
2. **Costos asociados:** Determinan quién asume los gastos relacionados con el transporte, seguros y procedimientos aduaneros.
3. **Riesgos involucrados:** Especifican el punto en el cual los riesgos de pérdida o daño a la mercancía pasan del vendedor al comprador.



4. Trámites aduaneros y documentación: Indican qué parte es responsable de obtener los documentos y licencias necesarios para el transporte y las operaciones de importación/exportación.

Los Incoterms son actualizados en intervalos regulares para reflejar los cambios en las prácticas comerciales y en el transporte internacional. Entre los términos más conocidos se encuentran "EXW" (Ex Works), "FOB" (Free On Board), "CIF" (Cost, Insurance and Freight), "DAP" (Delivered at Place), entre otros. Es importante tener en cuenta que los Incoterms no constituyen leyes ni regulaciones legales, sino acuerdos comerciales que se utilizan como base en los contratos.

De conformidad con su origen; los términos de Comercio Internacional que definen los responsables de cada aspecto de las negociaciones con respecto a: documentos, transporte, fletes y seguros. Los Incoterms se clasifican de la siguiente manera:

Cualquier tipo o modo de transporte:

- EXW – de fábrica.
- FCA – transportista gratuito.
- CPT – transporte pagado hasta.
- CIP – transporte y seguro pagados.
- DPU – entrega en lugar de descarga o DAP



- Entrega en destino o DDP
- Derecho de entrega pagado.

Transporte marítimo y por vías navegables interiores:

- FAS – libre a lo largo del costado del barco.
- FOB – Franco a bordo.
- CFR – Costo y flete.
- CIF – Costo, seguro y flete
- CM – Costo aproximado

La utilización adecuada de los Incoterms en un contrato de compraventa internacional permite evitar confusiones y desacuerdos relacionados con la entrega y transporte de las mercancías. No obstante, es esencial comprender con precisión cada término y adaptarlos de acuerdo a las circunstancias y necesidades particulares de cada transacción.

La existencia de los incoterms responde a la necesidad de evitar los problemas sobre la utilización de términos comerciales, que, siendo similares, contienen un significado diverso en los distintos países. De este modo, se garantiza así mismo la resolución de conflictos, al menos, que se reducen en gran medida las incertidumbres y malos entendidos entre las partes contratantes.





CAPÍTULO V

5. Contraste de los términos internacionales de comercio con la legislación relativa a los vacíos legales del derecho marítimo respecto a la contratación de buques, flotas y navíos en relación al transporte marítimo de mercancías

En la República de Guatemala, el desarrollo de la actividad comercial, principalmente por la vía marítima, es fundamental para la población, puesto que se logra mejorar las condiciones de vida y el desarrollo integral de la persona humana, razón por la que es imperativo para el Estado de Guatemala, proteger y regular de una manera eficiente y eficaz dicha actividad, mediante una legislación vigente y actualizada, con el objeto de optimizar el desarrollo de las instituciones de carácter mercantil relacionadas con el derecho marítimo.

Deben de tomarse en cuenta las necesidades y características especiales que conlleva el tráfico marítimo así como procedimientos judiciales específicos para resolver las diferencias que pudieran surgir, para promover de una mayor certeza jurídica los negocios jurídicos que se celebran con ocasión del tráfico marítimo, ya que en nuestro país, el Derecho Mercantil Marítimo debe estar regulado de una forma eficiente y actualizada, para su aplicación como derecho positivo vigente por parte de los interesados y de todo el aparato estatal, a manera de que Guatemala no se quede rezagada respecto de los demás países que comercian a través del mar; tomando en cuenta las especificados de objeto, plazo y fines de los contratos que se celebran dentro del comercio por mar, cabe recalcar que estas especificaciones son siempre necesarias



en este ámbito jurídico para que la certeza jurídica que se ve reflejada en los contratos suscritos sea valedera para ambas partes.

En lo que respecta, también quien debe promoverse por parte del Organismo Ejecutivo del Estado de Guatemala, es la aplicación de dicha normativa, establecimiento a través del Ministerio de Gobernación la creación de un Registro Marítimo, a manera de no sobrecargar el trabajo de las instituciones ya existentes y también trabajar con certeza y rapidez a los diferentes contratos y actos que respectan a los contratos mercantiles marítimos, tomando en cuenta los diversos riesgos que se corren en la navegación marítima como las averías, el abordaje, la arribada forzosa y el naufragio.

En otro orden, esta investigación tiene por objeto establecer la forma de uniformar y adaptar la legislación, en cuanto al derecho marítimo se refiere, propiciando mejoras en el desarrollo de la actividad comercial la cual vendría siendo un gran aporte a la forma en la que se maneja en la actualidad debido a los diferentes vacíos en la ley mercantil así como en leyes anexas, en donde se hayan distintos vacíos y falta de ley es en el aspecto del comercio es por la vía marítima, puesto que la hipótesis consiste en demostrar la importancia de contar con una legislación moderna y eficiente del comercio por dicha vía, lo que contribuiría a conseguir la superación personal y desarrollo integral de la población.

Atendiendo a la naturaleza de la investigación relacionada con el derecho marítimo, en cuanto a la importancia para la importación y exportación de productos nacionales, se desarrolla a través de contratos relativos al comercio marítimo, lo cual inevitablemente crea relaciones jurídicas con carácter comercial, las que deben ser tuteladas por el



Estado, y además propiciar su desarrollo y procurar la difusión de este tipo de comercio por la vía marítima.

Guatemala, dentro de un marco jurídico, cuenta con una legislación actualizada, así como se encuentra estandarizada a términos internacionales, pero el derecho marítimo constituye una excepción en materia de legislación mercantil, puesto que la regulación de esta rama se retrae al anterior Código de Comercio de Guatemala, del cual las únicas normas vigentes, son precisamente las que se refieren al derecho marítimo, por lo que es evidente la necesidad jurídica en cuanto a modernizar adaptar su normativa, en esta rama del derecho, a los estándares internacionales.

Los datos más presentes en el transporte marítimo de mercancías es el de menor costo en el comercio internacional de mercaderías y desde siempre ha sido el sistema por excelencia de transporte internacional, debido, en una gran medida, a la adaptación a las exigencias del mercado. El que los Términos internacionales de Comercio Sean incorporados dentro de la legislación guatemalteco, enfocados en derecho marítimo, permite que se pueda tener una referencia de las reglas que se pueden utilizar para transportar mercadería delimitando la responsabilidad del comprador y el vendedor.

Cabe señalar como la desventaja más notable de incorporarlos al ordenamiento jurídico de Guatemala, debido que son reglas del comercio, que son evaluadas y revisadas cada 10 años por la Cámara internacional de Comercio, esto con el objeto de ver el rendimiento que han prestado al comercio durante ese periodo; puesto que, cada vez se llevan a cabo mayores operaciones internacionales debido a que el comercio ha trascendido fronteras,



situación que ha obligado a todos los países partícipes a organizarse de una manera clara e indubitable; es decir, que no exista incertidumbre en la interpretación de los términos comerciales más usados en el comercio internacional, de ahí, la enorme necesidad de revisar las reglas, para dar seguridad y facilidad en las transacciones comerciales internacionales; sin embargo su incorporación permitirá que Guatemala revisada su legislación cada cierto tiempo y pudiese adaptarse a esas nuevas prácticas que se dan en el comercio y no existiendo así ausencia de legislación o quedando atrás en los avances del comercio.

La premisa principal es saber cómo se encuentran regulados los contratos marítimos en la legislación guatemalteca y si existen vacíos legales. De esa cuenta, se analizarán los contratos marítimos más importantes para el tráfico comercial y los negocios del país, y se intentará determinar, conforme su detallado análisis, si su normativa responde a la evolución de la doctrina y la legislación comparada en la materia. Para lograr el objetivo indicado anteriormente, específicamente se analizará cada contrato y sus principales elementos y características. Previo a ello, y como primer punto, se brindará al lector una noción general del Derecho Marítimo que le permita contextualizarse y entender los conceptos básicos de esta importante rama jurídica.

Así, se iniciará con el concepto del Derecho Marítimo y se explicará la diferencia entre los términos Derecho del Mar, relacionado con la parte pública y administrativa de la materia, y Derecho Marítimo propiamente dicho, que se identifica con la parte estrictamente comercial de la misma. Luego de comprendida la amplitud de la materia (debido a que su campo de aplicación es el mar) se procederá a analizar la naturaleza



jurídica del Derecho Marítimo, no siendo tarea sencilla la empresa debido a que, como quedó establecido, dentro del gigantesco mar se suceden relaciones de diversa índole, tanto públicas como privadas, lo que lleva a pensar que la materia en cuestión no puede ser encasillada dentro de la tradicional división del Derecho Público y el Derecho Privado.

Adicional a lo anterior, se establecerá la relación de la materia con otras ramas jurídica del Derecho Marítimo, no siendo tarea sencilla la empresa debido a que, como quedó establecido, dentro del gigantesco mar se suceden relaciones de diversa índole, tanto públicas como privadas.

5.1. Comparación de términos internacionales de comercio con la legislación nacional

La Constitución Política de la República de Guatemala reconoce en el Artículo 43 la libertad de industria comercio y trabajo por lo que las personas pueden desarrollar actividades en el área de comercio incluyendo el comercio marítimo con completa libertad siempre que no se establezca ninguna ley alguna limitación por razones sociales o de interés social o nacional el estado tiene la obligación de promover de forma ordenada al desarrollo del comercio interior y exterior del país fomentando mercados para los productos nacionales los comerciantes al explotar el derecho marítimo deben de registrarse a la legislación del país vigente, también el recurrir a convenios internacionales como son los incoterms que aportan un desarrollo al sostenimiento del país, ya que el correcto funcionamiento de ello, va a convenir en un ambiente legal positivo.



La Constitución Política de la República de Guatemala, en el Artículo 43, reconoce la libertad en las actividades comerciales, industriales y laborales, permitiendo a las personas participar en diversas áreas, incluido el comercio marítimo, de manera libre y sin restricciones, siempre y cuando no se establezcan limitaciones por motivos sociales, de interés nacional o por leyes específicas. En este contexto, el estado guatemalteco tiene la responsabilidad de promover el desarrollo ordenado del comercio tanto interno como externo, impulsando mercados para los productos locales.

Al considerar el comercio marítimo, es fundamental que los comerciantes que se dedican a esta actividad se registren de acuerdo con la legislación nacional vigente. Además, es relevante que recurran a los convenios internacionales, como los incoterms, que brindan un marco de referencia global para la realización de transacciones comerciales internacionales. Los incoterms, al establecer términos y condiciones claros para la entrega de mercancías y la asignación de costos y riesgos entre las partes, contribuyen al desarrollo sostenible y eficiente del comercio, lo cual tiene un impacto positivo en la economía del país.

En resumen, la Constitución de Guatemala respalda la libertad en las actividades comerciales, incluyendo el comercio marítimo, y en este contexto, los INCOTERMS ofrecen un conjunto de normas internacionales que complementan y fortalecen el marco legal nacional, fomentando así el crecimiento y la estabilidad del comercio exterior. Al mismo tiempo la Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 131 establece el servicio de transporte comercial señalando que por su importancia económica en el desarrollo del país se reconoce de utilidad pública y por lo tanto gozan



de la protección del estado todos los servicios de transporte comercial y turístico sean terrestres marítimos o aéreos dentro de las cuales quedan comprendidas las naves vehículos e instalaciones y servicios el Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala.

Código de Comercio pretende ser un instrumento moderno adaptado a las nuevas necesidades del tráfico comercial de Guatemala tanto en el aspecto de la ciudad como internacional este código regula lo relativo a la actividad de los comerciantes de auxiliares así mismo el derecho marítimo contra una serie de contratos propios del medio en el que se transporta como lo son el contrato de transporte de personas y de cosas y el contrato de seguro marítimo.

En el contexto de la Constitución Política de la República de Guatemala, el Artículo 131 subraya la relevancia económica del servicio de transporte comercial al establecer que este servicio es de utilidad pública. Como resultado, el estado otorga su protección a todas las formas de transporte comercial y turístico, abarcando los ámbitos terrestre, marítimo y aéreo.

Esto incluye tanto las naves y vehículos como las instalaciones y servicios asociados. Dicha disposición, respaldada por el Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, refleja el reconocimiento de la importancia estratégica del transporte para el desarrollo del país. En esta línea, el Código de Comercio de Guatemala, representado por el Decreto 2-70, tiene como objetivo proporcionar un marco legal moderno y adaptado a las necesidades cambiantes del comercio tanto a nivel local como internacional.



En este código, se establecen regulaciones que rigen las actividades de los comerciantes y sus auxiliares, además de abordar aspectos del derecho marítimo. Entre los aspectos marítimos regulados se encuentran los contratos específicos propios del ámbito del transporte, como el contrato de transporte de personas y de mercancías, así como el contrato de seguro marítimo.

Al relacionar este contexto con los incoterms, se observa una interconexión significativa. Los incoterms son un conjunto de reglas que definen las responsabilidades y obligaciones entre compradores y vendedores en el comercio internacional. Dado que el transporte comercial es un componente esencial del comercio internacional, los incoterms proporcionan directrices precisas para la distribución de costos y riesgos en diferentes etapas del transporte de mercancías, estos también ayudan a regular las diferentes políticas internacionales.

La disposición constitucional y el Código de Comercio establecen el marco general para el transporte comercial en Guatemala, mientras que los incoterms proporcionan una herramienta práctica y estandarizada para la realización de transacciones comerciales internacionales de manera eficiente y segura.

El Artículo 794 del Código de Comercio se refiere al contrato de transporte, en el cual el porteador se compromete a trasladar pasajeros o mercancías de un lugar a otro a cambio de un precio determinado. Esta disposición establece una base general para el contrato de transporte, donde el porteador asume la responsabilidad de llevar a cabo el traslado de manera efectiva y entregar las mercancías o pasajeros al consignatario designado.



En relación con los incoterms (Términos Comerciales Internacionales), estos definen las responsabilidades y riesgos específicos que recaen sobre el vendedor y el comprador en una transacción de compraventa internacional. Los incoterms especifican cuándo se transfiere la propiedad, los costos y los riesgos entre las partes durante el transporte de las mercancías.

El Artículo 794 del Código de Comercio, que trata sobre el contrato de transporte, tiene relevancia al considerar las condiciones y términos bajo los cuales se realizará el transporte de las mercancías. Los incoterms, por otro lado, se utilizan para establecer los términos comerciales y logísticos específicos de una transacción, incluyendo aspectos como el punto de entrega, el pago del flete, los seguros y otros detalles relacionados con el transporte.

En resumen, el Artículo 794 establece la base legal para el contrato de transporte en general, mientras que los incoterms detallan cómo se manejan las cuestiones comerciales y logísticas específicas en una transacción internacional, incluyendo la entrega de las mercancías al consignatario. Ambos aspectos son importantes en el contexto del comercio internacional para garantizar una operación fluida y bien definida, esta convendría en una relación transparente para ambas partes.

El Artículo 805 del Código de Comercio se refiere al "cargador", es decir, a la parte que encomienda al porteador la conducción de mercaderías. Este artículo establece las obligaciones y responsabilidades del cargador en relación con el transporte de mercancías.



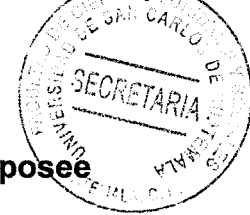
En relación con los Términos Comerciales Internacionales, estos términos definen claramente las responsabilidades y obligaciones tanto del vendedor como del comprador en una transacción de compraventa internacional. Esto incluye aspectos relacionados con el transporte, como la entrega de las mercancías, los costos de transporte, los seguros y otros aspectos logísticos.

El Artículo 805 del Código de Comercio es relevante en el contexto de los incoterms, ya que establece algunas de las obligaciones que el cargador debe cumplir en relación con la entrega y el transporte de las mercancías.

Por ejemplo, la obligación del cargador de proporcionar al porteador los documentos necesarios para el tránsito de la carga y la información detallada sobre las características de la carga y su destino se alinean con los principios generales de los incoterms en términos de claridad en las responsabilidades y la comunicación entre las partes involucradas en la transacción, es un aspecto imprescindible.

Debido a la naturaleza de cualquier acto que tenga relación directa con barcos, buques, flotas y navíos, establece seguridad para este y exige que existan normas nacionales e internacionales para su cumplimiento.

En resumen, el Artículo 805 del Código de Comercio establece las responsabilidades del cargador en relación con el transporte de mercancías, y encaja en el contexto de los incoterms al contribuir a la comprensión y definición de las obligaciones logísticas en una transacción comercial internacional.



5.2. Necesidad de reformar la legislación en relación a los vacíos legales que posee

En la actualidad, frente a la transformación impulsada por avances tecnológicos y cambios sociales en la última década, ha quedado al descubierto la necesidad de revisar y actualizar la normativa legal que regula diversas áreas, incluidos los contratos marítimos. Estos cambios, que antes podían pasar inadvertidos, ahora exigen una respuesta actualizada y adaptada a la nueva realidad.

Siguiendo esta premisa y considerando la información presentada en los apartados anteriores y en la literatura pertinente, se llega a la conclusión de que Guatemala se encuentra en una situación que demanda con urgencia la propuesta de soluciones factibles y efectivas para modernizar la legislación. Esto se aplica no solo al ámbito del comercio marítimo, sino a todas las relaciones legales que surgen en el contexto de la navegación marítima. El objetivo es establecer los mecanismos y procesos necesarios para resolver de manera adecuada las disputas que puedan surgir en este ámbito.

En este sentido, es imperativo considerar los principios establecidos en la Constitución Política de la República de Guatemala, que reconoce la libertad de industria, comercio y trabajo, así como la obligación del Estado de promover el desarrollo del comercio tanto a nivel nacional como internacional. Además, el Código de Comercio debe ser una herramienta moderna y adaptable que refleje las necesidades actuales del comercio en Guatemala, tanto a nivel interno como internacional.



Aprovechando la estructura y principios establecidos por los incoterms, que son un conjunto reconocido de reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales utilizados en contratos de compraventa internacional, se puede llenar los vacíos legales en los contratos marítimos guatemaltecos. Los incoterms brindan claridad en cuanto a las responsabilidades y obligaciones de las partes en términos logísticos y de entrega de mercancías, lo que puede servir como guía y referencia en la redacción de contratos marítimos.

En resumen, para abordar los desafíos actuales y establecer un marco legal efectivo para los contratos marítimos en Guatemala, se debe considerar la actualización de la legislación, teniendo en cuenta la Constitución, el Código de Comercio y los principios fundamentales de los incoterms. Esta acción permitirá definir de manera clara y precisa las obligaciones y derechos de las partes involucradas en transacciones comerciales marítimas, promoviendo así la seguridad jurídica y la prosperidad del comercio en el país.

En diversos aspectos, múltiples argumentos presentados por diferentes expertos en Derecho (incluyéndome a mí en el pasado) plantean la necesidad de reformar el actual Código de Comercio para poder integrar de manera adecuada el ámbito del comercio marítimo en su contenido. Esto conllevaría a la derogación del Libro III del Código de Comercio de 1942, que actualmente regula el comercio marítimo. En este contexto, se considera que la reforma del Decreto 2-70 es la solución más práctica y efectiva para abordar este problema y lograr una regulación moderna y coherente en el ámbito marítimo, ya que de este deviene la responsabilidad y la obligación de que el país prospere económicamente por medio del intercambio de mercancías por mar.



Es importante el realizar un análisis exhaustivo de las lagunas y deficiencias existentes en la legislación marítima vigente en Guatemala. Esto puede incluir la identificación de áreas y zonas en las que la legislación no aborda de manera concreta y adecuadamente los avances tecnológicos, las nuevas prácticas comerciales y las disputas que pueden surgir en el comercio marítimo.

Considera la posibilidad de adoptar y adaptar convenios y normativas internacionales relacionadas con el comercio marítimo. Esto puede proporcionar una base sólida y coherente para la regulación en el ámbito nacional y asegurarse de que Guatemala esté correctamente alineada con las prácticas internacionales. Involucra a expertos en derecho marítimo, representantes de la industria marítima, académicos y otros stakeholders en el proceso de revisión y reforma. Sus conocimientos y experiencias pueden ser valiosos para identificar áreas de mejora y diseñar soluciones efectivas.

Es importante recalcar que es necesaria la introducción de adopción de un convenio, su entrada en vigor, así como su firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión, establecer la firma y reserva de la ratificación, aceptación o aprobación y enmiendas,

5.3. Ventajas y desventajas de la uniformidad en legislación con los términos internacionales de comercio enfocado al derecho marítimo

A continuación, se brindará una descripción concisa sobre las ventajas y desventajas de la uniformidad que existe en legislación Guatemalteca actual, esto va de la mano con los términos internacionales que ya existen y que se encuentran debidamente actualizados,



y que también se encuentran posicionados sobre las exigencias de comercio en el contexto del derecho marítimo:

Ventajas:

- **Coherencia Global:** La adopción de términos internacionales de comercio, como los Incoterms, en la legislación nacional asegura una coherencia global en la interpretación y aplicación de los contratos marítimos. Esto reduce la ambigüedad y las posibles diferencias en la comprensión de los términos en distintas jurisdicciones.
- **Facilitación del Comercio:** La uniformidad en la legislación marítima facilita el comercio internacional al proporcionar a los operadores comerciales reglas estandarizadas y predecibles para sus transacciones. Esto agiliza los procesos y reduce la necesidad de negociar términos específicos en cada contrato.
- **Eficiencia y Reducción de Costos:** Al utilizar términos internacionales ampliamente reconocidos, se evita la necesidad de redactar cláusulas contractuales complejas y detalladas. Esto ahorra tiempo y recursos para las partes involucradas y disminuye la posibilidad de disputas.
- **Competitividad Internacional:** La uniformidad en la legislación marítima puede aumentar la competitividad de un país en el mercado internacional, ya que brinda seguridad jurídica a los operadores y promueve un entorno comercial más confiable.



- **Prevención de Conflictos Jurídicos:** La adhesión a términos internacionales de comercio puede ayudar a prevenir conflictos legales entre las partes involucradas, ya que todos trabajan dentro del mismo marco de referencia y comprensión contractual.

Desventajas:

- **Falta de Adaptabilidad:** Los términos internacionales de comercio pueden no ser adecuados para todas las transacciones marítimas. Se tienen en cuenta los diferentes tratados y convenios, pero no el derecho consuetudinario, el cual resalta las particularidades de ciertos acuerdos pueden requerir cláusulas específicas que los términos estándar no contemplen.
- **Soberanía Jurídica Limitada:** La adopción de términos internacionales puede limitar la capacidad de un país para desarrollar soluciones legales específicas que aborden sus necesidades y circunstancias particulares, pero su importancia conlleva a el refuerzo de las distintas relaciones internacionales.
- **Desconexión Cultural y Legal:** La uniformidad puede ignorar las costumbres y prácticas comerciales particulares de un país, lo que podría afectar negativamente a las partes locales en ciertas situaciones.
- **Necesidad de Actualización Constante:** Los términos internacionales de comercio pueden necesitar actualizaciones periódicas para reflejar los cambios en la industria y las prácticas comerciales. Esto puede requerir un esfuerzo constante para mantenerse



al día.

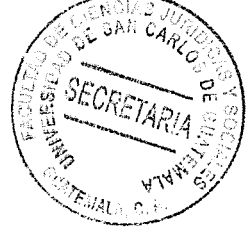
- **Riesgo de Malentendidos:** Aunque los términos internacionales buscan ser claros y precisos, aún existe la posibilidad de que las partes involucradas tengan interpretaciones diferentes debido a diferencias lingüísticas o culturales. En general, la decisión de adoptar términos internacionales de comercio en la legislación marítima debe considerar cuidadosamente las ventajas y desventajas, así como adaptarlos de manera adecuada para garantizar que se ajusten a las necesidades y características específicas del país.



y que también se encuentran posicionados sobre las exigencias de comercio en el contexto del derecho marítimo:

Ventajas:

- **Coherencia Global:** La adopción de términos internacionales de comercio, como los Incoterms, en la legislación nacional asegura una coherencia global en la interpretación y aplicación de los contratos marítimos. Esto reduce la ambigüedad y las posibles diferencias en la comprensión de los términos en distintas jurisdicciones.
- **Facilitación del Comercio:** La uniformidad en la legislación marítima facilita el comercio internacional al proporcionar a los operadores comerciales reglas estandarizadas y predecibles para sus transacciones. Esto agiliza los procesos y reduce la necesidad de negociar términos específicos en cada contrato.
- **Eficiencia y Reducción de Costos:** Al utilizar términos internacionales ampliamente reconocidos, se evita la necesidad de redactar cláusulas contractuales complejas y detalladas. Esto ahorra tiempo y recursos para las partes involucradas y disminuye la posibilidad de disputas.
- **Competitividad Internacional:** La uniformidad en la legislación marítima puede aumentar la competitividad de un país en el mercado internacional, ya que brinda seguridad jurídica a los operadores y promueve un entorno comercial más confiable.



- **Prevención de Conflictos Jurídicos:** La adhesión a términos internacionales de comercio puede ayudar a prevenir conflictos legales entre las partes involucradas, ya que todos trabajan dentro del mismo marco de referencia y comprensión contractual.

Desventajas:

- **Falta de Adaptabilidad:** Los términos internacionales de comercio pueden no ser adecuados para todas las transacciones marítimas. Se tienen en cuenta los diferentes tratados y convenios, pero no el derecho consuetudinario, el cual resalta las particularidades de ciertos acuerdos pueden requerir cláusulas específicas que los términos estándar no contemplen.
- **Soberanía Jurídica Limitada:** La adopción de términos internacionales puede limitar la capacidad de un país para desarrollar soluciones legales específicas que aborden sus necesidades y circunstancias particulares, pero su importancia conlleva a el refuerzo de las distintas relaciones internacionales.
- **Desconexión Cultural y Legal:** La uniformidad puede ignorar las costumbres y prácticas comerciales particulares de un país, lo que podría afectar negativamente a las partes locales en ciertas situaciones.
- **Necesidad de Actualización Constante:** Los términos internacionales de comercio pueden necesitar actualizaciones periódicas para reflejar los cambios en la industria y



las prácticas comerciales. Esto puede requerir un esfuerzo constante para mantenerse al día.

- Riesgo de Malentendidos: Aunque los términos internacionales buscan ser claros y precisos, aún existe la posibilidad de que las partes involucradas tengan interpretaciones diferentes debido a diferencias lingüísticas o culturales. En general, la decisión de adoptar términos internacionales de comercio en la legislación marítima debe considerar cuidadosamente las ventajas y desventajas, así como adaptarlos de manera adecuada para garantizar que se ajusten a las necesidades y características específicas del país.

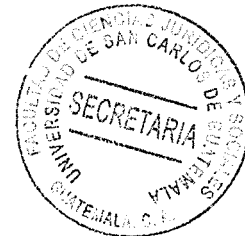
CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La uniformidad en la legislación con los términos internacionales de comercio ha llevado a los hallazgos siguientes; La coherencia global, la facilitación del comercio, la eficiencia y la prevención de conflictos son ventajas evidentes que promueven la seguridad jurídica, la competitividad y el desarrollo de un entorno comercial más confiable a nivel internacional. Sin embargo, esta uniformidad puede también limitar la adaptabilidad a situaciones específicas, afectar la soberanía jurídica y desconectarse de las costumbres locales.

La clave reside en encontrar un equilibrio entre la uniformidad internacional y la flexibilidad necesaria para abordar las particularidades de cada país y las circunstancias específicas de las transacciones marítimas. Una solución efectiva podría ser la adopción de términos internacionales como una base estándar, pero permitiendo ajustes o adiciones que reflejen la realidad y las necesidades de cada jurisdicción. Además, la actualización constante de los términos y su adaptación a las evoluciones tecnológicas y comerciales es esencial para mantener su relevancia.

En última instancia, la decisión de cómo llenar los vacíos legales y establecer la operación de los contratos marítimos en Guatemala, basados en los términos internacionales de comercio, debe ser guiada por el objetivo de promover el comercio fluido, proteger los intereses de las partes involucradas y brindar certeza jurídica.





BIBLIOGRAFÍA

- ATHIÉ GUTIÉRREZ, Amado. **Derecho Mercantil**. México: Ed. UNAM, 2002.
- BELTRÁN MONTIEL, Luis. **Curso de derecho de la navegación**. Argentina: Ed. Astrea, 1998.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. 2ª. Ed., Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 2003
- CERVANTES AHUMADA, Raúl. **Derecho marítimo**. México: Ed. Porrúa, 2004.
- CERVANTES AHUMADA, Raúl. **Derecho mercantil**. México: Ed. UNAM, 1975.
- DÍEZ ESTELLA, Fernando. **Temario de derecho mercantil**. España: Ed. Universidad de Villanueva, 2016.
- <https://www.unir.net/derecho/revista/derecho-maritimo/> (consulta: 02 de agosto 2023).
- LANDAEZ OTAZO, Leoncio. **Derecho marítimo venezolano**. Venezuela: Ed. Libra, 1986.
- MOTO SALAZAR, Efraín. **Derecho mercantil**. México: Ed. Porrúa, 1965.
- OSSORIO Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Argentina: Ed. Heliasta, 2007.
- QUEVEDO CORONADO, Francisco Ignacio. **Derecho mercantil**. México: Ed. Pearson Educación, 2008.
- SÁNCHEZ CALERO, Fernando. **Instituciones de Derecho Mercantil**. España: Ed. Aranzandi, 1977.
- URÍA, Rodrigo. **Derecho mercantil**. España: Ed. Marcial Pons, 2013.
- VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Guatemala: Ed. Universitaria, 2010.

Legislación:

- Constitución Política de la Republica de Guatemala**. Asamblea Nacional Constituyente. Guatemala, 1986.
- Código de Comercio de Guatemala**. Decreto número 2-70 del Congreso de la Republica de Guatemala. Guatemala 1970.



Del Comercio Marítimo. Decreto Gubernativo número 2,946, Libro III: Títulos I al VI y VIII. Guatemala, 1942.

Código Civil. Decreto Ley número 106. **Guatemala,** 1964.

Código Procesal Civil y Mercantil. Decreto Ley número 107. Guatemala, 1964.