

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

**EL SEGURO DE INSTALACIONES  
MARITIMO-PORTUARIAS Y LA LEGISLACION  
GUATEMALTECA**

TESIS

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

Por

**JUAN ORLANDO LEMUS ALVAREZ**

Previo a Conferirse el Grado Académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES**

Guatemala, Junio de 1998

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
Biblioteca Central

04  
7(3419)  
C.4

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

<b>DECANO</b>	Lic. José Francisco De Mata Vela
<b>VOCAL I:</b>	Lic. Saulo De León Estrada
<b>VOCAL II:</b>	Lic. José Roberto Mena Izeppi
<b>VOCAL III:</b>	Lic. William René Méndez
<b>VOCAL IV:</b>	Ing. José Samuel Pereda Saca
<b>VOCAL V:</b>	Br. José Francisco Peláez Cerdón
<b>SECRETARIO:</b>	Lic. Héctor Aníbal De León Velasco

**NOTA:** "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la Tesis". (Artículo 25 del Reglamento para los exámenes Técnico Profesionales de Abogacía y Notariado y Público de Tesis).

DOUGLAS RENE CHARCHAL RAMOS

Abogado y Notario  
5a. ave. 11-70, zona 1, Of. 6B  
Tels. 2325112 2202756



1274-98

Guatemala, 24 de abril de 1998

SEÑOR  
DECANO FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS  
Y SOCIALES DE LA UNIVERSIDAD DE  
SAN CARLOS DE GUATEMALA  
LIC. JOSE FRANCISCO DE MATA VELA  
SU DESPACHO.

FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES  
SECRETARIA

30 ABR. 1998

RECIBIDO  
Hores: 10:00  
Oficial: [Signature]

Señor Decano:

De manera atenta y respetuosa me dirijo a usted, para hacer de su conocimiento que en cumplimiento de la providencia de fecha 6 de junio de 1997, en la cual se me designa consejero del Bachiller Juan Orlando Lemus Alvarez, en la elaboración de su trabajo de Tesis titulada "EL SEGURO DE INSTALACIONES MARITIMO-PORTUARIAS Y LA LEGISLACION GUATEMALTECA", emito el dictamen que considero procedente.

El trabajo en examen contiene una visión trífrente, la primera recoge información teórica de aspectos básicos para entender los capítulos siguientes, desarrollando el Derecho Marítimo y Portuario, asimismo el Seguro como institución elemental de garantía y seguridad jurídica; la segunda, revela la inmensidad del conocimiento disperso, contenido en un sinnúmero de Convenios Internacionales, que debieran incorporarse a nuestro sistema jurídico para fortalecer y desarrollar la industria marítima; y, la tercera, ilustra el ponente, los bienes nacionales considerados como marítimo-portuarios que deben tener garantía, no sólo porque sea una obligación legal, sino porque produce mayor confianza al comercio internacional que ingresa y egresa por los puertos marítimos de Guatemala; y, propone los aspectos técnicos y jurídicos que deben considerarse para su materialización.



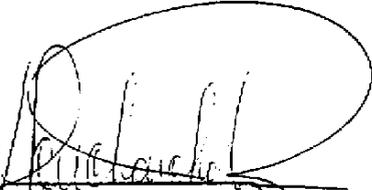
2

La investigación de tesis, en general, revela estudio, inmersión absoluta en la materia objeto de análisis, preocupación y experiencia. Expone conclusiones que juzgo congruentes con el trabajo y se apoya en bibliografía general y especializada que estimo adecuada.

Por lo expuesto, considero que el trabajo de tesis del Bachiller Lemus Alvarez cumple satisfactoriamente los requisitos reglamentarios propios del fin para el cual fue escrito, y debe por consiguiente proseguir con el trámite.

Con muestras de mi más alta consideración y respeto, me suscribo del señor Decano,

Atentamente,



Lit. Douglas Charchal Ramos  
ABOGADO Y NOTARIO

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, Zona 12  
Guatemala, Centroamérica



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES, Guatemala,  
once de mayo de mil novecientos noventa y ocho. \_\_\_\_\_

Atentamente, pase al LIC. SAULO DE LEON ESTRADA para que proceda a  
Revisar el trabajo de Tesis del bachiller JUAN ORLANDO LEMUS ALVAREZ y  
en su oportunidad emita el dictamen  
correspondiente. \_\_\_\_\_

alhj.



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES  
Ciudad Universitaria, Zona 12  
Guatemala, Centroamérica

27/5/98  
JP



1586-93

Guatemala,  
25 de mayo de 1998

Señor Licenciado  
José Francisco De Mata Vela  
Decano de la Facultad de Ciencias  
Jurídicas y Sociales.  
Ciudad.

FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES  
SECRETARIA

27 MAYO 1998

RECIBIDO  
Hojas: 14 Minutos: 45  
Oficial: [Signature]

Señor Decano:

Respetuosamente me dirijo a usted, con el objeto de manifestarle que en cumplimiento de la resolución emanada de ese Decanato, procedí a revisar el trabajo de tesis del -- Bachiller JUAN ORLANDO LEMUS ALVAREZ, denominado " EL SEGURO DE INSTALACIONES MARITIMO-PORTUARIAS Y LA LEGISLACION GUATEMALTECA".

Al respecto informo que el trabajo de tesis reúne los requisitos mínimos que exige la legislación universitaria, por lo que es procedente su discusión en el examen público de Tesis.

Atentamente,

[Signature of Saulo de Leon]

SAULO DE LEON  
Revisor

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, Zona 12  
Guatemala, Centroamérica



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES:  
Guatemala, veintinueve de mayo de mil novecientos noventa y  
ocho. -----

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión  
del trabajo de Tesis del Bachiller JUAN ORLANDO LEMUS ALVAREZ  
intitulada "EL SEGURO DE INSTALACIONES MARITIMO-PORTUARIAS Y LA  
LEGISLACION GUATEMALTECA". Artículo 22 del reglamento de Exámenes  
Técnico Profesional y Público de  
Tesis.-----

alhj.



PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
Biblioteca Central

## **ACTO QUE DEDICO**

### **A DIOS**

Como ser supremo, creador del Universo, guía de mi vida y fortaleza en todo momento.

### **A MI EXCEPCIONAL ESPOSA**

María Ofelia Arredondo Anavisca de Lemus, fuente inagotable de amor, ternura y comprensión, sin cuyo esfuerzo no hubiera sido posible la culminación de esta meta. El triunfo es tuyo "Ofe".

### **A MIS HIJOS:**

Juan Orlando, Estuardo Neinemark, Tirza Waleska, Marlon Fernando y Vivian Anaí Lemus Arredondo, como ejemplo de lo que es la voluntad y la perseverancia.

### **A LA EMPRESA PORTUARIA QUETZAL**

Como fuente de trabajo y por ende ayuda económica para culminar esta meta.

### **A LA FACULTAD DE**

Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, con eterna gratitud.

## **UN AGRADECIMIENTO ESPECIAL A:**

### **Licenciado**

**Douglas René Charchal Ramos, Consejero de Tesis, por su valiosa colaboración, inmediata dirección y orientación con respecto a las fuentes bibliográficas y jurisprudencia utilizadas en la investigación, así como también por su adecuada y vital asesoría durante el desarrollo del tema.**

### **Señorita**

**Gladis E. Ramírez Santos, por su excelente colaboración y apoyo secretarial en la elaboración de esta tesis y sobre todo su espontaneidad de servir, lo que ennoblece más su corazón.**

### **Todas aquellas**

**personas que de alguna manera cooperaron para hacer posible este trabajo.**

**Para todos dejo constancia de mi agradecimiento sincero.**

## **EVOCAACION**

Quando principié mis estudios de Derecho en la Universidad de San Carlos de Guatemala, aun vivía mi madre MARIA EUSTAQUIA ALVAREZ, preciado tesoro que fue el motor del hogar y la ayuda idónea para crear a sus hijos. El hecho que yo asistiera a la Universidad la llenaba de orgullo y de satisfacción, me decía. Desafortunadamente no tuve la suerte que viera su nombre en las páginas de esta tesis. Murió y su alma viajó al infinito. Hoy, hasta el lugar donde se encuentre le participo mi triunfo y le rindo por medio de esta evocación el testimonio imperecedero de mi agradecimiento por su ejemplo, sacrificio y abnegación, rogando que su presencia espiritual esté siempre conmigo.

Juan Orlando Lemus Alvarez

# INDICE

## CONTENIDO

## PAGINA

### CAPITULO I

#### GENERALIDADES

1.	<b>DERECHO MARITIMO Y DERECHO PORTUARIO</b>	1
1.1	Derecho Marítimo.....	1
1.2	Derecho Portuario.....	2
1.3	Diferencias.....	3
1.4	Similitudes.....	3
2.	<b>SEGURO MARITIMO Y SEGURO PORTUARIO</b>	3
2.1	Seguro Marítimo.....	3
2.2	Seguro Portuario.....	4
2.3	Diferencias.....	4
2.4	Similitudes.....	5
3.	<b>TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES RELATIVOS AL SEGURO MARITIMO Y AL DERECHO MARITIMO, RATIFICADOS POR GUATEMALA</b>	
3.1	Tratado Internacional.....	6
3.2	Convenio Internacional.....	7
3.3	Ratificación de Tratados y Convenios Internacionales.....	7

## INDICE

CONTENIDO	PAGINA
3.4 Tratados y Convenios Internacionales Relativos al Seguro Marítimo y al Derecho Marítimo, ratificados por Guatemala.....	8

### CAPITULO II

#### LOS PUERTOS DE GUATEMALA Y EL SEGURO MARITIMO

1. LOS PUERTOS DE GUATEMALA.....	15
1.1 Puerto Marítimo.....	15
- Recinto Portuario.....	15
- Complejo Portuario.....	16
- Zonas Francas de Libre Industria y Comercio de los Puertos Marítimos de la República de Guatemala.....	16
1.2 La importancia de los Puertos Marítimos.....	17
1.3 Puertos Marítimos de Guatemala y su ubicación en el territorio nacional.....	20
Detalle de los Puertos.....	20
1. Puerto Santo Tomás de Castilla.....	20
- Ubicación.....	20

## INDICE

### CONTENIDO

### PAGINA

-	Antecedentes.....	22
-	Dimensionamiento.....	23
2.	Puerto Quetzal.....	26
-	Antecedentes.....	26
-	Descripción.....	28
-	Ubicación.....	28
-	Dimensionamiento.....	29
-	Tipo de buques que se atienden..	30
-	Servicios que se prestan.....	30
-	Condiciones Ambientales.....	32
-	Coordenadas Geográficas.....	38
-	Acceso de Intercomunicación Radial.....	38
-	Acceso Náutico.....	38
-	Principales Obras e Instalaciones de Puerto Quetzal.....	39
-	Area Total del Puerto.....	46
-	Equipo Portuario.....	47

## INDICE

CONTENIDO	PAGINA
- Edificaciones Dentro del Complejo Portuario de Puerto Quetzal.....	49
- Zonificación y Uso de Areas.....	50
3. Puerto Barrios.....	54
- Ubicación.....	54
- Dimensionamiento.....	57
4. Puerto de San José.....	59
- Ubicación.....	59
- Dimensionamiento.....	60
5. Puerto de Champerico.....	61
- Ubicación.....	61
1.4 Organización Administrativa y Funcional del Sistema Portuario Marítimo Nacional.....	63
2. INSTALACIONES MARITIMO-PORTUARIAS.....	65
3. GLOSARIO DE TERMINOLOGIA MARITIMO-PORTUARIA.....	66
4. EL SEGURO MARITIMO.....	73

## INDICE

CONTENIDO	PAGINA
4.1 ANTECEDENTES HISTORICOS.....	73
4.2 SU FUNCION.....	76
4.3 CONCEPTO.....	77
4.4 NATURALEZA JURIDIC.....	77
4.5 CARACTERES.....	78
4.6 ELEMENTOS.....	81
4.7 EFECTOS DEL CONTRATO DE SEGURO.	97
4.8 NULIDAD, RESCISION Y REDUCCION DEL CONTRATO DE SEGURO.....	103
4.9 EN QUE CASO O CASOS SE DA LA NULIDAD, LA RESCISION O LA REDUCCION DEL SEGURO DE DAÑOS.....	109
4.10 VALOR DEL SEGURO Y SUMA ASEGURADA.	110
4.11 INDEMNIZACION.....	112
4.12 OBJETO Y RIESGO.....	113
4.13 FIGURAS MERCANTILISTAS COADYUVANTES DEL SEGURO MARITIMO.....	115
4.14 EMPRESAS DE SEGUROS LEGALMENTE AUTORIZADAS PARA OPERAR EN GUATEMALA.....	121

## INDICE

CONTENIDO	PAGINA
4.15 COSAS ASEGURABLES.....	123
<b>CAPITULO III</b>	
<b>ESTRUCTURA DE UNA POLIZA O CONTRATO DE SEGURO DE INSTALACIONES MARITIMO-PORTUARIAS</b>	
1. FORMALIDADES DE LA POLIZA.....	124
1.1 Contenido.....	124
1.2 El Documento.....	125
2. FORMATO DE LA POLIZA.....	126
- Ejemplo Básico.....	126
3. CONDICIONES GENERALES.....	128
4. CONDICIONES PARTICULARES.....	135
5. CONDICIONES ESPECIALES.....	137
CONCLUSIONES.....	150
RECOMENDACIONES.....	152
BIBLIOGRAFIA.....	154
ANEXOS.....	160

## INTRODUCCION

El presente trabajo de tesis tiene como objeto principal, encontrar algunas soluciones a la problemática existente en el "Sistema Portuario Marítimo Nacional", debido a que las "Instalaciones Marítimo-Portuarias", no obstante estar sujetas a riesgos potenciales que pudiesen suceder ya sea por choque de buques, maremotos, hundimientos, asolvamientos, inundaciones, tifones, marejadas, etc., no cuentan con seguros que las protejan no del riesgo en sí, sino de los efectos que producen los siniestros.

No pretendo agotar el tema porque ello no sería posible debido a la complejidad de la materia y la magnitud de la "obra de mar" sujeta a riesgos.

Con modestia considero, que siendo el presente trabajo el producto de un exhaustivo análisis histórico, económico, jurídico y doctrinario de la problemática, y el esfuerzo de algunos años de experiencia en el quehacer marítimo portuario, contiene alguna orientación y lineamientos técnico-jurídicos, que aplicados con voluntad, e interés por las autoridades de los puertos, podrían contribuir en parte a darle solución al problema planteado. Si este fuere el caso de volverse útil, habría valido la pena escribirlo no sólo como requisito de graduación.

Quiero dejar constancia que para el desarrollo del presente trabajo, recurri a la legislación, jurisprudencia, documentos, libros, doctrinas sustentadas por otros autores, etc. y, no obstante, que resulta ocioso reformular conceptos sobre una institución de sobra estudiada como es el seguro, en el presente caso por tratarse de un Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias, no practicado en la República de Guatemala, abriendo la brecha para llegar al objetivo principal de la investigación y mejor comprensión del tema, se reformularon conceptos fundamentales sobre la institución del seguro en general.

También se trató de igual manera las instituciones del Derecho Marítimo, Derecho Portuario, y el conocimiento de Tratados y Convenios Internacionales relativos al tema; así mismo, para conocer mejor que es Puerto Marítimo y sus áreas de influencia: Recinto Portuario, Complejo Portuario y Zonas Francas de Libre Industria y Comercio.

Para fortalecer el tema es necesario mencionar la importancia de los puertos marítimos de la República de Guatemala y presentar un detalle de los mismos incluyendo su Organización Administrativa y Funcional; por el mismo motivo, se definen las instalaciones marítimo-portuarias propiamente dichas, y, aunque difieren de un puerto a otro, se elabora un esquema general de las mismas.

Cabe agregar que por versar el tema sobre una materia poco conocida en el país, también fue necesario elaborar un modesto "Glosario de Terminología Marítimo-Portuaria".

Finalmente se sugiere un "Formato de Póliza" como ejemplo básico para adaptarla al tema objeto de investigación, incluyendo en la misma, las Condiciones Generales, Condiciones Particulares y Condiciones Especiales, así como también, los riesgos cubiertos, los bienes asegurados, anexos y coaseguro.

# "EL SEGURO DE INSTALACIONES MARITIMO-PORTUARIAS Y LA LEGISLACION GUATEMALTECA"

=====

## CAPITULO I

### GENERALIDADES

#### 1. DERECHO MARITIMO Y DERECHO PORTUARIO

##### 1.1 Derecho Marítimo:

- Derecho Marítimo "es el conjunto de normas jurídicas referentes a los diversos derechos y obligaciones que surgen de la navegación y, especialmente, del transporte de pasajeros o mercaderías en buques. Tradicionalmente integra parte del Derecho Mercantil."<sup>1</sup>
- Para Manuel Osorio, Derecho Marítimo "es el derecho de todas las relaciones jurídicas que tienen el mar por escenario o el comercio marítimo por objeto; con mayor propiedad se habla de Derecho de la Navegación, por cuanto sus normas regulan en general el tráfico por todo curso de agua navegable."<sup>2</sup>
- Para Fernando Sánchez Calero "el Derecho Marítimo está formado por un conjunto de normas que de una manera específica regulan la materia de la navegación marítima. Esta navegación va dirigida a la realización del transporte por mar, tanto cuando pretende conseguir directamente el fin de trasladar unas cosas o unas personas, como cuando este

1

Gullermo Cabanellas. Diccionario de Derecho Usual. Tomo I. Pág. 653.

2

Manuel Osorio. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Pág. 237.

transporte es un medio para conseguir otros fines, como puede ser el recreo, la pesca, el salvamento, etc. Sin embargo, quedan al margen del Derecho Marítimo las normas sobre la Marina de Guerra<sup>3</sup>.

- En resumen, "el Derecho Marítimo es el núcleo históricamente esencial del moderno Derecho de la Navegación".<sup>4</sup> Este Derecho abarca el mar, aire, ríos, canales y lagos navegables.

## 1.2 Derecho Portuario:

Derecho Portuario "es el conjunto de normas jurídicas, instituciones y principios que regulan la actividad portuaria dentro de una área denominada Instalaciones Marítimas Portuarias, construídas en la costa a orillas del mar o en ríos o lagos navegables con el fin de permitir la transferencia (operaciones de carga y descarga) de mercancías entre el buque y los medios de transporte interior y/o multimodal; así como los servicios a la nave y el embarque y desembarque de pasajeros y tripulantes; y cualquier otro elemento y actividad conexas al tráfico comercial marítimo".

3

---

Fernando Sánchez Calero. El Derecho Marítimo. (Séptima Parte). Pág. 656. Que en el caso de Guatemala, por ejemplo, está regulada por el Decreto número 72-90 del Congreso de la República -Ley Constitutiva del Ejército de Guatemala-, reformado por los Decretos 5-93 y 79-95 también del Congreso de la República y por el Acuerdo Gubernativo número 790-83 -Organización de la Marina de la Defensa Nacional, modificado por el similar número 645-89; así como por otros Acuerdos Gubernativos de no menor importancia tales como el número 714-95 -Reorganización de la Escuela Naval de la Marina de la Defensa Nacional; 326-85 -Creación de la Policía Naval y el Acuerdo Gubernativo S/N de fecha 24 de mayo de 1985 -Reglamento de Servicios Extraordinarios a cargo de la Policía Naval Extraordinaria.

4

Guillermo J. Jiménez Sánchez. Derecho Mercantil. (1a. Edición; Barcelona, España. Editorial Ariel, S. A., octubre 1990). Pág. 1119.

### 1.3 Diferencias:

La diferencia entre Derecho Marítimo y Derecho Portuario, consiste en que el primero tiene el mar por escenario y el comercio marítimo por objeto; en cambio, el segundo, su escenario es el conjunto de instalaciones marítimo-portuarias propiamente dichas y su objeto es la transferencia de mercancías entre el buque y los medios de transporte interior y/o multimodal; así como los servicios a la nave y el embarque y desembarque que "pasajeros"<sup>5</sup> y "tripulantes"<sup>6</sup> y cualquier otro elemento y actividad conexas al tráfico comercial marítimo.

### 1.4 Similitudes:

- Ambos derechos forman parte del Derecho Mercantil.
- Ambos derechos están ligados para responder al tráfico comercial marítimo, esencialmente en el ámbito internacional.

## 2. SEGURO MARITIMO Y SEGURO PORTUARIO

### 2.1 Seguro Marítimo:

\*El Seguro Marítimo es uno de los tipos de seguro contra daños y, dentro de esta clase, pertenece fundamentalmente a los seguros de transporte (aun cuando puede referirse a otros tipos de riesgo. De aquí se desprenden dos elementos de su concepto: 1) El tener por objeto un interés patrimonial, referido a cosas y derechos; y 2) El cubrir precisamente

5

**Pasajero:** Es todo aquel que paga un precio por el transporte de su persona y de efectos que no sean mercancías.

6

**Tripulante:** Es toda persona que va en el buque, dedicada a su manobra o a la prestación de servicios.

riesgos que amenacen el interés asegurado durante el transporte por mar o en los momentos que le preceden, interrumpen o siguen, en consecuencia, el Seguro Marítimo, es un contrato por el cual una persona (asegurador) se obliga a cambio de una prima (pago), a indemnizar a otra (asegurado), hasta el límite de una suma fijada, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados en una expedición marítima, o cualquiera de los momentos de quietud que, en dependencia directa con ella le preceden, interrumpen o siguen.”<sup>7</sup>

## 2.2 Seguro Portuario:

Según la doctrina, el Seguro Portuario es una parte o elemento que compone el seguro marítimo. Puede describirse gráficamente como un cinturón de seguridad que está orientado a garantizar y proteger las instalaciones marítimo-portuarias no del riesgo en sí, sino de los efectos que produce un siniestro. En ese sentido, el seguro marítimo está incompleto si le falta el seguro portuario.

## 2.3 Diferencias:

La diferencia entre Seguro Marítimo y Seguro Portuario, consiste en que el primero se aplica a todo lo relativo al

transporte por vía marítima (\*buques<sup>8</sup>, \*mercancías<sup>9</sup>, \*fletes<sup>10</sup>, \*beneficio probable<sup>11</sup>, etc.); es decir, está orientado a cubrir los riesgos que pueden ocurrir en la navegación que afecten a los buques en su actividad normal que es navegar; en cambio, el segundo está orientado a cubrir los riesgos a que están expuestas las instalaciones marítimo-portuarias en su actividad de transferencia de mercancías, servicios a la nave, embarque y desembarque de pasajeros y tripulantes y cualquier otra actividad conexas al tráfico comercial marítimo.

#### 2.4 Similitudes:

- Ambos seguros son la clave de bóveda del Derecho Marítimo.
- Ambos seguros tienen un interés patrimonial referido a cosas y derechos.
- En ambos seguros es escasa la intervención estatal

---

**Buque:** Comprende toda embarcación, plataforma petrolera o cualquier otro artefacto a flote de 50 o más toneladas de registro bruto (TRB), dedicado principalmente al transporte comercial de carga (mercancías) y/o pasajeros por vía acuática y que sea capaz de ser atracado al muelle o fondeado. Desde una óptica meramente técnica debe señalarse que las notas características que integran el concepto de buque son fundamentalmente tres: 1) Flotabilidad; 2) Aptitud para navegar o capacidad de desplazamiento autónomo; y 3) Susceptibilidad de utilización como medio de transporte. (Acuerdo Gubernativo número 149-95, artículo 74; Glosario de Términos Portuarios y Marítimos UNECPA; y Guillermo J. Jiménez Sánchez. Derecho Mercantil. Pág. 1123).

**Mercancía:** Es la esencia o finalidad del transporte, puede ser sólida, líquida o gaseosa. En general todo género vendible.

**Flete:** Se refiere tanto al pago del precio del transporte, como a la retribución por el uso del buque en el fletamento-arrendamiento.

**Beneficio Probable:** Es la ganancia que el asegurado espera obtener por la venta de las mercancías porteadas.

en el ejercicio de su actividad.

- Ambos seguros son imprescindibles para el desarrollo de la navegación marítima en forma ordenada y profesional.

### 3. TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES RELATIVOS AL SEGURO MARÍTIMO Y AL DERECHO MARÍTIMO, RATIFICADOS POR GUATEMALA

#### 3.1 Tratado Internacional:

Para Guillermo Cabanellas "los Tratados Internacionales constituyen una declaración hecha por dos o más Estados, de una relación jurídica existente entre ellos, declaración que se obligan a cumplir y respetar como si fuera verdadero Derecho Positivo.

En Derecho Internacional, por tratado se entiende, en sentido amplio, todo acuerdo entre varios Estados concernientes a asuntos políticos o económicos, sea cualesquiera la forma y la importancia. Pero estrictamente, se entiende por tratado el acuerdo solemne, sobre un conjunto de problemas o asuntos de importancia considerable; y que se contrapone a las declaraciones, notas, protocolos y otras fuentes de convenciones de trascendencia menor.

En resumen, el Tratado Internacional, es todo acuerdo suscrito por los representantes de dos o más Estados, acerca de una cuestión política (militar, territorial, de nacionalidad, etc.); Económica (comercial, fiscal, aduanera, de préstamos o cambios y demás similares); De Cortesía Diplomática (los de amistad y buenas relaciones); Cultural u otra de interés para una de las partes o para todas ellas; Dentro de un Plano de Igualdad (como en los de potencia a potencia); Con Evidente Coacción (como en los tratados de paz). La palabra "tratado" se reserva a los Acuerdos

celebrados entre Jefes de Estado.\*<sup>12</sup>

### 3.2 Convenio Internacional:

Para los Tratadistas Guillermo Cabanellas y Manuel Osorio, el Convenio Internacional "es la declaración de voluntad entre dos o más naciones soberanas, para la ejecución común de un plan u obra de interés común. Constituye una modalidad del tratado, pero menos solemne que éste y aplicado a cuestiones ajenas a la política. La palabra "Convenio" se reserva a los Acuerdos celebrados entre funcionarios de menor jerarquía (Ministros, Directores, Gerentes)."<sup>13</sup>

### 3.3 Ratificación de Tratados y Convenios Internacionales:

Ratificación es la aprobación de un acto ajeno relativo a cosas o derechos propios. Se entiende por RATIFICACION, según la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, el Acto Internacional así denominado por el cual un Estado hace constar en el ámbito internacional su consentimiento en obligarse por un Tratado o Convenio. Cuando un Estado ratifica un tratado o un convenio, éste se toma en ley nacional.

Según la "Constitución Política de la República de Guatemala, en su artículo 183 literales k) y o)"<sup>14</sup>, corresponde al Presidente de la República, en su calidad de Jefe del Estado y Representante de los intereses del pueblo de Guatemala, ratificar a través de una Ley, denominada

12

Guillermo Cabanellas. Diccionario de Derecho Usual. Tomo IV. Pág. 298.

13

Guillermo Cabanellas. Diccionario de Derecho Usual. Tomo I. Pág. 522.  
Manuel Osorio. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Pág. 175.

14

Se refiere a la Constitución del 31 de mayo de 1965.

"Instrumento de Ratificación" y refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores, los tratados y convenios de carácter internacional previa aprobación del Congreso de la República a través de un instrumento legal denominado "Decreto" (artículo 171 numeral 1) de la Ley Superior precitada).

3.4 **Tratados y Convenios Internacionales Relativos al Seguro Marítimo y al Derecho Marítimo, ratificados por Guatemala:**

- \*1- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (Indemnización). Se le denomina Convenio de Bruselas del 29 de noviembre de 1969 (CLC). El mismo acto gran contaminante "Barcaza Shell-Bahía de Amatique, Izabal, promovió en Guatemala la ratificación de este Convenio de Indemnización. Actualmente es ley interna de la República de Guatemala. El objetivo principal de este Convenio es garantizar que se otorgue una adecuada indemnización a las personas perjudicadas a causa de la contaminación por hidrocarburos resultante de siniestros marítimos en que los protagonistas sean buques transportadores de hidrocarburos. En su artículo VII preceptúa que todo propietario en un buque matriculado en un Estado signatario y que transporte más de 2,000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, debe mantener un seguro u otra garantía financiera que caucione o responda por las sumas equivalentes a la responsabilidad total del propietario, en caso de un siniestro. Los Estados miembros garantizan que todo buque que entre o salga de sus puertos sea cual fuere su nacionalidad, estará provisto de la garantía o seguro respectivo.
- \*2.- Convenio de Bruselas del 18 de diciembre de 1971 (F.C.), es complementario del anterior. Crea un fondo

internacional de garantía en el que participan los interesados en la carga.

- \*3.- Protocolos de 1984, suscritos por Alemania, Marruecos, Polonia, Portugal, Suecia, Reino Unido y USA, modifica los Convenios de Bruselas de 1969 y 1971.
- \*\*4.- Convenio para la Protección y el Desarrollo del medio marino de la Región del Gran Caribe y el Protocolo relativo a la Cooperación para combatir los Derrames de Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe, suscrito el 5 de julio de 1983 en Colombia y Aprobado por Guatemala el 30 de mayo de 1989, mediante Decreto número 32-89 del Congreso de la República, publicado el 14 de junio de 1989.
- \*\*5.- Convenio Regional sobre movimiento transfronterizo de desechos peligrosos, suscrito en Panamá el 11 de diciembre de 1992, aprobado por Guatemala el 19 de enero de 1994, mediante Decreto número 6-94 del Congreso de la República, publicado el 3 de febrero de 1994. Publicación del Convenio el 9 de junio de 1994.
- \*\*6.- Tratado sobre Prohibición de Emplazar Armas Nucleares y Otras Armas de Destrucción en Masa en los Fondos Marinos y Oceánicos y su Subsuelo, aprobado por Guatemala el 26 de enero de 1994, mediante Decreto número 13-94 del Congreso de la República, publicado el 1 de marzo de 1994. Ratificado por el Presidente de la República el 28 de marzo de 1994, publicado el 22 de marzo de 1995.
- \*\*7.- Convenio sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, suscrito en Basilea, Suiza, el 22 de marzo de 1989, aprobado por Guatemala el 25 de

enero de 1995, mediante Decreto número 3-95, publicado el 16 de febrero de 1995.

- \*\*8.- Convenio Constitutivo para la Prevención de Desastres Naturales en América Central, aprobado por Guatemala el 20 de abril de 1995, a través del Decreto número 25-95 del Congreso de la República, publicado el 10 de mayo de 1995.
- \*\*9.- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, concluida en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982, aprobada por Guatemala el 26 de junio de 1996 mediante Decreto número 56-96 del Congreso de la República, publicado el 29 de julio de 1996. Publicación de la Ratificación y del texto del documento el 2 de junio de 1997.
- \*\*10.- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), aprobado por Guatemala el 10 de septiembre de 1996, mediante Decreto número 77-96 del Congreso de la República, publicado el 27 de septiembre de 1996. Este Convenio fue adoptado para reducir los efectos de la contaminación intencional o accidental por hidrocarburos y para reducir y si es posible eliminar la contaminación de hidrocarburos. Dicho Convenio es la piedra angular de la estructura de la OMI para la protección del medio marino del peligro de la contaminación por los buques.
- \*\*11.- Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (COLREG-1972), adoptado en Londres-Inglaterra, el 20 de octubre de 1979. Publicado el 8 de junio de 1994. Adhesión de

Guatemala el 15 de diciembre de 1993. Este Convenio es de indispensable aplicación, sobre todo en las aguas de acceso a puertos, dársenas de maniobra, canales, ríos y lagos navegables, pues como se infiere de su denominación, prácticamente es un Reglamento de Tránsito Marítimo. Enmendado a través de la Resolución A.736(18) del 4 de noviembre de 1993, publicado el 17 de enero de 1997. Este Convenio está complementado por las "Reglas de Lisboa de 1987" que tratan sobre la indemnización de daños y perjuicios en caso de \*abordaje\*<sup>15</sup>.

\*\*12.- Convenio No. 32, suscrito en Ginebra del 12 al 30 de abril de 1932, relativo a la protección contra los accidentes de los trabajadores empleados en la carga y descarga de los buques y su Recomendación número 40. Actualmente es ley interna de la República de Guatemala.

\*\*\*13 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974) y su Protocolo de 1978, ratificado por Guatemala en 1990. El objetivo

---

15

**Abordaje:** Es el choque entre dos buques o embarcaciones cualquiera que sea su clase o tamaño destinados a la navegación marítima que ocasione daños, ya sea por acercamiento, encuentro o golpe más o menos violento de una a otra embarcación; pero siempre sobre la base de hallarse las dos naves separadas, independientes una de otra, con libertad de movimientos y nunca ligadas entre sí. La doctrina más generalizada acostumbra a exigir, para la aplicación del concepto de abordaje, la independencia física y jurídica entre los buques que han entrado en colisión; así se excluye del régimen de abordaje el choque entre buque "remolcador" \* y remolcado (dependencia física) o el choque entre buques del mismo propietario, armador o naviero (dependencia jurídica). José M. Ruiz Soroa. Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación. (1era. Edición, Gobierno Vasco, España, Editorial Eusko Jauriaritza, 1992) Págs. 15 y 17.

\* **Remolque:** Contrato que tiene por objeto la realización de un servicio consistente en traccionar y desplazar un buque (José M. Ruiz S., Pág. 193)

principal de este Convenio es especificar normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Exige una serie de certificados de garantía y permite a los Gobiernos contratantes inspeccionar los buques de otros Estados contratantes.

\*\*\*14 Convenio Internacional para Prevenir Contaminación del mar por Hidrocarburos (LDC). Guatemala se adhirió en 1980 a este Convenio, luego del siniestro contaminante conocido como el caso de la "Barcaza Shell" en la Bahía de Amatique-Izabal, que contaminó gran parte de nuestro medio marino.

\*\*\*\*15 Convenio del 10 de mayo de 1952 sobre la Jurisdicción Penal en Abordajes y Otros Accidentes.

\*\*\*\*16 Convenios del 10 de octubre de 1957 y del 19 de noviembre de 1976 sobre Limitación de Responsabilidad y su Protocolo de fecha 21 de diciembre de 1979.

\*\*\*\*17 Convenio del 23 de septiembre de 1910 sobre Salvamento y su Protocolo de fecha 27 de mayo de 1967.

\*\*\*\*18 Convenio de Londres sobre "Salvamento Marítimo"<sup>16</sup> del 28 de abril de 1989.

### 3.5 Convenios que se encuentran en trámite para su ratificación en Guatemala:

---

**Salvamento Marítimo:** (Salvar o sacar de un peligro a un buque desasistido). Es la remuneración por salvar o por socorrer propiedades que están en peligro en el mar. El derecho bajo la ley marítima a ser remunerado por salvamento es totalmente independiente del seguro marítimo, teniendo derecho el salvador a su remuneración esté la propiedad asegurada o no lo esté. "MARINE INSURANCE ACT" (Seguro Marítimo), Capítulo XI. Pág. 29.

- a) **Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL-1966):** Este Convenio permitirá ejercer un efectivo control sobre el calado y el modo y forma en que se cargan los buques que cumplen el comercio internacional;
- b) **Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (TONAGE):** Este Convenio permitirá a las autoridades administrativas de los puertos de la República, ejercer un efectivo control sobre el tonelaje de los buques que cumplen el Comercio Internacional, en primer lugar, en lo relativo a las tarifas reales por la prestación de los servicios portuarios, y, en segundo lugar, para la seguridad de la navegación;
- c) **Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FONDO-71):** Este Convenio es complementario del Convenio de Indemnización (numeral 1). El fondo a que se refiere este Convenio, es un recurso financiero aportado por las empresas importadoras de petróleo de todo el mundo, y administrado por un organismo internacional de probada solvencia moral y financiera, al que acudirán las personas individuales y jurídicas (Estados incluso) que se hayan visto afectados por un acto gran contaminante;
- d) **Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo (FAL).** Con este Convenio se propone la standarización de la documentación exigida a los buques, con el objeto de disminuir el papeleo en los puertos y la racionalización de los trámites administrativos, proporcionándole al tráfico marítimo las mismas condiciones de brevedad y seguridad que OACI le ofrece al comercio y transporte aéreo desde su creación;

- e) Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (STCW-1978). El propósito de este Convenio es establecer normas mínimas aplicables a la formación y titulación de las tripulaciones de los buques a nivel internacional;
- f) Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval de 1993. Este Convenio ha sido adoptado con el propósito de reducir el gran número de privilegios marítimos existentes en las primeras dos Convenciones con rango relativo superior al de la Hipoteca Naval, lo cual debilitaba la posición preferente de esta última.

#### FUENTES DE CONSULTA:

- \* Seguro Marítimo de Ricardo Alonso.
- \*\* Recopilación de Leyes de la Empresa Portuaria Quetzal, junio de 1997.
- \*\*\* COCATRAM (Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo) "Marco Jurídico de las Administraciones Portuarias para Prevenir los Accidentes y Resarcirse de los Daños Ocasionados", exposición presentada en la IX REPICA, Managua-Nicaragua, enero 1997. PROYECTO LEGISMAR (Desarrollo de una Moderna y Armonizada Legislación Marítima en Centroamérica). Cooperación Técnica: RLA/NOR/OMI/02/Guatemala. Financiamiento: Gobierno de Noruega. Ejecución OMI/COCATRAM/UNCTAD. Julio de 1994.
- \*\*\*\* Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación. Autor: José M. Ruiz Soroa. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco-España. Primera Edición, 1992.

## .CAPITULO II

### LOS PUERTOS DE GUATEMALA Y EL SEGURO MARITIMO

#### 1. LOS PUERTOS DE GUATEMALA

##### 1.1 Puerto Marítimo:

- Puerto Marítimo, lo constituye "el conjunto de instalaciones, construidas en la costa a orillas del mar, con el fin de permitir la transferencia (operaciones de carga y descarga) de mercancías entre el buque y los medios de transporte interior y/o "multimodal"<sup>1</sup>, así como los servicios a la nave y el embarque y desembarque de pasajeros y tripulantes y cualquier otro elemento y actividad conexas al tráfico comercial marítimo"<sup>2</sup>
  
- Recinto Portuario: "Es el área fiscal delimitada donde se desarrollan las operaciones y prestan los servicios portuarios. Esta zona sirve de enlace entre el transporte marítimo y terrestre, su importancia radica en que es el lugar donde se realiza la "transferencia"<sup>3</sup> de diverso tipo de

1

---

El transporte multimodal, intermodal o combinado proviene del concepto intermodalidad, basado en la expedición de jotes de mercancías agrupadas en unidades capaces de ser movidas por los medios que se precisen, sin ruptura del contenido. Ejemplo: Contenedores. Se trata, por lo tanto, de concebir el transporte de mercancías de forma integral, independientemente de los modos de transporte utilizados (Guía Portuaria de Puerto Quetzal, 1996. VI-4)

2

Esta definición fue elaborada por el autor tomando como referencia a Guillermo Cabanellas. Diccionario de Derecho Usual. Tomo III, pág. 4 y Acuerdo Gubernativo número 149-95 - Tarifa por los Servicios Portuarios de Puerto Quetzal.

3

Transferencia: Es el traslado de las mercancías, furgones, plataformas, chasises, vehículos y contenedores, del costado del buque a los sitios de almacenamiento o viceversa.

carga, apoyada por infraestructura e instalaciones portuarias de atraque, almacenaje, administrativas y fiscalizadoras.”<sup>4</sup>

**Complejo Portuario:** “Es el conjunto de edificaciones portuarias, instalaciones y servicios que facilitan las operaciones de intercambio de mercancías entre el tráfico marítimo y terrestre de una región, así como la creación de áreas conexas destinadas a impulsar el desarrollo industrial, comercial, turístico, urbano y otras actividades afines relacionadas con él.”<sup>5</sup>

- **Zonas Francas de Libre Industria y Comercio de los Puertos Marítimos de la República de Guatemala,** son producto del interés y obligación que tiene el Estado de promover el desarrollo económico nacional a través de las actividades que en dichas zonas se realicen, particularmente, poner en práctica acciones tendentes al fortalecimiento del comercio exterior, la generación de empleo y la transferencia de tecnología en general.

Actualmente las Zonas Francas son instituciones del Estado con personalidad jurídica, patrimonio propio, autonomía funcional y plena capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones. Funcionan en áreas de terreno físicamente delimitadas, planificadas, diseñadas y sujetas a un

4

---

A.G. 149-95. Capítulo X, Definiciones Técnicas, artículo 74.

5

Glosario de Términos Portuarios y Marítimos más Usados. Unidad Ejecutora del Complejo Portuario en el Litoral Pacífico (UNECPA), Diciembre de 1980, literal “C”.

Régimen Aduanero Especial, ubicadas dentro del perímetro demarcado en el Plan Regulador de los Puertos, en la que personas individuales o jurídicas, nacionales y extranjeras, pueden dedicarse indistintamente, a la transformación, producción y/o comercialización de bienes intermedios o finales para la exportación o reexportación, así como a la prestación de servicios vinculados con el comercio internacional.<sup>6</sup>

## 1.2 La importancia de los Puertos Marítimos:

“Los Puertos Marítimos desempeñan un papel de suma importancia en el fomento del comercio internacional, por constituir el eslabón de la cadena de transporte, entre los medios de transporte terrestre y marítimo, además de generar actividades comerciales e industriales, que

---

6

Decreto número 65-89 del Congreso de la República -Ley de Zonas Francas-, modificado por el Decreto número 25-91 y su Reglamento contenido en el Acuerdo Gubernativo número 242-90; así como el Acuerdo Gubernativo número 296-94 -Reglamento para la Administración del Fondo Específico para el Desarrollo y Promoción de Zonas Francas y el Apoyo y Promoción de las Exportaciones.

Las Zonas Francas de Libre Industria y Comercio, podrán ser públicas o privadas y establecerse en cualquier región del país. En la actualidad únicamente existen dos Zonas Francas, una en el Puerto de Santo Tomás de Castilla creada a través del Decreto número 22-73 del Congreso de la República, y, la otra en el Puerto de Champerico, creada el 14 de mayo de 1996, mediante Decreto número 27-96 del Congreso de la República, reformado por el similar 137-96.

En la presente fecha (13-1-98), se encuentra en trámite la creación de la Zona Franca de Puerto Quetzal, que para su ubicación y desarrollo, las autoridades de la Empresa Portuaria Quetzal, han destinado la Zona número seis (6) de su Complejo Portuario.

contribuyen directamente al progreso económico del país.<sup>7</sup>

"El Sistema Portuario marítimo Nacional de cualquier país es factor determinante para su desarrollo por ser un elemento estratégico en la cadena de transporte que influencia directamente los costos de los productos y por tanto, la economía nacional.

Guatemala por su ubicación geográfica, entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico, depende en un 80% del transporte marítimo a través de los puertos para su comercio con el exterior."<sup>8</sup>

Como ya se destacó, los puertos marítimos constituyen un eslabón de la cadena internacional de transporte y como consecuencia de ello, tienen las siguientes funciones sociales:

- Comercial
- De transporte
- Generación de empleo
- Constituyen un polo de desarrollo
- Generan ingresos
- Dan independencia política

"Por otro lado, otras entidades nacionales tales como: \*Agencias Navieras<sup>9</sup>, \*Compañías Estibadoras<sup>10</sup>,

---

7  
María Isabel Fernández Colindres. "La Planificación del Desarrollo de un Complejo Portuario y la influencia de un Adecuado Mantenimiento de sus Instalaciones" (Tesis para conferírsele el título profesional de Ingeniero Civil, Guatemala, marzo de 1984), Pág. 2

8  
María Teresa Villanueva Sosa. "Los Servicios Portuarios Marítimos Nacionales y su incidencia en la Economía". (Tesis para obtener el grado de Licenciado en Administración de Empresas. Guatemala 1996). Pág. 3.

9  
Agente Naviero: Es la persona individual o jurídica, que por delegación de los propietarios, armadores u operadores de los buques, ejerce la representación de sus intereses

Transportistas, Instituciones Financieras, Aseguradoras y Usuarios que desarrollan actividades concernientes dentro de las labores portuarias han ampliado sus niveles de empleo y trabajo; en consecuencia, los salarios y utilidades benefician a otros grupos de trabajadores y sus respectivas familias. Gracias a los servicios que prestan los puertos, los exportadores e importadores no sólo incrementan la oferta de empleo, sino que satisfacen las necesidades de consumidores nacionales y de ultramar.

"En resumen puede afirmarse que el beneficio social de los puertos marítimos de la República, no sólo es nacional, sino que trasciende más allá de las fronteras patrias, en virtud que son centros de servicios y plataformas logísticas para el comercio y el transporte internacional de mercancías"<sup>11</sup>; en consecuencia, "los puertos están llamados a desempeñar un nuevo rol, ya que las exigencias del comercio y el transporte brindan grandes oportunidades y desafíos. De la manera en que se responda a este nuevo desafío, dependerá el éxito o fracaso de los puertos. En ésto los árbitros supremos serán

---

comerciales en el puerto, acreditándose como tal. (Guía Portuaria de la Empresa Portuaria Quetzal 1996).

- Naviero, denominado también "Empresario Marítimo": Es aquella persona que explota por su cuenta y riesgo un buque (Fernando Sánchez Calero. El Derecho Marítimo (Séptima Parte). Pág. 656.

10

Compañías Estibadoras: Son las empresas que a través de un contrato de autorización o concesión otorgado por las autoridades superiores de los puertos, se dedican a la colocación de las mercancías en forma ordenada en las bodegas de los buques, almacenes y patios de los puertos.

11

Ingeniero Arturo Cazali Reyes, Sub-Gerente General Empresa Portuaria Quetzal "La Función Social de la Empresa Portuaria Quetzal". Revista Informativa, No. 1 (Guatemala, Febrero de 1989). Pág. 9.

el mercado competitivo y el comercio internacional.\*<sup>12</sup>

### 1.3 Puertos Marítimos de Guatemala y su ubicación en el territorio nacional:

El sistema portuario marítimo nacional, actualmente se desarrolla a través de cinco (5) puertos, los cuales son: Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios (Cobigua) en el Océano Atlántico; Puerto Quetzal, Puerto de San José y Puerto de Champerico en el Océano Pacífico, siendo los más importantes Puerto Quetzal y Santo Tomás de Castilla.

Detalle de los Puertos:

#### 1 Puerto Santo Tomás de Castilla:

- Ubicación:

\*El Puerto Santo Tomás de Castilla está ubicado sobre la costa Atlántica de la República de Guatemala, a una latitud de 15° 4' 46" Norte y una longitud de 88° 38' 00" Oeste, se localiza en la Bahía de Santo Tomás, que es parte de la Bahía de Amatique, en el Departamento de Izabal. La Bahía de Amatique se podría calificar como un espacio seguro para las naves que \*fondean\*<sup>13</sup> en ella, de aguas tranquilas, profundas, sin vientos ni

<sup>12</sup>

Rolf Meyer, Consultor Marítimo Portuario, Asesor / Experto Integrado de la Comisión Portuaria Nacional e Ingeniera Sherry L. Ordóñez C., Consultora Independiente. Perfil de Propuesta: La Institucionalización del Subsector Acuático Nacional. Guatemala, marzo de 1996). Pág. 8.

<sup>13</sup>

Fondear: Asegurar una nave marítima o cuerpo flotante por medio de anclas o pesas (Diccionario General Ilustrado de la Lengua Española).

corrientes que se considere afectablemente fuertes. El Puerto de Santo Tomás de Castilla se encuentra a 295 kilómetros de distancia de la ciudad capital de la República. La carretera que conecta la ciudad con el Puerto es la ruta CA-9, carretera al Atlántico. Se enlaza con Puerto Barrios, la cabecera departamental, por un tramo de carretera de 5 kilómetros. Este Puerto también puede conectarse con los Puertos ubicados en el litoral del Océano Pacífico de nuestro país por medio de la red vial de carreteras asfaltadas, así como con los países vecinos México, El Salvador y Honduras a través de la ruta Interamericana.

En la entrada a la Bahía de Santo Tomás se localiza un canal de navegación que sirve de acceso al Puerto. Es un canal recto de 90 metros de ancho, con una profundidad de 9 metros y de una longitud de 12.4 kilómetros desde la "Boya del Mar" hasta el muelle. El canal de navegación desemboca en la Dársena de Maniobras de atraque y zarpe, que tiene forma de triángulo, está dragada a una profundidad de 9 metros y su perímetro está marcado por boyas.

Aunque abierta hacia el Norte, la Bahía de Santo Tomás es completamente segura y al abrigo de los vientos huracanados del Caribe, ya que está protegida por el Cabo Tres Puntas y el arrecife coralífero denominado "Ox Tongue" (Lengua de Buey).

El puerto está provisto de las señales de navegación necesarias para la navegación segura de los buques.

**Antecedentes:**

Los factores técnicos que influyeron en la decisión para que el Puerto Santo Tomás de Castilla se construyera en ese lugar, fueron múltiples y de importancia, entre los cuales destacan:

- a) Su estratégica posición;
- b) Su magnífica topografía que facilitaba la construcción de un muelle marginal;
- c) El subsuelo adecuado para la construcción de muelles, y encontrarse en las cercanías roca y material de relleno para la construcción;
- d) La bahía bien abrigada de los vientos facilitó la instalación de un adecuado muelle que se adaptó a las necesidades comerciales guatemaltecas, y a los reglamentos de seguridad portuaria internacional;
- e) No se causaban perjuicios a la pequeña población existente;
- f) Puede comunicarse por ferrocarril y carretera sin mayores trabajos de construcción, al interior del país y a las Repúblicas vecinas;
- g) El suministro de agua potable podía obtenerse de las cercanías;

- h) Las mareas, oleaje, vientos y depósitos sedimentarios no representan factores de importancia.

- \*Dimensionamiento:

El puerto consiste en un muelle ubicado paralelamente a la línea costera, las áreas de servicio cuentan con patios de depósito, bodegas y talleres.

- Las principales obras e instalaciones del Puerto Santo Tomás de Castilla son:

- a) Muelle: El muelle en sí, es una estructura paralela a la línea de playa, o muelle marginal, de tipo de construcción abierta de pilotes. Inicio sus operaciones en septiembre de 1955 con 457.18 metros (1,500 pies) de muelle marginal. En 1976-77, se dio mantenimiento de dragado y se aumentó la profundidad a 32 pies del canal de acceso y dársena de maniobras. La oferta de los servicios porutarios de Santo Tomás de Castilla a 1995, es de un muelle de 918.00 metros de largo, que tiene acceso a seis (6) puestos de atraque de 153 metros cada uno. Es una estructura de concreto con defensas de madera. Su

plataforma está sobre el mar soportada sobre pilotes de concreto. El muelle para servicio de Roll-on Roll-off tiene 305 metros, el muelle para servicios graneleros líquidos es de 105 metros y los demás buques atracan en la extensión restante del muelle. Su sistema de muelle abierto con pilotes de concreto verticales y algunos inclinados en la parte posterior le dá cierta elasticidad frente a choques horizontales de buques durante las maniobras de atraque.

- b) Zona de operaciones entre el Muelle y las Bodegas es de 13,509 metros cuadrados.
- c) Bodegas: Las bodegas ocupan un espacio de 80,896 metros cuadrados.
- d) Patios de contenedores: Tienen una capacidad de 51,512 metros cuadrados.
- e) Area de Servicios:
  - \* Bodega abierta para maquinaria de operaciones. Tiene una extensión de 2,312 metros cuadrados.
  - \* Taller Mecánico para reparación y mantenimiento de maquinaria y vehículos.

Tiene una extensión de 1,250 metros cuadrados.

- \* Almacén de Suministros: Extensión de 660 metros cuadrados.
- \* Edificio de Mantenimiento: Estas instalaciones tienen una extensión de 220 metros cuadrados.
- \* Edificio de Guayas y Aperos (Utilaje): Tiene una extensión de 224 metros cuadrados.
- \* Taller de Reparaciones Marítimas para embarcaciones propias: Tiene una extensión de 220 metros cuadrados.

- f) Area de Circulación: Tiene una extensión de 46,015 metros cuadrados.
- g) Area ocupada por los tanques de la Compañía Shell: Tiene una extensión de 6,826 metros cuadrados.

El total de área ocupada por las instalaciones portuarias es de 284,275 metros cuadrados<sup>14</sup>.

## 2. Puerto Quetzal:

### - Antecedentes:

Hasta mediados del mes de marzo de 1983, el comercio exterior sobre la costa del Océano Pacífico de la República de Guatemala, era manejado en un 45% por los puertos de San José y Champerico y el resto 55% era manejado por el Puerto de Acajutla en la República de El Salvador, que está localizado a 60 millas náuticas del Puerto de San José".

"El Gobierno de la República presidido por el General de División Romeo Lucas García, consciente de la urgente necesidad de un puerto marítimo que satisficiera las exigencias de demanda de servicios en el Litoral Pacífico de Guatemala, consideró conveniente emitir el Acuerdo Gubernativo sin número de fecha 26 de septiembre de 1979, modificado por el similar número 2-83 de fecha 10 de enero de 1983, por medio de los cuales creó la Unidad Ejecutora del Complejo Portuario en el Litoral Pacífico (UNECPA) adscrita a la Presidencia de la República.

El ocho de noviembre de 1979, el mismo Presidente Lucas García, a través de otro Acuerdo Gubernativo sin número, ratificado por el similar de fecha 24 de diciembre de 1980, declara de Emergencia Nacional la situación prevaleciente en el sistema portuario del Litoral Pacífico de Guatemala y faculta a UNECPA para que exceptuada de los requisitos de Licitación Pública y de Cotizaciones pueda llevar a cabo la adquisición de bienes y servicios y la contratación de las obras que comprenderá dicho Complejo Portuario.

El 22 de agosto de 1979, el Congreso de la República emitió el Decreto número 55-79 por medio del cual se declaró de utilidad colectiva, beneficio e interés públicos, la expropiación a favor del Estado, de la totalidad de los bienes inmuebles que conformaban las fincas denominadas "Salinas Santa Rosa".

El 6 de diciembre de 1979, siempre el Presidente Lucas García, en Consejo de Ministros, aprueba el Convenio que contiene la transacción por la cual se llegó al arreglo directo con los propietarios de los inmuebles sujetos a expropiación y autorizó al Procurador General de la Nación para que compareciera ante el Escribano de Gobierno a otorgar el Contrato Traslativo de dominio, por el precio de Q.7.531,607.60, para el efecto se faccionó la Escritura Pública número 1195 de fecha 18 de diciembre de 1979.

El 9 de mayo de 1980 se suscribió el Contrato Administrativo número catorce (14), entre el Licenciado Obdulio Romeo Villatoro -único apellido- en Representación del Estado de Guatemala y de su Gobierno en su concepto de Director Ejecutivo de UNECPA, y el Ingeniero Jean Jules Audenis -único apellido- en representación de la Entidad "DRAGAGES ET TRAVAUX PUBLICS, S. A. de nacionalidad francesa, para la construcción de un puerto comercial en el Litoral Pacífico de la República de Guatemala, al que en la actualidad se le denomina Puerto Quetzal. El contrato de mérito entró en vigencia el día jueves 15 de mayo de 1980 y contemplaba dos plazos para la ejecución de la obra (un plazo de entrega parcial que comprendía 24 meses y otro de entrega final que comprendía 26 meses, ambos contados a partir de la vigencia del contrato). El precio inicial de las obras estipulado en el Contrato fue de Q.108.099,066.61. El 18 de marzo de 1983 se inauguraron los servicios portuarios los que se comenzaron a prestar en condiciones limitadas, dado a que el Complejo Portuario se encontraba aun en construcción. En noviembre de 1985 concluye la primera fase constructiva del puerto a un costo aproximadamente de US\$200 millones de dólares, inaugura la obra el Jefe de Estado, General de División Oscar Humberto Mejía Víctores, concluye la función de UNECPA, se crea la EMPRESA PORTUARIA QUETZAL el 25 de septiembre de 1985 con vigencia a partir del 16 de noviembre del mismo año".

- **Descripción:**

Se trata de un puerto abrigado que está protegido por dos rompeolas que penetran en el mar y un dique secundario (Norte), denominado también Malecón o moro rompeolas. Los muelles que delimitan la dársena de maniobras de atraque y zarpe están contruidos por un sistema de tablestaca de acero y una viga de coronamiento de concreto. Los buques atracan directamente en tierra firme.

- **Ubicación:**

Puerto Quetzal se encuentra ubicado en la Costa Sur de la República de Guatemala, en el Océano Pacífico, en las coordenadas: Latitud Norte 13° 54' 51" y Longitud Oeste 90°, 47', 07", en jurisdicción del municipio de San José, Departamento de Escuintla; a 54 kilómetros de la ciudad de Escuintla, y a 111 kilómetros de la Capital de la República.

La distancia de este puerto a Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla en la Costa Norte, Océano Atlántico es de 403/406 kilómetros por carretera y 443 por ferrocarril.

Algunos de los factores técnicos que influyeron en la decisión para que Puerto Quetzal se construyera en el municipio de San José, son:

- a) Su proximidad a la ciudad capital de Guatemala;
- b) Por estar ubicado más al centro geográfico del territorio nacional, el municipio de San José sería más accesible por tierra, aproximadamente a dos tercios del país;
- c) La Costa del Pacífico de Guatemala está generalmente orientada en dirección Noreste-Sureste, exceptuando una sección aproximadamente

de 45 millas en la que está situado el municipio de San José que está orientado en dirección Este-Oeste;

- d) La Finca Salinas Santa Rosa, por sus condiciones topográficas y de ubicación propiamente, resultó ser el lugar más indicado para conformar una obra de esta embergadura y especialidad.

- Dimensionamiento:

El área total unificado de las dos fincas rústicas que conformaban la propiedad denominada "Salinas Santa Rosa", donde está ubicado el Complejo Portuario de Puerto Quetzal, tenía originalmente una extensión de 1,024 hectáreas, siete áreas y cuarenta y uno centiáreas, equivalente a 22 caballerías, 44 manzanas y 8,083 varas cuadradas; posteriormente, según Acuerdo Gubernativo número 1093-85 de fecha 13 de noviembre de 1985 y Escritura Pública número 964 de fecha 11 de diciembre de 1985, autorizada por el Escribano de Gobierno, se desmembraron de la referida propiedad dos fracciones así: Fracción "A", con una extensión de 564,185.00 mts.2 y Fracción "B", con una extensión de 455,759.35 mts.2 que se adscribieron al Ministerio de la Defensa Nacional, para las instalaciones de la Base Naval del Pacífico, incluyendo en ambas fracciones, todo cuando de hecho y por derecho le correspondía a las mismas. El área restante se transfirió a favor de la Empresa Portuaria Quetzal, institución que con una visión futurista y para una mejor administración de su bien inmueble lo dividió en 12 zonas.

Puerto Quetzal constituye un complejo portuario que ha integrado dentro de su espacio físico territorial una serie de instalaciones y servicios propios de su naturaleza de moderna terminal portuaria, con una infraestructura marítima que hace posible una adecuada atención al tráfico de buques que utilizan dicho puerto.

"Por su posición geográfica presta servicios principalmente a la cuenca del Pacífico, a la costa Oeste del Continente Americano y, aprovechando su cercanía con el Canal de Panamá, se conecta con el resto del mundo.

## TIPO DE BUQUES QUE SE ATIENDEN

- Graneleros (sólido y líquido);
- Portacontenedores;
- Roll-on/Roll-off;
- Carga general;
- Cruceros/Pasajeros;
- Pesqueros;
- Barcazas;
- Veleros;
- Guardacostas.

## SERVICIOS QUE SE PRESTAN

### a) Al Buque:

- \*Derecho de Puerto\*<sup>15</sup>;
- Ayudas a la navegación;
- Fondeo;
- \*Practicaje\*<sup>16</sup> (concesionado);
- Remolcaje (parcialmente concesionado);
- Estadia;
  
- Amarre y desamarre;
- Servicio de lancha;
- Suministro de agua (parcialmente

15

Derecho de Puerto: Utilización del canal de acceso, dársena de maniobras de atraque y zarpe y ayudas a la navegación.

16

Practicaje: Servicio de asesoría obligatoria del Práctico del Puerto al Capitán abordo del buque, desde el área que señala la Carta Náutica, hasta el atraque al muelle o viceversa.

concesionado);

- Trasiago de combustible (concesionado);
- Trasiago de desechos líquidos (concesionado);
- Trasiago de desechos sólidos (concesionado);
- Control de contaminación (concesionado).

b) A la Carga:

- Descarga (concesionado);
- Carga (concesionado);
- Transferencia;
- Despacho;
- Recepción;
- Muellaje;
- Desembarque y reembarque;
- Almacenaje (parcialmente concesionado).

c) Otros Servicios:

- Movimiento interno de contenedores;
- Movimiento abordo (concesionado);
- Vaciado y llenado de contenedores (concesionado);
- Suministro de energía eléctrica;
- Alquiler de equipo;
- Servicio de báscula (concesionado);
- Parqueo de vehículos;
- Acomodamiento de carga en camiones;
- Servicio de buceo (parcialmente concesionado).

**NOTA:** Estos servicios están ampliamente detallados en el Acuerdo Gubernativo número 149-95.

## CONDICIONES AMBIENTALES

Puerto Quetzal fue construido luego de haber realizado los correspondientes estudios oceanográficos, meteorológicos e hidrográficos.

Para su construcción, se tomó en cuenta entre otros factores técnicos, la posición geográfica, considerando las condiciones naturales del lugar, específicamente la morfología del fondo marino (batimetría).

### - FALLA DE SAN JOSE:

Dentro del aspecto hidrográfico se detectó la existencia de la falla de San José, perpendicular a Puerto Quetzal, la cual presenta ventajas al contar con profundidades mayores, debido a que la pendiente del fondo marino es ligera.

Está localizada al Sur y ligeramente perpendicular a la costa de Guatemala. Presenta a 30 kms. de distancia, 150 m. de profundidad; a 90 kms. de distancia, 2,000 mts. de profundidad.

Esta falla, a una distancia de 146 kms. de la costa, alcanza una profundidad de 6,000 mts. Su presencia y localización son motivo de estudio y constante observación por agencias hidrooceanográficas internacionales.

Los efectos de esta falla se hacen sentir a lo largo de la costa donde a través de los años ha provocado un desgaste en la misma, así como en el fondo marino, ésto permite que se tengan mayores profundidades cerca de la costa con relación a otros puntos en el Litoral Pacífico de Guatemala donde la pendiente del fondo es bastante uniforme.

La falla converge en el área comprendida entre Puerto San José y la aldea Atitán, en el municipio de Iztapa, es ésta el área

de mayor incidencia de las corrientes submarinas provenientes del cañón. Se considera que la mayor cantidad de material que arrastran las corrientes del Litoral en este sector es absorbida por dicha falla por medio de las fuertes corrientes de retorno, que se encausan a través de la misma, por eso es importante que las protecciones de las playas que se tienen proyectadas en el sector, se construyan paralelas a la misma.

#### MAREAS:

Diariamente se forman dos mareas altas con un intervalo de tiempo de doce horas, una cuando la luna está en nuestro ZENIT y otra cuando está en nuestro NADIR.

Puerto Quetzal fue construido tomando como referencia o DATUM el nivel de Bajamar, media SICIGIAS (MLWS), que es la altura media deducida de una larga serie de observaciones de las alturas de las bajamares de sicigias o mareas vivas, este datum se encuentra a 0.93 mts. bajo el nivel medio del mar (MSL).

#### Comportamiento:

Se proyectó la marea máxima registrada y corresponde a una marea viva o de sicigias con una amplitud de 2.80 mts. (mareas observadas).

Se han registrado alturas mínimas de marea de -0.19 mts. Independientemente de las mareas vivas.

A diferencia de la marea máxima registrada que corresponde a una marea viva, también se tienen mareas máximas registradas en mareas muertas equivalente a 1.60 mts. (mareas observadas).

Debe tomarse en cuenta que todas estas alturas de marea están referidas al nivel medio del mar.

**Variación:**

Cambio de mareas cada 6 horas.

- **CORRIENTES MARITIMAS:**

Se verifican de Oeste hacia Este, en mar abierto. Dentro del recinto portuario a nivel de dársena se canalizan hacia adentro por la acción de fuerza de los rompeolas.

Se han registrado corrientes superficiales desde el inicio de la construcción de Puerto Quetzal (UNECPA, 1980) hasta 1993, con un promedio de velocidad de 0.13 m/seg.

- **PROFUNDIDAD DEL MAR:**

Se pronuncia desde los 18 a los 20 mts. de la parte de afuera de los rompeolas hasta lo más profundo en el Cañón de San José donde es de 6,000 mts. hasta alcanzar la plataforma continental.

- **VIENTOS:**

**Dirección**

- Durante el día: Sur a Norte;
- Durante la noche: Norte a Sur;
- Viento predominante Sur - Oeste.

**Velocidad:**

Máxima: 25 nudos

Mínima: 2 nudos

Promedio Anual: 10 a 12 nudos

Vientos huracanados ocasionales del Nor-Este (25 nudos), siendo éstos en los meses de junio a octubre.

- OLEAJE:

Predomina del Sur-Oeste. El rompeolas Oeste posee una desviación hacia el Este para causar un codo de enrocamiento que neutraliza la fuerza de la ola que se dirige hacia el puerto. La fuerza de la ola del Este es muy débil y refractaria.

Las olas registradas pertenecen a las olas de mar adentro de 1 a 7 segundos.

- Dirección:

Predominio del transporte o arrastre de materiales (arena y sedimento) a lo largo del litoral, del Este al Oeste.

- Comportamiento:

De los años 1983 a 1993, se registró un comportamiento de oleaje de extremas:

Máxima: 2.05 m.

Mínima: 0.24 m.

- PRECIPITACION:

La precipitación pluvial registrada indica que los meses más copiosos han sido de junio a septiembre, pero existe

variación.

Total anual (quinquenio 90-95):	990 mm
Total anual (1995):	1557 mm
mes más copioso:	Agosto con 440 mm

- **SISMOS:**

La costa del Pacífico es un área eminentemente sísmica, ya que se encuentra cerca de los límites de la fosa de subducción de las placas tectónicas del Caribe y de Cocos.

Normalmente se han detectado los hipocentros mar adentro, siendo los epicentros en diferentes partes de la tierra.

Posterior a un sismo de gran escala, se presentan cientos de réplicas con intensidades menores a 1 grado en la escala de Richter.

- **TEMPERATURA:**

- **Ambiente:**

Máxima: 33.4<sup>0</sup> C

Mínima: 17.8<sup>0</sup> C

Promedio Anual: 28.1<sup>0</sup> C

- **Agua de mar:**

Máxima: 30.0 °C

Mínima: 26.0 °C

Promedio Anual: 29.1<sup>o</sup> C

- **PRESION ATMOSFERICA:**

Varía dependiendo del grado de temperatura que se registre, el promedio anual es de 1016.2 milibares, la máxima 1020.2 milibares y la mínima 1013.3 milibares.

- **TORMENTAS TROPICALES:**

Se registran rachas de viento sostenidas de aproximadamente 25 a 30 nudos, normalmente en la época de junio a septiembre.

- **HUMEDAD:**

Se registra mayor porcentaje de humedad en las madrugadas, aproximadamente de 04:00 a 07:00 de la mañana, debido a que en ese periodo el viento está saturado. El promedio anual es de 92%, siendo las máximas y mínimas registradas de 95% y 45% respectivamente.

- **EVAPORACION:**

Se registra un promedio de evaporación diario de 3 a 6 mm, dependiendo de la cantidad de nubosidad que se manifieste. El promedio anual registrado es de 3.4 mm.

- **DENSIDAD DEL AGUA:**

La densidad del agua dentro de la dársena de maniobras es de 1.027 kg/m<sup>3</sup>.

<b>COORDENADAS GEOGRAFICAS</b>
--------------------------------

- Latitud Norte            13° 54' 51"
- Longitud Oeste        90° 47' 07"
- LITORAL:                PACIFICO
- TIPO DE MUELLE:        Multipósito

<b>ACCESO DE INTERCOMUNICACION RADIAL SERVICIO PERMANENTE</b>
-------------------------------------------------------------------

Canal 16 VHF y Canal 66 VHF

<b>ACCESO NAUTICO</b>
-----------------------

**BOYA DE RECALADA:**

La boya de recalada es reflectora de radar, transmite una señal Alfa (-) y como señal diurna aparece con isofranjas rojo y blanco, se encuentra ubicada en la entrada al puerto y en posición geográfica:

- LATITUD                13° 54' 23" N
- LONGITUD              90° 45' 48" W

**AREA DE FONDEO:**

El área de fondeo se ubica entre las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud: 13° 53' 00" N y 13° 54' 30" N

Longitud 90° 46' 36" W y 90° 48' 10" W

La profundidad o fondo del mar varía entre 20 m. y 30 m.

<p style="text-align: center;"><b>PRINCIPALES OBRAS E INSTALACIONES DE PUERTO QUETZAL</b></p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------

1. Obras de Abrigo

Impiden el paso directo del oleaje según direcciones y corrientes marítimas; construídas a base de enrocamientos.

- a) Rompeolas Mayor (Oeste); es el principal rompeolas del Puerto y tiene una longitud de 1,140 metros (3,740 pies); profundidad máxima 18.00 metros (bajo cero hidrográfico); taludes: 2/1, con losa de coronamiento de concreto.
- b) Rompeolas Menor (Este); tiene una longitud de 307 metros (1,007 pies); profundidad máxima 12.00 metros (bajo cero hidrográfico); taludes: 2/1, con losa de coronamiento de concreto.

2. Obras de Defensa o Protección de Márgenes

- a) Dique Secundario (Norte) o Malecón:

Consiste en un morro rompeolas de tablestacado y enrocamiento para limitar agitación en el puerto propiamente dicho, longitud: 367.54 metros (1,206 pies); profundidad: 12.00 metros (bajo cero hidrográfico); taludes 2/1, con losa de coronamiento de concreto.

b) De Orilla:

Márgenes de la Dársena enrocados para absorción de energía de corrientes provenientes de olas, taludes: 2/1.

3. Obras de Acceso

Para facilitar con seguridad la entrada y salida de los buques.

a) Canal de Acceso a la dársena de maniobras:

Orientación hacia el Sur-Este con un radio de curvatura de aproximadamente 1,000 metros; profundidad desde 16.00m. a 625m. de la playa, hasta 12.00 metros (bajo cero hidrográfico); anchos mínimos: 210 metros (689 pies) entre morros de los dos rompeolas; a la entrada de la dársena de maniobras tiene un ancho de 340 metros (1115 pies) en la zona del codo del rompeolas Oeste; ancho a la entrada de la Dársena principal 210 metros entre malecón de protección y rompeolas Oeste.

4. Zona de Operación Marítima

a) Dársena de Maniobras:

Ofrece seguridad y facilidades para maniobrar buques promedio de 200 metros de eslora, 33 metros de manga y 10.50 metros de calado; esta dársena es de forma circular con diámetro de 400 metros y una profundidad de 12 metros (39 pies) (bajo cero hidrográfico). Tiene 810 m. de largo y 312.50 m. de ancho.

5. Señalización Marítima Visual o Ayudas a la Navegación

Faros, boyas, balizas:

Puerto Quetzal cuenta con un sistema de ayudas a la

navegación del tipo "B", aprobado por IALA. Este se diferencia del tipo "A" en la distribución de los colores (rojo y verde) en el canal de acceso o navegación de los puertos. En nuestro caso, el tipo "B", ayudas flotantes y terrestres de color "rojo" al ingreso de los buques al puerto, está al costado de estribor.

El sistema es sincronizado y cuenta con un radiofaro con frecuencia de 320 kilohertz de amplitud modulada, con un alcance mínimo 60 millas náuticas, también cuenta con boyas delimitadoras de márgenes del canal de acceso; delimitadoras de la dársena de maniobras y de la dársena de la Base Naval, así como también con luces de enfilación sobre la trayectoria de acceso a la bocana de los rompeolas. En el interior de la dársena existen 7 boyas y en tierra 3 balizas de situación y 2 balizas de enfilación alineadas con la boya de recalada, todas elevadas sobre torres metálicas.

Como otra Ayuda a la Navegación, el puerto cuenta con una estación de radio comunicación banda marina con una repetidora para el canal 66 para amplificar la señal.

#### 6. Zona de Operación Terrestre

Es una Terminal multipropósito, con los siguientes muelles:

- a) Muelle Comercial (principal) con rampa Ro/Ro;
  - b) Muelle Sur o de Servicio;
  - c) Muelle Pesquero;
  - d) Muelle de Servicio o Enlace.
- 
- a) Muelles Comercial o Muelle Principal: Longitud 820 metros y está dividido en cuatro atracaderos de 205 metros de longitud cada uno y 40 m. de ancho; plataforma libre del muelle, 56 metros; rampa norte para buques Roll-on Roll-off; protección del muelle a base de defensas de caucho; amarre de buques por medio de bitas o amarraderas con capacidad para resistir tiros de 100

toneladas. Cota de coronamiento: 4.50 metros, profundidad: 11 metros sumando una altura de 15.50 metros, bajo cero hidrográfico. Este muelle se divide en Norte y Sur.

En el Norte: Grupo de dos atracaderos para manipular la carga general multipropósito con rampa Ro/Ro, o sea: Carga General, Semigranel, Contenedores y Ro/Ro.

En el Sur: Grupo de dos atracaderos para graneles sólidos y líquidos, clasificados en productos agrícolas y productos químicos y/o minerales

#### **Rampa Ro/Ro:**

Se localiza en la parte Norte del Muelle Comercial, para recibir la compuerta frontal de buques Roll-On/Roll-Off, largo de 30.11 m (98 pies), ancho de 25.5 m (84 pies) y 10% de pendiente.

#### **Infraestructura del Muelle Comercial:**

Fue construido con el sistema de tablestacas Larsen III-2, Acero E-360 sujetas desde arriba por dos líneas tirantes de anclaje. Las tablestacas fueron colocadas por una grúa Buccyrus 61B, equipada con una flecha de 120 pies y se hincaron por vibración con una máquina 20H6 con agua a presión; en profundidades más grandes se hincaron con Hincador vibrante Tipo 50 H1.

#### **Plataforma:**

Dadas las condiciones del terreno original constituido por suelos de aluvión turboso fue necesario crear una plataforma, especialmente en la zona del muelle a partir de un relleno proveniente del material dragado.

La resistencia de esta plataforma es de 6 Ton/m<sup>2</sup>.

**Pavimentos:**

Base de suelo-cemento de 0.15 m y losa de concreto hidráulico de 0.35 m. para tráfico pesado.

Area de contenedores, sub-base de 0.15 m. base de suelo cemento de 0.40 m y una capa de rodadura de concreto asfáltico de 0.07 m., para tráfico pesado.

Rampa Roll-on/Roll-off: Base de suelo cemento de 0.15 m y losa de concreto hidráulico de 0.22 m. para tráfico semi-pesado.

**Sistema de amarre:**

36 bitas separadas a 25.20 m. y con capacidad para resistir tiros de 100 ton. por bita.

**Sistema de defensa:**

64 pares de defensas de caucho a cada 25.20 m. de distancia, de 1.5 m de largo y diámetros entre 0.65 y 1.2 m y con las siguientes características mecánicas: A la reacción 70.5 ton.; energía 25.5 Ton./m., deflexión 0.8 metros, presión sobre el casco del buque 37.4 Ton./m<sup>2</sup>.

**b) Muelle Sur o de Servicio:**

Originalmente fue destinado para abrigar embarcaciones de servicios del puerto. Actualmente atracan buques comerciales pequeños y medianos que pueden utilizarlo para manipular carga general.

En el lado sur de este muelle están instaladas dos barcasas de la ENRON para la generación de energía eléctrica.

**Dimensiones:**

Tiene una longitud de 170 m. y ancho de 31 m. pueden atracar buques a los dos lados del muelle.

**Infraestructura del Muelle Sur:**

Construido con el sistema de tablestacas ROMBAS 400 J-e E-270 PS, sujetas con dos líneas tirantes de anclaje.

**Plataforma:**

Está constituida por un relleno proveniente del material dragado, su cota de coronamiento es de +4.5 m.

La resistencia de esta plataforma es de 2 Ton/m<sup>2</sup>.

**Pavimentos:**

Sub-base granular de 0.15 m., base de suelo-cemento de 0.20 m. Y rodadura de concreto asfáltico de 0.07 m para tráfico semi pesado.

**Profundidad:**

5.00 m. (bajo cero hidrográfico).

**Sistema de Amarre:**

21 bitas separadas 25.20 m. Y con capacidad para resistir tiros de 25 ton. por bita.

**Sistema de Defensa:**

23 defensas de caucho con 1.5 m. de largo y diámetros entre 0.4 y 0.8 m. a cada 20.00 m. de distancia y con las siguientes características mecánicas: A la reacción 30 Ton.; energía 2.7 Ton/m.; deflexión 0.2 m.; presión sobre el casco del buque 63.7 Ton/m<sup>2</sup>.

**c) Muelle Pesquero:**

Este muelle fue construido para dar facilidades a embarcaciones dedicadas a la pesca artesanal. Tiene tres atracaderos.

**Dimensiones:**

Longitud de 100 m. Y ancho de 10 m.

**Profundidad:**

Primer atracadero 2.00 m. (bajo cero hidrográfico).  
Segundo y tercer atracadero 6.00 m. (bajo cero hidrográfico).

**Sistema de amarre:**

Tres amarraderos, uno en cada puesto de atraque, con capacidad para resistir tiros de 20 toneladas cada uno.

**Sistema de Defensa:**

Protección por duques de alba y llantas adosadas a los atracaderos.

d) Muelle de Servicio o Enlace:

Fue construido para servicio y mantenimiento de embarcaciones pequeñas; tiene una longitud de 50 m. y 40 m. de ancho; su cota de coronamiento es de +4.50 m. y su cota de profundidad variable entre -5.00 m y -11.00 metros.

<b>AREA TOTAL DEL PUERTO</b>
------------------------------

1)	Superficie de área de operación de buques	38,700 m <sup>2</sup>
2)	Superficie total de almacenaje	
a)	Total de área cubierta	34,080 m <sup>2</sup>
	- Bodega carga general	7,600 m <sup>2</sup>
	- Bodega consolidación	5,600 m <sup>2</sup>
	- Expogranal	20,880 m <sup>2</sup>
b)	Total de área no cubierta	48,613 m <sup>2</sup>
	- Area de contenedores # 1	10,640 m <sup>2</sup>
	- Area de contenedores # 2	10,640 m <sup>2</sup>
	- Patio de carga general	8,800 m <sup>2</sup>
	- Area de RO/RO	2,213 M <sup>2</sup>
	- Patio de vehículos	16,400 m <sup>2</sup>

## 3) Superficie de circulación de transporte

Vías:

-	1a. calle a 6a. calle	28,800 m2
-	0 avenida a 3ra. Avenida	80,218 m2

## EQUIPO PORTUARIO (octubre 1995)

## a) Equipo de Izaje:

2	Grúas Caillard 400	28.0 ton.
1	Grúa Caillard 1120	40.0 ton.
1	Grúa Grove	6.0 ton.
1	Transtainer Caillard	32.0 ton.
		Bajo spreader

## b) Equipo de Levante:

1	Apilador de Contenedores Llenos (STACKER)	40.0 ton.
1	Apilador de Contenedores Vacíos	12.0 ton.
1	Montacarga	1.5 ton.
14	Montacargas	2.5 ton.
11	Montacargas	5.0 ton.
1	Montacarga	10.0 ton.
1	Montacarga	14.0 ton.
1	Montacarga	36.0 ton.

## c) Equipo de Arrastre:

10	Plataformas	40.0 ton.
----	-------------	-----------

12	Vagonetas	13.0 ton.
6	Vagonetas	15.0 ton.
4	Vagonetas	20.0 ton.
5	Cabezales tipo Terminal	—
4	Tractores de arrastre	—

d) **Equipo Flotante:**

- **Remolcador "Santa Rosa"**

**Características**

Eslora	60 pies
Manga	20 pies
Calado mínimo	5 pies
Calado máximo	8 pies
T.R.B.	74.27 ton.
Potencia de tiro	12.8 ton.
Año de construcción	1965
H. P.	650

- **Remolcador "Cholocco" (Servicio concesionado)**

**Características:**

Eslora	100.00 pies
Manga	25.90 pies
Calado mínimo	11.10 pies
T.R.B.	199.00 ton.
Potencia de tiro	15.8 ton.
Año de construcción	1945
H.P.	1,260

- **Lancha de Piloto**

**Características:**

Eslora	25.00 pies
Manga	8.00 pies
Calado	1.50 pies
Capacidad	12 personas

Año de construcción	1994
H.P.	150

e) Equipo de Transferencia

- Dos (2) bandas transportadoras para la carga de azúcar (Equipo privado)

Una (1) succionadora de cemento (equipo privado)

<b>EDIFICACIONES DENTRO DEL COMPLEJO PORTUARIO DE PUERTO QUETZAL</b>
--------------------------------------------------------------------------

	<b>DESCRIPCION</b>	<b>LOCALIZACION</b>
1	Edificio de Servicios Auxiliares	Area Administrativa
2	Edificio Administrativo	Area Administrativa
3	Bodega de Carga General	Recinto Portuario
4	Bodega de Consolidación	Recinto Portuario
5	Garita de Control de Ingreso y Egreso y Oficina de Migración	Ingreso Recinto Portuario
6	Tomaduría de Tiempo (actualmente ocupado por Aduana)	Egreso Recinto Portuario
7	Edificio de Operaciones	Recinto Portuario
8	Módulo de Servicios Uno en Parqueo de Furgones	Parqueo de Transporte Pesado
9	Módulo de Servicios Dos en Parqueo de Furgones	Parqueo de Transporte Pesado
10	Módulo de Servicios en el Area Administrativa	Area Administrativa- Serv. Aux.
11	Módulo de Contenedores y Furgones	Recinto Portuario

12	Módulo de Graneles	Recinto Portuario
13	Unidad de Duchas (actualmente comedor Cooperativa)	Recinto Portuario
14	Módulo de Duchas Parqueo de Furgones	Recinto Portuario
15	Edificio Comedor	Area Administrativa
16	Módulo de Cheques	Recinto Portuario
17	Módulo de Maquinaria, Talleres y Equipo	Recinto Portuario
18	Básculas de Control de Pesos	Recinto Portuario
19	Cuarentena Animal OIRSA	Recinto Portuario
20	6 viviendas Tipo V-II	Colonia Portuaria
21	39 viviendas Tipo V-III	Colonia Portuaria
22	6 viviendas Tipo V-IV	Colonia Portuaria
23	Patio de Contenedores	Recinto Portuario

### "ZONIFICACION Y USO DE AREAS

Existen en la actualidad doce zonas divididas y ubicadas de tal manera que permitan un mejor aprovechamiento de Puerto Quetzal, siendo las más importantes para el presente trabajo:

- a) **ZONA 1, RECINTO PORTUARIO:** Esta zona sirve de enlace entre el transporte marítimo y el transporte terrestre, y se destina específicamente para la construcción de obras de almacenamiento, resguardo e instalación de equipo necesario para la transferencia de los diversos tipos de carga que se manejan en el puerto, tales como: carga general, granel sólido, granel líquido y contenedores; el módulo típico de arrendamiento es 29X40 metros. En esta zona se ubican los muelles. También constituye un recinto fiscal donde la Aduana y la Guardia de Hacienda controlan el ingreso y salida de mercancías para efectos del pago de los impuestos correspondientes.
- b) **ZONA 2, ADMINISTRATIVA:** Area donde se encuentra

ubicado el edificio de las Oficinas Centrales de la Empresa Portuaria Quetzal (Edificio Administrativo). Incluye la construcción de tres módulos de locales planificados para el arrendamiento a empresas privadas de servicios relacionados con las actividades portuarias, tales como: agencias navieras, agencias bancarias y oficinas para usuarios del puerto en general; además existen plataformas preparadas que se arrendarán para el asentamiento de construcciones de entidades estatales relacionadas con la actividad portuaria.

Los 3 módulos de Servicios Auxiliares estarán conformados por edificios de dos niveles y tendrán una capacidad de 24 locales de 55 metros cuadrados aproximadamente, cada uno. Así mismo se localiza el comedor de los trabajadores portuarios. Esta zona cuenta con áreas de estacionamiento asfaltadas para vehículos livianos y de transporte pesado.

- c) **ZONA 3, COMERCIOS DE APOYO PORTUARIO:** Se destina a la construcción, asentamiento y funcionamiento de empresas cuya actividad principal es el comercio, tales como: gasolineras, restaurantes, hoteles, farmacias, supermercados y otros debidamente calificados para el servicio y apoyo del usuario y empleados portuarios.

Esta zona está dividida en cuatro secciones, y las personas individuales o jurídicas que estén establecidas en el Puerto de San José, con negocios similares y soliciten establecerse en esta zona, tendrán prioridad. Las áreas se arrendarán en módulos según sea el caso. A la fecha solamente se han ocupado algunos lotes de esta zona con comercios como: dos gasolineras (Shell y Esso), un supermercado (Super 24), dos restaurantes (Kiosco Martita's y Tarro Dorado) y otros.

El área Este de la zona 3 se destinará para el asentamiento de instalaciones de empresas cuyas actividades estén encaminadas al desarrollo del ecoturismo.

- d) **ZONA 4, AMPLIACION DEL RECINTO PORTUARIO:** En esta zona se contempla la construcción de instalaciones con características similares a las del Recinto Portuario actual, así como: Almacenes, patios de contenedores, instalaciones de maquinaria y equipo que permitan el desarrollo de funciones de transferencia de diversos tipos de carga. El módulo típico de arrendamiento es de 90 x 50 metros.
- e) **ZONA 5, ALMACENAMIENTO:** Es el área destinada para la construcción de instalaciones destinadas para almacenamiento de productos y mercancías de exportación e importación que se manipulen en el recinto portuario.

Este almacenamiento será manejado totalmente por cada empresa en lo particular, utilizando su propio equipo y personal, sin la intervención de almacenes de depósito y almacenes portuarios concebidos para carga en tránsito. El módulo típico de arrendamiento es de 29 x 40 metros.

- f) **ZONA 6, DESARROLLO INDUSTRIAL:** Esta área se destina a la instalación de empresas cuya actividad principal es la industrial y que genere carga adicional para ser manejada a través del puerto. Esta zona está ubicada en el sector Norte de la finca, separada convenientemente de las actividades puramente portuarias, como medida de protección de las otras zonas del Complejo Portuario. El módulo típico de arrendamiento es de 50 x 115 metros.
- g) **ZONA 7, ESTACION FERROVIARIA.**
- h) **ZONA 8, VIVIENDA PARA PERSONAL PORTUARIO.**
- i) **ZONA 9, PROTECCION ECOLOGICA.**
- j) **ZONA 10, GRANELES LIQUIDOS Y CARGA PELIGROSA:** Está destinada para la instalación de depósitos de graneles líquidos como combustibles y otro tipo de carga que por su naturaleza se considere como peligrosa; para el efecto, el arrendatario deberá

sujetarse a lo establecido en el Normativo Operacional para la Prestación de los Servicios de la Empresa Portuaria Quetzal y a las leyes que regulan la materia.

El arrendatario estará obligado a presentar un Plan de Contingencias que contribuya a minimizar los riesgos de desastres que se puedan producir por la naturaleza de la carga que se manejará en esta área.

- k) ZONA 11, AMPLIACION DEL RECINTO PORTUARIO: Esta área se ha destinado para ampliación futura del recinto portuario, en donde se desarrollarán funciones e instalaciones con similares características a las del recinto portuario actual (patio de maniobras de equipo y maquinaria de la terminal de contenedores).
- l) ZONA 12, AMPLIACION DEL RECINTO PORTUARIO: Esta zona se ha destinado para ampliación futura del recinto portuario; en donde se desarrollarán operaciones portuarias (Terminal para cruceros), y tendrá características similares a las del recinto portuario actual.<sup>17</sup>

---

17

### 3. Puerto Barrios

#### - Ubicación:

\*Puerto Barrios se encuentra ubicado en la Costa Atlántica de la República de Guatemala. La Costa Atlántica de Guatemala está bañada por las aguas del Mar Caribe en el Océano Atlántico. Se localiza en la Bahía de Amatique, en la ciudad de Puerto Barrios, cabecera del Departamento de Izabal. La bahía de Amatique es una bahía de aguas tranquilas, profundas, sin vientos, ni corrientes fuertes salvo ocasionalmente.

Puerto Barrios está ubicado a 300 kilómetros de distancia de la ciudad capital de la República de Guatemala, y se conecta con ésta, a través de la Ruta CA-9, carretera al Atlántico. Se enlaza con el Puerto de Santo Tomás de Castilla por un tramo de carretera de 5 kilómetros. También puede comunicarse con los Puertos ubicados en el litoral del Océano Pacífico y con los países vecinos México, Honduras y El Salvador.

Su posición geográfica es la siguiente: Latitud 15° 44' 3" N. y Longitud 88° 36' 21" W.

La construcción de este Puerto iba aunada a la construcción del Ferrocarril del Norte.

Se le denomina Puerto Barrios en honor al General Justo Rufino Barrios, en virtud que el 1 de mayo de 1884, durante su Gobierno, se firmó un contrato con la Compañía Shea Cornick y Cía., por medio del cual se dieron los lineamientos para construir el primer muelle en el Litoral del Atlántico de Guatemala, el cual sería de hierro y en su alrededor un largo malecón de concreto; en esta primer etapa se mencionó por

primera vez el nombre de Puerto Barrios. Los esfuerzos de este Visionario Estadista no lograron concretarse. No fue sino hasta el 5 de diciembre de 1895 que el General José María Reyna Barrios inauguró los trabajos de construcción en el nuevo puerto, aunque este ya tenía once años de existir como Villa. El Decreto número 513 de 1895 marcó formalmente la fundación de Puerto Barrios que es el más antiguo en el Litoral del Atlántico de la República de Guatemala.

El muelle de Puerto Barrios fue construido por la empresa de ferrocarriles como terminal portuaria junto con un malecón de concreto. El muelle inicial tenía 354 metros de longitud y 15 de ancho, luego se ampliaba en 40 metros.

En sus inicios fue operado y administrado por la Compañía Productora de Banano United Fruit Comapny. Fue durante el Gobierno del Licenciado Julio César Méndez Montenegro, el 27 de diciembre de 1968, que las instalaciones del muelle de Puerto Barrios que eran en ese entonces propiedad de Ferrocarriles Internacionales de Centro América, fueron nacionalizados y se creó la empresa FEGUA (Ferrocarriles de Guatemala) quien quedó a cargo de la administración y de las actividades del puerto.

El 4 de febrero de 1976 las instalaciones del muelle de Puerto Barrios, a consecuencia del terremoto que azotó el territorio nacional, se hundieron en el mar en un 90%. El puerto quedó totalmente inhabilitado para cualquier tipo de operación portuaria.

Desde 1976 hasta 1989 no se dió una mayor operación en el puerto debido a que tanto el Gobierno de la República de Guatemala como FEGUA no contaban con los fondos necesarios para la reparación del mismo. Según estudios realizados en aquel tiempo la inversión necesaria para rehabilitar el muelle ascendía a un monto aproximado de \$100 millones.

Cobigua (Compañía Bananera Independiente Guatemalteca, S. A.) dedicada al cultivo, exportación y comercialización del banano, encontraba serios problemas para poder competir en el mercado internacional en cuanto a los precios de sus productos, debido a que los costos portuarios de Santo Tomás de Castilla, eran muy elevados e incidían en el costo internacional de su producto, lo que los dejaba fuera de competencia. Debido al problema anterior, se establecieron pláticas con el Gobierno de Guatemala en la época del Presidente, Licenciado Vinicio Cerezo Arévalo y FEGUA para que se les permitiera invertir en la reconstrucción del muelle de Puerto Barrios. A principios de 1990, el Gobierno de la República de Guatemala otorga "Usufructo Oneroso"<sup>18</sup> a Cobigua por 25 años, comprometiéndose ésta a reparar las instalaciones del muelle, dragar los accesos al mismo, mejorar las instalaciones portuarias en tierra y todo esto con el entendido que todas las construcciones y mejoras que durante ese lapso se efectuaran, al finalizar el usufructo automáticamente pasarían a favor de \*FEGUA\*.<sup>19</sup>

Los trabajos de construcción y reparación de las instalaciones se iniciaron a principios del año 1990 y se terminaron a finales del mes de septiembre. El 12 de octubre de ese mismo año, se inauguraron las nuevas instalaciones y se dió inicio nuevamente a las operaciones portuarias en el Muelle de Puerto Barrios, convirtiéndose así en el primer puerto de Guatemala y Centro América que es

18

---

Usufructo Oneroso: Derecho real de gozar propiedad ajena como lo haría el propio dueño, pero con la obligación de conservar su sustancia a fin de devolverla una vez extinguido el usufructo por cualquiera de los modos estipulados en los artículos 738 y 739 del Código Civil. Más ampliamente definido en los artículos 703 al 744 y Exposición de Motivos del mismo cuerpo legal.

19

FEGUA: En septiembre de 1997, fue desincorporada del Gobierno Central. Para el 11 de diciembre de 1997, a las 10:00 horas de Guatemala, se programó la recepción de ofertas (propuesta técnica y económica) para la Licitación Pública del usufructo oneroso del equipo ferroviario de FEGUA, consistente en (30 locomotoras y 1,200 vagones).

administrado y operado por la iniciativa privada.

- **Dimensionamiento:**

El muelle de Puerto Barrios es de tipo espolón o malecón, en su lado Sur (dentro del mar) tiene una longitud de 288 metros y un calado de 9.50 metros, en el lado Norte tiene una longitud de 264 metros y un calado de 7.50 metros. Tiene acceso por camiones y ferrocarril sobre una plataforma de concreto de 12 metros de ancho y ofrece cuatro (4) atracaderos para buques de todo tipo.

Del antiguo puerto, hay 300 metros que aun están hundidos y los cuales se podrían rehabilitar, con ello se pondrían en uso cuatro atracaderos más.

Las principales obras e instalaciones de Puerto Barrios, son:

- a) **PATIO DE CONTENEDORES:** Tiene una superficie de concreto de 70 metros de ancho por 200 metros de largo, con capacidad para almacenar 350 contenedores en 13 bloques de hasta tres contenedores de alto y con diez generadores con la instalación necesaria para proveer hasta 6,030 KW de energía eléctrica para su refrigeración.
- b) **PATIO DE TERRACERIA:** Se disponen de patios de terracería compactos, que ocupan un área de 25,000 metros cuadrados en los cuales se pueden almacenar hasta 250 contenedores y 150 furgones.
- c) Tres predios con un área de 9000 metros cuadrados cada uno, en los que se pueden almacenar 400 contenedores ó 200 furgones.
- d) Hay un edificio para oficinas, un taller de mantenimiento de contenedores refrigerados, dos bodegas denominadas de Azúcar y de El Salvador, de un área de 15,370 y 2,238.5 metros cuadrados respectivamente que sirven para el almacenamiento de

mercaderías de importación y exportación.

- d) Para la seguridad del Puerto hay una cerca perimetral que circula las instalaciones y garitas de control de la Guardia de Hacienda y Aduana en las puertas de entrada y salida del puerto. El acceso por la vía del ferrocarril al interior de los patios se mantiene habilitado hasta el momento.<sup>20</sup>

#### 4. Puerto de San José

##### Ubicación:

El Puerto de San José, está ubicado en el municipio del mismo nombre en el Departamento de Escuintla, fue construido en el año de 1890, operaba con baja capacidad en las operaciones de carga y descarga de las \*barcazas\*<sup>21</sup> que debían transportar la mercancía de y hacia el buque. Los buques debían de mantenerse fondeados a una distancia considerable del puerto para evitar encallar y porque resultaba imposible atracar a un costado del muelle, debido al oleaje. Las operaciones de este puerto tenían muy baja productividad y un riesgo para los operarios, las mercancías y los propios buques.

Antes que comenzara a operar Puerto Quetzal, el Puerto de San José era el de mayor importancia en la Costa del Litoral Pacífico de la República de Guatemala. Hoy en día sólo sirve para la exportación de \*melaza\*<sup>22</sup> e importación de petróleo crudo y sus derivados. También es usado por los pescadores, en especial por los \*pescadores artesanales de San José\*<sup>23</sup>.

21

Barcaza: Lanchón sin propulsión propia, que se utiliza para transportar carga de los buques a los muelles y viceversa. Actualmente en algunos puertos existen barcazas fijas para determinado objetivo, como es el caso de las dos barcazas de Puerto Quetzal que soportan generadores de energía eléctrica para uso comercial del país.

22

Melaza: Líquido espeso y dulce que queda como residuo de la cristalización del azúcar y que se utiliza principalmente para alimento del ganado vacuno.

23

Pesqueros Artesanales de San José: A través del Acuerdo Ministerial (Gobernación) número 303-96, publicado el 27 de septiembre de 1996, fue reconocida su personalidad jurídica y aprobados los estatutos de su asociación, los cuales están contenidos en Acta Notarial de fecha 5 de junio de 1996, autorizada en la ciudad de Guatemala por el Notario Moisés Oswaldo Herrera Vargas, agregada al protocolo de dicho Notario, según Acta de Protocolación número 33 de fecha 17 de junio de 1996.

- Dimensionamiento:

El muelle del Puerto de San José tiene una Latitud de 13.5 Norte y una Longitud de 90.5 Oeste. Consiste en un muelle tipo espigón construido sobre pilotes y envidado de acero. Su longitud es de 150 metros y la cubierta está formada por tablonés de madera dura. En el costado Este del muelle, debajo del nivel de la cubierta tiene una tubería que se utiliza para la conducción de melaza. Los pilotes de acero del muelle están bastante corroídos e incluso gran cantidad de ellos ya no tienen capacidad soportante suficiente debido a la corrosión. Las vigas y viguetas del muelle también muestran corrosión, llegando en algunos casos a la desaparición total de las alas de las vigas.

El entablado de la cubierta se encuentra en mal estado.

El equipo instalado en la plataforma de la cabecera del muelle consiste en grúas y polipastos. La grúa de tracción manual sirve para izar y bajar los botes de pesca. Hay dos máquinas de vapor construidas en el año 1890 que aun se utilizan para accionar los polipastos que sirven para mover la manguera que se acopla entre el tubo de melaza en la cabecera del muelle y el buque amarrado en boyas frente al mismo; adicionalmente sirven para sacar las boyas del agua para darles mantenimiento".<sup>24</sup>

## 5. Puerto de Champerico:

### Ubicación:

"El Puerto de Champerico está ubicado en el municipio del mismo nombre en el departamento de Retalhuleu, situado en la parte suroccidental del país a 223 kilómetros de distancia de la ciudad capital de la República de Guatemala. Tiene una Latitud de 14.17 Norte y una Longitud de 91.55 Oeste.

El muelle es de tipo espigón construido sobre pilotes y envigado de acero. Su longitud, cubierta, equipo y operación es similar al del Puerto de San José.

El poblado de Champerico fue fundado a principios de 1800 y el puerto fue habilitado para el comercio de importación y de exportación el 10 de junio de 1871 por el General Miguel García Granados, Presidente de la República.

En un principio el puerto se manejó por un grupo de finqueros del área de Quetzaltenango para exportar café, ganado y banano. El Puerto de Champerico también prestaba el servicio de tránsito de pasajeros. En ese tiempo los viajes internacionales sólo podían efectuarse por medio de la vía marítima.

En la década de los años treinta, la empresa "La Casa de Grace y Cía" se encargó de la agencia marítima de Champerico y posteriormente se le concesionó a la firma "J. R. Collins y Cía. S en C".

En el Gobierno del Coronel Carlos Castillo Armas, las autoridades municipales de la región donde se encuentra ubicado el Puerto de Champerico lo convencen para que se compre la "Compañía de Agencias de Champerico, S. A." y el muelle propiedad de "J. R. Collins" por la cantidad de Q. 250,000. Para la operación y administración del puerto se creó la Empresa Portuaria Nacional de Champerico (EPNAC) el 29 de junio de 1955.

En la década de los 60's y hacia finales de los 70's la (EPNAC) realizó inversiones importantes en bodegas y patios para ampliar su capacidad de almacenamiento para productos de exportación, principalmente algodón y café. En la época de los 70's bajó considerablemente la producción de algodón debido a que el precio del mismo descendió en el mercado internacional por la aparición de materiales sintéticos sustitutos y porque el cultivo de éste en otros países produjo un aumento considerable en la oferta.

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

En 1983 cuando Puerto Quetzal comenzó a operar, el Puerto de Champerico dejó de operar como puerto comercial en la Costa del Pacífico, dedicándose a prestar servicios a la flota camaronera y lanchas pesqueras que operan en la zona.<sup>\*25</sup>

NOTA: El 6 de septiembre de 1996, a través del Acuerdo Gubernativo número 355-96, publicado el 12 del mismo mes, el Presidente de la República acordó crear una "Comisión encargada de elaborar las bases para la constitución del "Fideicomiso"<sup>\*26</sup> del Complejo Portuario de Champerico."

Esta Comisión fue integrada por instituciones del Sector Público, que a continuación se detallan:

---

25

María Teresa Villanueva Sosa. Tes. Cit. Págs. 10 y 11.

26

Fideicomiso: Es un negocio jurídico por el que una persona llamada Fideicomitente (en el presente caso el Estado), transfiere bienes a otra llamada Fiduciario (Banco de Guatemala o cualquier otra institución de crédito autorizada por la Junta Monetaria), con fines específicos y en beneficio de un tercero llamado Fideicomisario (Empresa Portuaria Nacional de Champerico -EPNAC). Más ampliamente definido en los artículos del 766 al 793 del C. Comercio y VILLEGAS LARA. Op. Cit. Págs. 147/156.

1. Vicepresidencia de la República;
2. Ministerio de Finanzas Públicas;
3. \*Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda\*<sup>27</sup>;
4. Ministerio de Energía y Minas;
5. \*Secretaría General del Consejo Nacional de Planificación Económica\*<sup>28</sup>;
6. Banco de Guatemala;
7. Empresa Portuaria Nacional de Champerico.

Las instituciones relacionadas serán coordinadas por la Vicepresidencia de la República.

#### 1.4 Organización Administrativa y Funcional del Sistema Portuario Marítimo Nacional:

**"La Organización Administrativa y Funcional de los cinco (5) puertos marítimos que actualmente existen en la República de Guatemala, no obedece a la fecha, a ningún patrón técnico-jurídico común.**

Una autoridad rectora de los puertos, así como una ley específica que los rija, aun no existe. Este extremo puede comprobarse en la nueva "Ley del Organismo Ejecutivo", Decreto número 114-97 del Congreso de la República, que en su artículo 30, literal i) referente a las funciones del Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas

---

27

Según artículos 19 numeral 2 y 30 literal k) del Decreto número 114-97 del Congreso de la República -Ley del Organismo Ejecutivo a las funciones del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas se le agregó la formulación de la política nacional de "Vivienda".

28

De conformidad con el artículo 14 de la ley precitada, la Secretaría General del Consejo Nacional de Planificación Económica, se establece como una Secretaría bajo la Presidencia de la República; y cambió su denominación a la de "Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia.

y Vivienda , simplemente preceptúa: "Ejercer la autoridad portuaria y aero-portuaria nacional", sin desarrollar ni dar explicación alguna sobre la materia. También se desconoce hasta qué punto dicho ministerio tiene capacidad técnica y económica para ejercerla. El desarrollo de los puertos se ha realizado por los propios puertos en consulta con el Gobierno Central. Los puertos se vinculan al Organismo Ejecutivo a través del Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda, ejemplo: Artículo 1o. Del Decreto Ley número 100-85 -Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal- y artículo 5 del Decreto No. 4-93 del Congreso de la República -Ley Orgánica de la "EMPORNAC", faltando en este Ministerio una dependencia especial que coordine el sector transporte y vele por los intereses marítimos y portuarios del país."<sup>29</sup>

Los puertos Santo Tomás de Castilla, Quetzal y Champerico, son administrados por entidades estatales, descentralizadas y autónomas, dotadas de personalidad jurídica propia y capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones de conformidad con sus leyes orgánicas, sin más limitaciones que las leyes de la materia les indiquen.

En el caso de Puerto Barrios, como ya se indicó anteriormente, la administración y operación de sus instalaciones se cedió a COBIGUA, Compañía que tiene absoluta discrecionalidad para concesionar a empresas particulares la prestación de los servicios de carga y descarga de los buques, recepción y despacho de mercancías, transferencias, vaciados y llenados de contenedores y furgones, etc. Los usuarios de Puerto Barrios están en la total libertad de contratar cualesquiera de las empresas estibadoras que han sido autorizadas por

COBIGUA; para ello pueden tomar como referencia la calidad del servicio.

En cuanto al Puerto de San José (Puerto Viejo), como se le denomina actualmente por su poca importancia, es administrado por la Municipalidad del lugar y controlado por la Capitania de Puerto y por la Guardia de Hacienda.

## 2. INSTALACIONES MARITIMO-PORTUARIAS:

Para mayor comprensión del propósito principalmente de este trabajo de tesis, que consiste en buscar y encontrar soluciones prácticas a un problema existente en los puertos de la República de Guatemala, debido a que las instalaciones marítimo-portuarias de éstos, no obstante estar sujetas a riesgos potenciales que pudieran suceder en el futuro, debido al incremento del tráfico marítimo, no cuentan con seguros que las protejan, no de los riesgos en sí, sino de los efectos de los siniestros, es indispensable establecer una definición del concepto de instalaciones marítimo-portuarias propiamente dichas y detallarlas; para el efecto, puede decirse que Instalaciones Marítimo-Portuarias propiamente dichas "son las obras necesarias para facilitar la prestación de los servicios portuarios". Estas obras aunque difieren de un puerto a otro, generalmente las más importantes son:

- Rompeolas;
- Diques o malecones;
- Márgenes de las dársenas;
- Canales de acceso;
- Dársenas de maniobras de atraque y zarpe;
- Muelles;
- Tablestacas de acero;
- Vigas de coronamiento de las tablestacas;
- Bitas o amarraderas;
- Protección Catódica;
- Señalización marítima visual o ayudas a la navegación (boyas, balizas, faros);
- Pilotes (de concreto y de acero);

### 3. GLOSARIO DE TERMINOLOGIA MARITIMO-PORTUARIA:

Como una ilustración para comprender mejor el punto anterior de la presente tesis, es necesario elaborar el siguiente glosario de Terminología Marítimo Portuario más usado:

#### 1) ROMPEOLAS:

Son las obras de abrigo o defensa de un puerto; diques que penetran en el mar y que impiden el paso directo del oleaje según direcciones y corrientes marítimas; están construídas a base de enrocamientos y bloques de concreto (ejemplo: Puerto Quetzal tiene dos rompeolas: Uno, Mayor Oeste de 1140 metros (3740 pies) de longitud y el otro, que se le denomina Menor Este de 307 metros (1007 pies) de longitud.

#### 2) DIQUE:

Muro hecho para contener las aguas. En Puerto Quetzal fue construído uno que tiene una longitud de 367.54 metros (1,206 pies).

#### 3) CANALES DE ACCESO O DE NAVEGACION: Son vías de penetración y salida de los buques a un puerto, están delimitados por una señalización marítima con el objeto de facilitar el arribo o partida de los buques. Estos canales pueden ser artificiales como es el caso de Puerto Quetzal, o naturales como es el caso de Puerto Santo Tomás de Castilla. Los canales de acceso o de navegación, desembocan obligadamente en las dársenas de maniobras.

#### 4) DARSENA DE MANIOBRAS:

Son áreas internas y protegidas de los puertos que sirven para las maniobras de atraque y zarpe de los buques. Algunas dársenas son de forma triangular como la del Puerto de Santo Tomás de Castilla y otras son de forma

circular como la de Puerto Quetzal.

5) **ATRAQUE:**

Es la maniobra de ubicar un buque en un sitio previsto del muelle. Esta concluye en el momento que es amarrado el último cabo a las bitas del muelle.

6) **ZARPE:**

Es la maniobra de largar amarras o levar anclas de un buque para abandonar el puerto o fondeadero.

7) **AREA DE FONDEO O FONDEADERO:**

Es el área jurisdiccional o espacio de aguas considerado apropiado por su ubicación y la naturaleza de su fondo, definido por las autoridades del puerto, para el fondeo o anclaje de buques, en espera de ingreso al puerto o por cualquier otra causa.

8) **MUELLE O ATRACADERO:**

Es una de las obras más importantes de las instalaciones marítimo-portuarias propiamente dichas. Sirve para la estadía de los buques y facilita las operaciones de carga, descarga y amarre de los mismos.

9) **TABLESTACAS:**

Son tablonces o planchas metálicas labradas en sus bordes para encajar perfectamente con otras, que se hincan en el suelo, sirviendo de límite entre el muelle y la dársena de maniobras (ejemplo: Puerto Quetzal).

10) **PILOTES:**

Son columna-cimiento de concreto armado que se hinca en

el suelo como soporte de la estructura del muelle (ejemplo: Puerto Santo Tomás de Castilla).

**11) VIGAS DE CORONAMIENTO DE LAS TABLESTACAS Y PILOTES:**

Estas vigas consisten en una protección de la parte superior de las tablestacas y de los pilotes, así como también el reforzamiento de los mismos. Estas coronas son fundiciones de concreto reforzadas con hierro.

**12) BITAS O AMARRADERAS:**

Son postes o tarugos de hierro u otro material resistente fijados íntegra y sólidamente en la viga de coronamiento de las tablestacas o de los pilotes. Las bitas se utilizan para amarrar o asegurar las amarraderas o cabos de los buques en la maniobra de atraque y tienen capacidad para resistir tiros de hasta cien toneladas de fuerza.

**13) AMARRAS, CABOS O LINEAS DE AMARRE:**

Son cuerdas, cables, cadenas o cualquier otro cuerpo flexible resistente, que sirve para amarrar el buque a las bitas del muelle o a otro buque.

**14) PROTECCION CATODICA:**

Es un sistema eléctrico que protege a las tablestacas del acumulación de moluscos en virtud que estos animales metazoos, protegidos casi siempre por una concha calcárea producen un líquido que acelera la corrosión del metal.

**15) SEÑALIZACION MARITIMA VISUAL O AYUDAS A LA NAVEGACION:**

Son elementos provistos por el puerto para la orientación y

señalización del rumbo o ruta a tomar por los buques, en forma segura para su arribo o zarpe. Comprende: Faros, boyas y balizas.

16) BOYA:

Es un cuerpo flotante de forma esférica de aproximadamente 1.50 metros de circunferencia, de acero, de colores "verde" (costado de babor) y "rojo" (costado de estribor). Las boyas se sujetan al fondo del mar, y se colocan como señal, tanto en mar abierto como en el canal de acceso y en la dársena de maniobras; además de ser delimitadoras del canal de acceso y de la dársena de maniobras, sirven también como señal para indicar un sitio peligroso o un objeto sumergido.

17) BABOR:

Es el lado o costado izquierdo de los buques, mirando de popa a proa.

18) ESTRIBOR:

Es el lado o costado derecho de los buques, mirando de popa a proa.

19) POPA:

Es la parte posterior de los buques.

20) PROA:

Es la parte delantera de los buques.

21) MANGA:

Es el ancho máximo de un buque.

**22) ESLORA:**

Es la longitud del buque, que se mide desde el coronamiento de la popa, hasta la parte alta de la roda. Donde no se indique, se entenderá eslora total.

**23) RODA:**

Pieza gruesa y curva que forma la proa de la nave (buque).

**24) CALADO:**

Es la profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un buque, es decir, la penetración del casco del buque en el agua, medido desde la base de la quilla, hasta la superficie del agua.

**25) QUILLA:**

Pieza de madera o hierro, que va de popa a proa por la parte inferior del buque y en que se asienta, toda su armazón.

**26) CASCO:**

Es el cuerpo de una nave marítima con abstracción del aparejo y las máquinas.

**27) CABOTAJE:**

Es la navegación o tráfico de buques entre puertos de una nación o región sin perder de vista la costa. Es decir, que el cabotaje se limita únicamente al tráfico marítimo a lo largo de las costas de un país o región determinada.

**28) CARENAJE:**

Reparación que se le hace a un buque, principalmente en el casco para que pueda volver a navegar.

**29) ABARLOAR:**

Sujetar un buque al costado de otro buque, que se encuentre atracado.

**30) BORNEAR:**

Girar el buque sobre sus amarras.

**31) BALIZA:**

Es la señal fija o flotante para guiar a los navegantes en un paso difícil.

**32) OIRSA:**

Es un Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria, autorizado para que en los puertos del territorio nacional, pueda someter al tratamiento de fumigación, aspersión, desinfección o desinfestación, todos los productos y sub-productos agrícolas y pecuarios, así como empaques, embalajes u otros artículos, materiales o medios potenciales capaces de ser portadores de plagas y enfermedades agrícolas y/o ganaderas no existentes en el país, procedentes de países fuera de su área geográfica, previamente a ser introducidos al territorio nacional. OIRSA está integrado por los Ministros de Agricultura de México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

**33) CONTENEDOR:**

Es un embalaje metálico grande y recuperable, de tipo y dimensiones normalizados internacionalmente y con dispositivos para facilitar su manipuleo de un medio de transporte a otro. Sus características son: a) De carácter duradero y suficientemente resistente al uso reiterado; b) Especialmente adaptado para asegurar un transporte de mercancías por uno o varios medios de transporte, sin ruptura de carga; y c) Especialmente concebido para ser fácilmente llenado y vaciado.

**34) DUCTO:**

Sistema de tuberías para transporte de graneles líquidos.

**35) CARGA PELIGROSA:**

Son aquellas mercancías que por su composición pongan en peligro a los seres humanos, instalaciones portuarias, buques, otras cargas o a la ecología de la región, clasificadas como tal, por Organismos especializados en la materia, como: OMI, SOLAS, etc. (Explosivos, corrosivos, herbicidas, insecticidas, petróleo y sus derivados, etc.)

**36) DEFENSAS DEL MUELLE:**

Son sistemas de protección del muelle, instaladas al costado de éste; están fabricadas de caucho o de hule en forma circular con vacío; las hay de diferentes diámetros y características mecánicas; están sostenidas por cadenas y diseñadas para evitar daños superficiales que puedan ocasionar los buques en las maniobras de atraque y zarpe.

## 4. EL SEGURO MARITIMO

### 4.1 ANTECEDENTES HISTORICOS:

"El seguro marítimo cuenta, por lógica, con una mayor antigüedad histórica que el seguro de transporte terrestre, inexistente prácticamente hasta el siglo pasado y ambos anteceden al seguro aéreo que apenas cuenta con medio siglo de existencia.

El "Phoenus nauticum", la "Lex Rhodia de iactu", las leyes griegas, el código de Hammurabí, el de Manú, el Derecho Romano, las "Rôles de Oleron", etc., son hitos que jalonan el desarrollo del derecho marítimo, en el que se inscriben las garantías del seguro que nos ocupa y todos ellos, no hacen sino esbozar \*préstamo a la gruesa\*<sup>30</sup>, etc., los contratos de seguro que nacen con el siglo XIV en el área mediterránea, y, más concretamente al norte de Italia, siendo Génova, Pisa y Florencia quienes recaban el honor de ser la cuna de la institución.

Hasta la Edad Media podemos reconocer pinceladas que nos recuerdan algunas de las figuras que posteriormente han perfilado este tipo de seguro como uno de los más ricos, en casuística e instituciones, y complejos en la práctica.

El contrato de seguro marítimo más antiguo conocido, es

---

Préstamo a la gruesa o riesgo marítimo: Es una institución típica del Derecho Mercantil, de gran desarrollo en otras épocas pero que en la actualidad apenas se usa. De origen remotísimo, practicado por los griegos, regulado por los romanos y recogido por las Compilaciones medievales. En su evolución derivó en una doble clase de préstamo: el concertado por el propietario del buque antes de su partida y el concertado por el Capitán del buque durante el viaje, para atender a las necesidades inaplazables de la navegación. Las legislaciones latinas regulan ambas clases de préstamos. Las anglosajonas sólo conocen este último. El préstamo concertado por el propietario del buque antes del viaje ha cedido paso a la hipoteca naval, mientras que el préstamo concertado por el Capitán del buque ha sido reemplazado por otras formas de crédito más perfeccionadas (Más ampliamente definido en Derecho Mercantil de Guillermo J. Jiménez Sánchez. Págs. 1261-1264).

uno genovés de 18 de febrero de 1343.

También genovés es el primer seguro marítimo que usa el término "póliza" y data de 1347.

En Mallorca hay documentos de seguro de 1357 y de 1358, y en Barcelona existen seguros documentados desde 1378, siendo muchos los conocidos y conservados a partir de 1392.

Hay constancia de aseguradores catalanes asociados en Génova alrededor de 1,398.

Como anécdota comentaremos que el riesgo más asegurado era el de captura.

La reglamentación marítima europea más antigua que se conoce la conforman las Ordenanzas de Barcelona de 1435, siendo el Libre del Consolat del Mar la colección legislativa que las recopila junto a los usos y costumbres que se observaban en el Mediterráneo occidental. Este Libro del Consulado del Mar, consta de 251 capítulos compilados entre 1258 y 1266 y publicados entre 1340 y 1400.

Debemos mencionar también las Ordenanzas de Luarca (1468), Florencia (1523), Burgos (1538), Sevilla (1556), Bilbao (1560) y la Ordonnance sur la Marine Merchande de 1681.

Progresivamente, con el devenir histórico, los descubrimientos de nuevas rutas, el tráfico de especias y otras cargas preciosas y los cambios políticos que sufre Europa, van desplazándose los centros del tráfico marítimo del Mediterráneo a Sevilla, Hamburgo, Bremen, París y Londres donde, con el nacimiento del café de Edward

Lloyd's a finales del siglo XVII surge una de las más importantes bolsas de seguro marítimo del mundo.

El Lloyd's actual (5,000 asociados controlados por un comité de 12 miembros) establecido por Acta del Parlamento de 1871, no olvida sus orígenes de Tower y Lombard Streets, a pesar del imperio que hoy domina.<sup>31</sup>

"Hoy en día puede afirmarse en el plano práctico que sin la existencia del contrato de seguro sería imposible la moderna explotación de la navegación marítima en régimen de iniciativa privada. Ni los navieros ni los fletadores o cargadores podrían asumir los riesgos de pérdida de sus bienes o sus posibles responsabilidades frente a terceros.

La importancia económica del seguro marítimo, en consecuencia, es considerable, desde el momento en que se hace imprescindible para el desarrollo de la navegación en forma profesional. En nuestros días se considera impensable el hecho de que un buque, su cargamento, la responsabilidad naviera, los fletes, etc., no estén asegurados.

Más aún, en un plano estrictamente técnico-jurídico resulta cada vez más necesario tener en cuenta la existencia del seguro marítimo para comprender realmente la regulación de determinadas instituciones jurídicas. Las modernas tendencias en la regulación de la Responsabilidad naviera por eventos accidentales (Convenio CLC 1969, sobre Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas de 1976) se basan precisamente en la

---

31

Victor Sorli Rojo. Prontuario de Seguros de Transportes. (1a. Edición; Madrid, España: Edita: I.M.E. Ediciones, 1989) Págs. 11 y 12.

"asegurabilidad" como factor de atribución de la responsabilidad o su limitación cuantitativa. El reparto de riesgos entre portadores y cargadores en materia de pérdidas y averías a las mercancías transportadas por mar se discute y regula en gran parte, en función de los intereses de los respectivos seguros. En este sentido, puede afirmarse que el seguro es la clave de bóveda del Derecho Marítimo y que, sin su existencia y práctica, no pueden explicarse ni comprenderse las normas atinentes a otros sectores jurídicos<sup>32</sup>.

#### 4.2 SU FUNCION:

"La existencia de la persona individual o jurídica está sujeta a riesgos potenciales que de llegar a suceder, crea desequilibrios de diversa índole. Un terremoto, una erupción volcánica, un accidente, la muerte, en fin, cualquier siniestro que pudiera ocurrir en el futuro causa preocupación y hace que el hombre busque las formas más adecuadas a su alcance para prevenirse contra esos riesgos. Una de esas formas, es el seguro, que se describe gráficamente como un cinturón de seguridad que protege a las personas y/o sus bienes, no del riesgo en sí, sino de los efectos que produce un siniestro. En ese sentido, el seguro dá la posibilidad de convertir la incertidumbre en certidumbre, porque hay garantía de que se cuenta con satisfactores económicos para cubrir una posible necesidad. Existen otros procedimientos de precaución que se podrían programar con relación al futuro, el ahorro privado. Pero, por muy ordenado que se fuera en ese sentido, siempre será menos oneroso y más práctico prever un riesgo mediante la institución del seguro, fundamentado en cálculos científicos

y técnicos. En un sentido amplio y siendo el seguro un medio eficaz de luchar contra el azar venciénolo cuando ello es posible, mitigando sus efectos cuando ello es inalcanzable, podemos fácilmente concluir que el profundo cambio experimentado por el mundo en los últimos cincuenta años, en todas las ramas de la civilización industrial, no hubiese revestido el carácter de celeridad con que le conocemos, de no haber estado la institución del seguro siempre pronta a prever y evitar riesgos que tal cambio llevó consigo.

#### 4.3 CONCEPTO:

"Por el contrato de seguro, el asegurador, que deberá ser una sociedad anónima organizada conforme la ley guatemalteca, se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al ocurrir el riesgo previsto en el contrato, a cambio de la prima que se obliga a pagar el asegurado o el tomador del seguro".

#### 4.4 NATURALEZA JURIDICA:

Por considerar que son las más importantes, mencionaremos únicamente tres ideas doctrinarias que pretenden justificar la naturaleza del contrato de seguro, así:

- a) Teoría de la indemnización. Según esta concepción, el seguro es una institución que tiene por objeto reparar o atenuar las consecuencias de un acontecimiento eventual e imprevisto. Se le critica a esta teoría que la reparación de un daño o su atenuación, sólo puede referirse al siniestro que ocurra en la esfera patrimonial de las personas aseguradas; pero, no puede decirse lo mismo del seguro personal, ya que la integridad física no es un bien sujeta a daños que puedan cuantificarse en términos indemnizatorios;

- b) Teoría de la necesidad. El fundamento del seguro, según esta teoría, consiste en que es un recurso por medio del cual un gran número de existencias económicas amenazadas por peligros análogos, se organizan para atender mutuamente posibles necesidades tasables y fortuitas de dinero. Esta teoría, más que explicar al contrato de seguro, apunta hacia una justificación del seguro como institución, ya que señala los elementos que lo justifican; la necesidad, la mutualidad, la pluralidad de existencias económicas (cantidad de asegurados) y la analogía de peligros. Sin embargo, en el supuesto de que aplicáramos esta teoría al contrato de seguro y dijéramos que éste se funda en la posibilidad de satisfacer necesidades económicas futuras, ella no encajaría como causa general del contrato, ya que una persona puede tomar un seguro, con la "seguridad" de que esa necesidad futura no la va a experimentar porque tiene solvencia patrimonial suficiente; y
- c) Teoría de la previsión. En nuestro criterio es la más acertada; cuando se contrata un seguro se está previendo minimizar las consecuencias de un hecho que, como riesgo, motiva el contrato de seguro. Independientemente de otras consideraciones, quien celebra un contrato de seguro, como asegurado o tomador, lo hace como persona previsora que quiere trasladar a otra, el asegurador, las consecuencias parciales o totales de una eventualidad futura; o sea el riesgo convertido en siniestro.

#### 4.5 CARACTERES:

- a) Es un contrato principal y típicamente mercantil;
- b) Es bilateral; porque las partes se obligan en forma recíproca;

- c) Es consensual, porque se perfecciona en el momento en que las partes se ponen de acuerdo en celebrarlo, lo que se presume cuando el asegurado recibe la aceptación del asegurador para concertar la relación contractual, sin supeditar al pago de la prima inicial o entrega de la póliza (Arto. 882 del Código de Comercio). En otras legislaciones el contrato de seguro es calificado como real y formal, porque si no se paga la prima y se extiende la póliza, no hay contrato;
- d) Es oneroso, no sólo porque las partes se gravan recíprocamente, sino por su misma naturaleza mercantil, ya que ambas partes persiguen la obtención de una ventaja patrimonial a cambio de sus recíprocas prestaciones<sup>33</sup>;
- e) Es aleatorio, porque las partes someten la posibilidad contractual de obtener una ventaja a un suceso futuro e incierto; o sea que depende del azar. Por esta característica es que un contrato de seguro no puede adolecer de lesión, ya que la desigualdad en las prestaciones es un riesgo propio de este tipo de contratos. Por otro lado, debe aclararse que, aun cuando el cálculo actuarial sea cada día más técnico y más certero, que el seguro sea un negocio seguro, porque los aseguradores casi eliminan la posibilidad de perder, distribuyendo las indemnizaciones o sumas pagadas entre un gran número de sujetos asegurados, esto no le quita al contrato su carácter aleatorio. El negocio del seguro, juzgado empresarialmente, puede no ser aleatorio; pero el contrato en particular, si lo es;

- f) Es un contrato de tracto sucesivo "o ejecución continuada, puesto que deriva de él, no una prestación única, sino prestaciones sucesivas.<sup>34\*</sup>
- g) Es un contrato por adhesión. El contrato de seguro se formaliza por escrito en un documento llamado póliza, cuyas cláusulas generalmente son impuestas por el asegurador, previa aceptación de la Superintendencia de Bancos. En otras palabras, quien contrata un seguro no puede discutir esas cláusulas generales ya impresas, las que pretenden uniformar el régimen contractual según el ramo de que se trate, con una técnica de formulación que es propia de este contrato. Lo importante en todo caso es la intervención que el Estado debe tener en la redacción de las pólizas para evitar cláusulas leoninas que perjudiquen al posible asegurado. De ello se preocupa también el Código de Comercio cuando estipula reglas para interpretar los contratos redactados mediante formularios, que es el caso del seguro comercial. Por otro lado, las disposiciones legales que en materia de seguros se encuentran en el Código de Comercio, protegen los derechos del asegurado y tienen carácter imperativo; y ninguna póliza podría hacerlos nugatorios salvo que la misma ley admita pacto en contrario (Arto. 876 del Código de Comercio); y
- h) Es un contrato que debe concertarse de buena fe. Esta característica del contrato de seguro, como bien asienta el profesor guatemalteco Edmundo Vásquez Martínez, es elemento importante en cualquier contrato. Pero, se insiste en señalarlo con

particularidad en este negocio, porque tanto el asegurador como el asegurado deben manifestar su voluntad basados en la más estricta buena fe, tanto en la celebración del contrato, como durante su período de vigencia. Recordemos que el seguro, para el asegurado, representa la posibilidad de una ventaja patrimonial. Si falta la más mínima obligación de veracidad, el contrato puede anularse o rescindirse, según el caso. De todas maneras, conducirse con estricto apego a la buena fe es obligación del asegurado, del tomador del seguro y del asegurador; así como de otros sujetos relacionados con el mismo.

- i) "Para el tratadista español, José María Ruiz Soroa, Es un contrato de indemnización estricta, puesto que la función económica social (causa de la prestación del asegurador es la de reparar el daño patrimonial sufrido por el asegurado con ocasión del siniestro, sin que de ello se pueda derivar ventaja o mejora para este último"<sup>35</sup>. Esta causa estrictamente indemnizatoria, por motivos de evidente orden público, está defendida legalmente por una serie de normas prohibitivas (sobreseguro, doble seguro, etc.). Se trata de evitar el siniestro provocado interesadamente, que podría acaecer de tolerarse una ventaja a través del contrato.

#### 4.6 ELEMENTOS:

Dentro de los elementos del contrato de seguro vamos a estudiar los de naturaleza personal, objetiva y formal.

## 1. Personales:

- a) **Asegurador.** Es la persona jurídica que en forma de sociedad anónima y organizada al tenor de la ley guatemalteca, se encuentra debidamente autorizada para dedicarse al negocio del seguro. Resumiendo "es la persona jurídica que asume un riesgo mediante el cobro de una prima"<sup>36</sup>. En Guatemala no puede fungir como asegurador una persona individual, ni las sociedades organizadas conforme al derecho extranjero. Las sociedades anónimas son las únicas que pueden fungir como tales; y para iniciar sus actividades se someten al previo control de la Superintendencia de Bancos, en cuanto a las bases técnicas de sus planes, tarifas, pólizas, etc., manteniéndose un control permanente sobre estas sociedades por parte de la dependencia citada. Además, la Ley de Empresas Aseguradoras, Decreto Ley número 473 del Jefe del Gobierno Enrique Peralta Azurdia, estipula con amplitud los requerimientos que debe cubrir el asegurador, y exige mínimos de capital pagado que van mucho más allá de los previstos para las sociedades anónimas ordinarias. Por ejemplo, artículo 3o. de la ley precitada, si la sociedad cubre el seguro de daños, su capital deberá ser de Q200,000.00; si cubre el seguro de personas, la cantidad de Q.200,000.00; para otros seguros, Q.100,000.00. Ahora bien, si se ofrece una cobertura en todos los

ramos, el capital deberá ser de Q.300,000.00. Además, deben tener un capital complementario del 25% del capital pagado, el que debe manejarse como reserva de capital, con destino a cubrir el déficit de la sociedad, si lo hubiere.

El asegurador regularmente actúa por medio de su personal auxiliar para la celebración de los contratos de seguro; a este personal se le conoce como "agentes de seguros" o "agentes vendedores de seguros". La categoría de estos agentes es la de ser auxiliares del comerciante; pero, dada la especialidad de su trabajo, su función está sujeta a las disposiciones del Código de Comercio en materia de auxiliares del comerciante, así como al Decreto Gubernativo No. 1543 y Acuerdo Gubernativo del 27 de marzo de 1957. Puede darse el caso también de que la función de concertar contratos de seguros en nombre de un principal, la desempeñe una sociedad mercantil, tal como se observa en la práctica comercial de Guatemala, resultando un comerciante social principal, actuando como auxiliar independiente de otro comerciante principal. En cuanto al agente auxiliar de seguros, necesita autorización o licencia de la Superintendencia de Bancos para trabajar en ese ramo;

- b) Solicitante: Se le llama así a la persona que en forma directa contrata el seguro ya sea por su cuenta o por la de un tercero determinado o determinable que traslada los riesgos al asegurador. Si este solicitante es al propio tiempo el interesado en trasladar el riesgo, se confunde con el sujeto asegurado, de lo

contrario, el solicitante actúa en representación de otro, que viene a ser el sujeto asegurado. (Arto. 875 del Código de Comercio);

- c) Asegurado: Nuestra ley define al asegurado como la persona interesada en la traslación de los riesgos. El asegurado en sí, es el sujeto sometido a la posibilidad de experimentar la eventualidad (riesgo) que actúa como motivo del contrato; eventualidad que puede afectar su integridad física o bien su esfera patrimonial (inciso 3o. Arto. 875 del Código de Comercio); y
- d) Beneficiario: Cuando el riesgo se hace realidad (siniestro), se produce el efecto principal del seguro: obtener el beneficio previsto en la póliza como obligación del asegurador. Entonces, beneficiario es la persona o personas que van a recibir ese producto (Arto. 875 inciso 4o. Del Código de Comercio).

En relación con los elementos personales y observando el contenido del artículo 875 que hemos venido citando, una misma persona puede desempeñarse como solicitante, asegurado y beneficiario. Y también puede ser que esas calidades la tengan diferentes personas por un mismo contrato.

## 2) Objetivos:

Consideramos como elementos objetivos del contrato de seguro; el riesgo y la prima. Estos temas expondremos a continuación.

## a) El riesgo:

Nuestro Código de Comercio define al riesgo como la eventualidad de todo caso fortuito que pueda provocar la pérdida prevista en la póliza (Arto. 875 inciso 6o.). Establecer un concepto preciso de lo que debe entenderse como riesgo, en forma genérica, es sumamente difícil. Que el riesgo cause daño, provecho o que sea lamentable, son criterios que pueden confundir al momento de querer delimitar este concepto. Vamos a tratar de introducir claridad con relación a este tema: el riesgo es el principal objeto del contrato de seguro y consiste, como lo dice nuestro Código de Comercio, en una eventualidad; es un hecho de naturaleza jurídica que puede o no suceder en el futuro de una persona asegurada. Lo anterior quiere decir que, para conformar el concepto de riesgo, debemos movernos dentro de la ciencia del seguro y de la legislación, sin recurrir a otro tipo de valoraciones. Asimismo, es necesario establecer la interdependencia conceptual entre riesgo y siniestro. Siniestro es la ocurrencia del riesgo asegurado (Arto. 875 inciso 7o.) Una persona segura su vehículo contra robo. El riesgo es la eventualidad de que se lo roben o no. Ocurre que si se lo roban, entonces se ha dado el siniestro. Ahora bien, otra persona contrata un seguro dotal para que si sobrevive después de sesenta años, el asegurador le pague una

pensión mensual mientras siga viviendo. En el caso del vehículo, el hecho es deplorable, es lamentable; en el seguro dotal es un acontecimiento feliz: seguir viviendo, ¿Qué es lo que queremos decir con los ejemplos anteriores? Que los conceptos de riesgo y siniestro, para los efectos del contrato de seguro, son categorías jurídicas que deben aceptarse como tales, independientemente de su impacto negatorio o positivo. El riesgo es un hecho que puede o no suceder, es independiente de que su efecto sea favorable o desfavorable, ya que de todos modos provoca el cumplimiento de la obligación del asegurador; y el siniestro, es el riesgo en acto, en la realidad. Lo que se previó en el contrato de seguro, sucedió; como consecuencia, el asegurador debe cumplir sus obligaciones.

El riesgo para que sea objeto del seguro, debe reunir una serie de requisitos establecidos por la doctrina y la legislación. Estos requisitos son los siguientes:

**Posible.** Un riesgo asegurable debe ser posible. No puede admitirse como tal una eventualidad que no estuviera dentro de un margen de posibilidad de suceder. ¿Podríamos asegurarnos contra los daños que causaría el riesgo de que el sol ya no diera calor? No, porque sería un riesgo imposible de darse en un plazo racionalmente

inmediato.

**Incierto.** Las eventualidades ciertas no pueden tomarse como riesgos. Si el acontecimiento previsto como riesgo tiene necesariamente que suceder, no puede ser objeto de seguro, ya que perdería su carácter de aleatoriedad. Sin embargo, la excepción a esta característica ocurre en el seguro de vida, ya que el hecho natural de morir es un fenómeno de ocurrencia cierta; no se puede evitar. Pero, en este caso la incertidumbre no se aplica al hecho de morir, sino al cuándo se va a morir. Lo incierto es la duración de la vida del asegurado.

**Futuro.** En el sentido que los riesgos que se trasladan son los que se corren en el futuro. Debe ser un acontecimiento que puede o no suceder a partir del acto contractual. En este aspecto, al estudiar el artículo 906 del Código de Comercio, no debemos confundirnos en su interpretación, ya que aun cuando el contrato es nulo si al celebrarse ya ocurrió el siniestro, esa nulidad no opera si las partes consideran de mutuo acuerdo que el riesgo sigue existiendo.

**Sujeto a interés.** Un aspecto importante en cuanto al riesgo es que esa eventualidad futura debe ser un acontecimiento en el cual se tenga interés en que no suceda. El interés

asegurable, muy manifiesto en el seguro de daños y menos en el de personas, aunque siempre existente, consiste en el propósito de que el riesgo no se convierta en siniestro. Si el asegurado desea que la eventualidad suceda, se desnaturaliza el contrato de seguro y la misma buena fe que lo fundamenta; porque en tal caso el mismo asegurado tendría interés en provocar el siniestro para cobrar la suma asegurada.

b) La prima:

Nuestro Código de Comercio define a la prima como "la retribución o precio del seguro (Arto. 875, inciso 5o.)". Más explícitamente podemos decir que la primera es la cantidad que paga el tomador del seguro o el asegurado, al asegurador, en carácter de contraprestación a la eventual obligación de éste, de pagar la suma asegurada si ocurre el siniestro. El valor que se le atribuye a la prima está sujeta a una serie de previsiones técnicas por parte del asegurador, de tal manera que su cobro resulte rentable. Y aun cuando la prima se establece para cada contrato en particular, atendiendo al valor de la cosa asegurada, los riesgos a que está expuesta, la mayor o menor posibilidad que ocurran los siniestros o la edad del asegurado, por ejemplo, siempre se hace el cálculo sobre la base de planes

generales cuya flexibilidad se va ajustando a cada situación en particular.

La prima como elemento objetivo del contrato de seguro, se sujeta a los siguientes principios:

Principio de predeterminación. La prima como precio del seguro no es un valor que deba discutirse en cada contrato que se celebre. Como elemento esencial, ha sido sometido a un estudio técnico que permite al asegurador saber de cuánto debe exigir en determinado seguro tomando en cuenta los riesgos asegurados. En otras palabras, la prima, en su valor, está predeterminada para cualquier contrato en particular. El asegurador sabe de antemano cuál es la prima que debe cobrar en cada tipo de seguro, independientemente de cada contrato.

Principio de pago anticipado. De acuerdo a esta regla, el asegurado debe pagar la prima al momento de celebrarse el contrato. Este principio lo desarrolla el artículo 892 del Código de Comercio, en el entendido que admite pacto en contrario. Este pago anticipado se refiere al primer período del seguro o sea el lapso por el cual se calcula la unidad de prima, que en caso de duda se considera que es de un año. Por ejemplo: se asegura un vehículo por tres años. Por cada año se fija una cantidad que el asegurado

debe pagar y esa es la unidad de prima que hará efectiva, salvo pacto en contrario, al iniciarse cada año. Un pacto en contrario sería que se permitiera cancelar el valor de la unidad de prima mediante pagos parciales.

Principio de indivisibilidad. La prima se considera indivisible en su carácter de obligación del asegurado. Ello quiere decir que su valor se adeuda en forma total, aun en el caso de que el riesgo se haya cubierto únicamente durante una parte del período. Si se asegura un toro semental, dentro del seguro agrícola y ganadero, por un período de un año y por una prima de dos mil quetzales; y resultara que el objeto asegurado viene a Guatemala cuando ya han pasado seis meses de ese año, el asegurado tendría que pagar la totalidad de la prima por el principio de indivisibilidad.

En cuanto a las clases de primas, éste es un tema que no lo desarrollan las legislaciones, ya que es materia propia de la técnica general del seguro. Existen las siguientes:

Prima pura o teórica. Esta prima se le considera como el equivalente técnico del riesgo que se traslada al asegurador; y se calcula sobre las bases de la ley de los grandes números y el cálculo de las posibilidades, tomando en cuenta como

factores: los riesgos cubiertos; la mayor o menor posibilidad de que ocurran los siniestros; la suma asegurada; la duración del contrato; el valor del objeto asegurado (en el seguro de daños) entre otros;

Prima bruta o de tarifa. Como el sujeto asegurador es un comerciante y celebra contratos de seguro por medio de una empresa, el mantenimiento de ésta le ocasiona costos de diversa naturaleza; y, por otro lado, debe prever también el lucro a percibir. El costo proporcional del contrato y el margen de lucro que obtiene el asegurador, se suman al valor de la prima pura o teórica y dá como resultado la prima bruta o de tarifa. Esta última es la que paga el asegurado;

Prima normal y sobre prima. Un contrato de seguro, con relación a un ramo específico, está planificado para cubrir riesgos ordinarios, calificados así por la ley o por la tecnología del seguro. Por estos riesgos se paga una prima normal. Si fuera de estos riesgos ordinarios, el asegurado desea que se le cubran otros riesgos que se consideran extraordinarios, o más graves como dice el profesor Vásquez Martínez entonces debe pagar un precio mayor: una sobre prima;

Prima única y prima periódica. A la primera se le denomina así porque el

asegurado la paga de una vez; mientras que la periódica es la que se va cancelando mediante pagos parciales; y

Prima inicial y sucesiva. Cuando el seguro cubre varios períodos, se le llama prima inicial a la que se paga al comenzar el primer período; y sucesiva a la que se paga en los subsiguientes.

### 3. Formal: La Póliza.

El elemento formal del contrato de seguro es la póliza. En nuestro Derecho podemos conceptuar la póliza como el documento pre-redactado que contiene el contrato de seguro. A este respecto, recordemos de nuevo que si bien la póliza viene a formalizar en definitiva dicho contrato, éste se perfecciona antes de que se extienda dicho documento, ya que es un negocio jurídico consensual que se puede probar por otros medios: la confesión del asegurador de que aceptó la proposición de contratar un seguro; o bien por otro medio, siempre que hubiere principio de prueba por escrito. Esta última podría ser la nota que el asegurador entrega al asegurado, en la que le informa que su proposición ha sido aceptada (Artos. 882 y 888 del Código de Comercio). Lo anterior quiere decir que, previo a la entrega de la póliza, se dá una policitud contractual cuya particularidad es la de no conformar una preparación del negocio, sino que es el negocio en sí, representado en la solicitud para contratar de parte del tomador del seguro o el asegurado mismo, hecha por sí o por un representante, usando formularios especiales que deben contener las estipulaciones generales sobre las que se va a contratar. En esta solicitud el interesado en celebrar

el contrato declara con veracidad todos aquéllos hechos que el asegurador debe conocer para apreciar el riesgo o los riesgos que se van a trasladar y que influyen en los alcances del seguro. Después viene la aceptación por parte del asegurador, la que también se hace por escrito; y por último, se extiende la póliza.

La póliza es un documento impreso en sus estipulaciones generales, como contrato por adhesión; de manera que los convenios particulares se escriben en los espacios que el machote tiene previstos. Por otro lado, si se quieren extender las previsiones de las pólizas hacia otros ámbitos que surgen de la autonomía de la voluntad, se pueden usar hojas adicionales para dejar constancia de cualquier pacto no ordinario. Una particularidad de estos pactos es que su contenido o alcance jurídico prevalece sobre los pactos impresos. La póliza, como documento prerredactado, debe ser aprobada previamente por la Superintendencia de Bancos. Jurídicamente, un pacto adicional, para considerarlo como tal, no debe estar prerredactado.

a) **Funciones de la Póliza**

La póliza cumple varias funciones con relación a las partes, siendo ellas, las siguientes:

- Función normativa. Por ser el documento que en definitiva contiene el contrato de seguro, la póliza norma los derechos y obligaciones de las partes, en concordancia con las disposiciones del Código de Comercio. La póliza no puede contradecir las disposiciones imperativas de la ley;

- Función determinativa. El contenido general y particular de cada contrato de seguro se determina por el contenido de la póliza, según lo establecido, en forma general, en el artículo 887 del Código de Comercio;
- Función traslativa. Como un contrato de seguro puede sufrir sustitución en sus elementos personales, la póliza sirve para trasladar las legitimaciones que se dan en los sujetos de la relación jurídica; sirve para ceder la calidad de asegurado o de asegurador;
- Función probatoria. La póliza prueba la existencia de un contrato de seguro, con la salvedad de que no es el único medio de convicción para ese efecto; y
- Función de título ejecutivo. Conforme el artículo 327 del Código Procesal Civil y Mercantil, la póliza es un título ejecutivo. Pero, debemos distinguir dos situaciones para el asegurador, la póliza tiene esa calidad con el fin de poder cobrar las primas que se le adeuden; y para el asegurado sólo la tendría si la obligación del asegurador, en cuanto a la suma asegurada, es una cantidad fija, tal como sucede en el seguro de personas. Para el seguro de daños se considera que la póliza no es un título ejecutivo, porque primero tiene que establecerse el valor objetivo del daño, que puede no llegar a la suma asegurada. Por ello es que una acción para reclamar un derecho

indemnizatorio en un seguro de daños, necesariamente debe plantearse en juicio sumario, a menos que la cantidad por reclamar se hubiere fijado de antemano; aunque esto último sería ilógico que se diera porque iría en contra de los intereses del asegurado y del asegurador, y no compaginaría con la teoría y práctica del seguro. En resumen, funciona como título ejecutivo en el seguro de personas, pero no en el seguro de daños.

b) Clases de Pólizas

Aun cuando el título del artículo 889 del Código de Comercio es defectuoso dándole su verdadera interpretación, las pólizas pueden ser nominativas, a la orden y al portador. En el seguro de personas la póliza, por la propia naturaleza del contrato, tiene que ser nominativa. Y, para el seguro de daños, puede adoptar cualesquiera de esas formas.

La cesión de la póliza nominativa sólo puede hacerse con el consentimiento del asegurador, ya que se supone que éste aceptó contratar en razón de factores personales. Debemos aclarar que esta clasificación sirve para viabilizar la función traslativa de la póliza, con los mismos efectos de los títulos de crédito; teniendo presente que ello no significa darle a este documento la categoría de título de crédito.

c) Reposición de la Póliza

La póliza, debido a su carácter documental, puede extraviarse o destruirse. El Código de Comercio en sus artículos 890 y 891 establece los procedimientos para obtener su reposición, aunque con una confusa redacción para poder saber cuál es el mecanismo de esos procedimientos. Si la póliza que se pierde o se destruye es a la orden o al portador, la persona que se considere con derecho al seguro puede pedir al asegurador o al juez del domicilio, si el primero se negare, para que publique un aviso en el Diario Oficial y en otro de mayor circulación, haciendo saber que la póliza cuyos datos se informan quedará sin valor alguno treinta días después de la publicación, si ninguna otra se opuso a la petición. Transcurrido dicho plazo, el asegurador está obligado ante quien justifique su derecho relacionado con el seguro, aun cuando no exhiba la póliza. Lo anterior, que es el contenido del artículo 890, parece defectuoso, porque pareciera que se refiere a la reposición de una póliza que cubre riesgos ya acaecidos, lo cual no necesariamente es así porque el hecho de la pérdida o deterioro puede suceder aun cuando el siniestro no haya ocurrido y el período del seguro esté corriendo. De manera que, debemos entender que la reposición se hace por la destrucción o pérdida en cualquier lapso de vigencia del contrato. Por otro lado, el artículo 891 establece la reposición de la póliza nominativa la que únicamente se hace con la participación del asegurador por la misma naturaleza del título nominativo. En resumen de lo anterior, debemos decir que la

reposición de una póliza deteriorada o perdida, tiene la finalidad de proporcionar un documento sustituto; y hacia ese fin debió armarse el articulado de la ley; y no en la forma en que se redactó; ya que un acto de publicidad substituye al elemento formal del contrato, cuando debió indicarse expresamente la necesidad de una resolución judicial que substituyera a la póliza "al portador" y la "a la orden". Consideramos que así debe entenderse el procedimiento de reposición judicial a que se refiere el Código de Comercio.

#### 4.7 EFECTOS DEL CONTRATO DE SEGURO:

El contrato de seguro por su carácter bilateral, genera derechos y obligaciones para las partes. En este subtítulo trataremos de separar lo que corresponda a cada uno de los sujetos que se relacionan con el contrato, principalmente las del asegurado y del asegurador.

##### 1. Obligaciones del Asegurado

- a) Obligación de pagar la prima. Ya establecimos que la prima es la contraprestación de la obligación que adquiere el asegurador. Es obligación esencial del asegurado, pues proviene de la misma conceptualización legal del contrato de seguro (Arto. 874). Su pago debe hacerse, salvo pacto en contrario, al momento de celebrarse el contrato, en lo que se refiere al primer periodo del seguro;
- b) Obligación de veracidad. Como el solicitante de un contrato de seguro puede ser el mismo asegurado, en tal caso tiene la obligación de

declarar conforme a la más estricta verdad el interrogatorio que por escrito le formule el asegurador y que se refiere a hechos importantes que permiten apreciar el riesgo o los riesgos que va a cubrir el seguro. Esta obligación se fundamenta en la buena fe y es sujeto de ella el asegurador, el solicitante, el representante o quien actúe en interés de un tercero (Artos. 880-881 del Código de Comercio). Cuando se falte al cumplimiento de esta obligación, puede resultar la terminación del contrato o bien que el pago de la suma asegurada no se efectúe, según la oportunidad en que se verifique la declaración inexacta, ya que la veracidad se exige en toda manifestación relacionada con el contrato;

- c) Obligación de comunicar la agravación del riesgo. El riesgo como objeto del contrato de seguro se aprecia en su mayor o menor posibilidad de que ocurra, atendiendo a circunstancias objetivas. En ese sentido, la agravación del riesgo podemos interpretarla como la mayor posibilidad de que se convierta en siniestro. O sea que hay nuevos hechos que afectan la relación contractual, sobre todo en cuanto a las obligaciones eventuales del asegurador. Las agravaciones deben ser esenciales para que generen la obligación y se consideren como tales: 1) Hechos que de haberse tomado en cuenta en la oportunidad en que se apreció el riesgo asegurado, se habría contratado en términos diferentes; y 2) Se presume que el asegurado conoce toda agravación que emane de actos u omisiones que provengan de sus bienes. En resumen, cuando surge una agravación del riesgo, debe ser comunicada de inmediato al asegurador

en el día hábil siguiente a la fecha en que se conoce la agravación (Arto. 894);

- d) Obligación de atenuar el riesgo. En un contrato de seguro se puede establecer que el contratante --entiéndase asegurado-- tiene la obligación de atenuar el riesgo o impedir que se agrave. Esto consiste en que deben tomarse todas aquellas precauciones para que el siniestro no suceda, por ejemplo: Si se asegura el canal de acceso de Puerto Quetzal, contra riesgo de "asolvamiento"<sup>37</sup>, se podría establecer la obligación de mantenerlo dragado como atenuación del riesgo. En otras palabras, atenuar el riesgo es adoptar una conducta que posibilite su no conversión en siniestro. Esta obligación está contenida en el artículo 895 del Código de Comercio, y aun cuando la ley se la asigna al contratante, se entiende que se refiere al asegurado porque es éste quien tiene interés en que el riesgo no suceda; por lo mismo, es quien debe atenuarlo. Ahora bien, si no obstante existir la obligación de atenuar el riesgo, el siniestro sucede por un acto de solidaridad humana, el asegurador debe pagar la suma asegurada. Por ejemplo, si en un seguro de transporte se fija una ruta determinada, que tiene pocos accidentes topográficos como para condicionar un accidente; y para transportar unas personas heridas a un centro asistencial

---

37

Azolvamiento o Asolvamiento: Obstrucción, detención, cegar o tupir con alguna cosa un conducto. Lodo que obstruye un conducto de agua. Para ilustrar el tema, "el asolvamiento de canales de acceso y dársena de maniobras provoca el encallamiento de los buques.

se viera obligado a cambiar de ruta, si sucediera el siniestro se tendría que pagar porque el cambio se debió a un acto de solidaridad humana, aun cuando transitar por la ruta no prevista significó incumplir la obligación de atenuar el riesgo (Arto. 904 del Código de Comercio);

- e) Obligación de avisar el siniestro: Acaecido el siniestro, el asegurado o el beneficiario, en su caso, deben darle aviso del mismo al asegurador. El plazo para rendirlo es de cinco días, salvo pacto en contrario o disposición diferente de la ley; y se entiende que corre para aquél que sabe del derecho que a su favor se desprende del contrato de seguro. Si un beneficiario ignora ser el favorecido de una suma asegurada, el plazo no se contaría a partir de la fecha en que sucede el siniestro, sino desde aquélla que tuvo conocimiento de su derecho (Arto. 896 del Código de Comercio); y
- f) Obligación de informar las circunstancias en que acaeció el siniestro. La obligación del asegurador de pagar la suma asegurada no es un hecho automático en la mayoría de los contratos de seguros. El asegurador debe conocer en qué circunstancias sucedió el siniestro; de manera que pueda apreciar la objetividad del daño o la posibilidad de subrogarse en los derechos del asegurado, con base en los informes que se le dan. En esa virtud, es obligación del asegurado rendir tal información, la que es también del beneficiario cuando fuere el caso (Arto. 897 del Código de Comercio).

## 2. Derechos del Asegurado

El principal derecho del asegurado, como consecuencia del contrato de seguro, es el de recibir la suma asegurada a que se obligó pagar el asegurador en el caso de que ocurra el siniestro. Este derecho nace del mismo concepto que nuestra ley dá sobre el contrato de seguro y de lo preceptuado en el artículo 901 del Código de Comercio. Este derecho, salvo pacto en contrario o disposición expresa de la ley, debe ser satisfecho treinta días después de que el asegurador ha recibido los documentos e informaciones que hacen exigible la reclamación. La obligación del asegurador con respecto al derecho del asegurado, existe por la celebración del contrato y no se puede pactar que deba ser reconocida por el asegurador o comprobada en juicio, porque un acuerdo de esa naturaleza será nulo de pleno derecho. Esto se hace sobre la base de que la obligación del asegurador también debe cumplirse de buena fe, sin someterla a términos caprichosos.

## 3. Obligaciones del Asegurador

- a) Obligación de pagar la suma asegurada. Esta obligación, en el seguro de daños, debe determinarse en su cuantía según el valor objetivo del daño causado por el siniestro; si el asegurado no está de acuerdo con el avalúo fijado por el asegurador, se puede dirimir el conflicto en un juicio sumario para establecer judicialmente la suma a pagar. Lo anterior ocurre en el caso de que el daño sea parcial; si fuere total, en principio, se esataría a la suma asegurada, tomando en cuenta siempre el valor del objeto al momento del siniestro, con el fin de que no sea lucrativo para el asegurado. En el caso del seguro de personas -muerte, accidente, enfermedad- las

cantidades a pagar están determinadas de antemano y no sujetas a valoración alguna (Arto. 901 del Código de Comercio).

Como esta obligación proviene de un hecho: que el riesgo se dé en la realidad, la ley establece que el asegurador responde de todo acontecimiento que presente características de riesgo y cuyas consecuencias estén previstas, salvo los que han sido expresamente excluidos del contrato o que por disposición de la ley son riesgos no cubiertos (Arto. 898 del Código de Comercio). Asimismo, el asegurador responde de esta obligación aun en el caso de que el asegurado o las personas de quienes responde civilmente hayan actuado con culpa en la ocasión del siniestro; e incluso, responde en casos de culpa grave, salvo pacto en contrario. De lo que si no se responde, es de la actuación de mala fe, por caer dentro del campo doloso (Arto. 903 del Código de Comercio); y

- b) Obligación eventual de reducir la prima. Como el valor de la prima se fija, entre otros parámetros, atendiendo a las circunstancias que pueden contribuir a que el riesgo se materialice, si éstas desaparecen o pierden importancia y así se convino en el contrato, el asegurado tiene derecho a pedir que se le reduzca la prima a pagar, y el asegurador la obligación de reducirla (Arto. 900 del Código de Comercio).

#### 4. Derechos del Asegurador

- a) Su derecho principal es cobrar la prima en la forma que establece la ley o el contrato. Por lo tanto, cualesquiera sea el seguro que se tenga, la póliza es el título que usa el asegurador para cobrar la prima en caso de cobro judicial; y

- b) Derecho de compensar o descontar de la indemnización las primas que se le adeuden o los préstamos que le haya hecho el asegurado sobre las pólizas: esto último sucede sobre todo en el seguro de vida, en donde el asegurado obtiene préstamos sobre su póliza después de cierto tiempo de estar pagando las primas. Otro tipo de relaciones obligacionales no pueden compensarse, salvo pacto en contrario (Arto. 902 del Código de Comercio).

#### 5. Obligación Recíproca de las Partes

Las partes contratantes deben comunicarse un cambio en la dirección que establecieron en la póliza para sus relaciones contractuales. De lo contrario, cualquier comunicación entre ellos se tiene por bien hecha en la dirección que registra la póliza.

#### 4.8 NULIDAD, RESCISIÓN Y REDUCCIÓN DEL CONTRATO DE SEGURO:

El Código de Comercio de Guatemala se caracteriza por agrupar en un mismo título el problema de la nulidad, rescisión y reducción del contrato de seguro, con el fin de que las normas no estén dispersas en todo el contenido de la ley. Artículos del 906 al 915. Se trata pues, de fenómenos que afectan a todos los contratos de seguro, ya que son temas regulados en la dogmática general de la institución.

##### 1. Nulidad

La nulidad es considerada como la ineficacia de un acto jurídico a consecuencia de hechos como los siguientes: ilicitud de su objeto, falta de cumplimiento de los requisitos necesarios para su realización o cuando se dá un vicio del consentimiento, entre otros. En el caso del contrato de seguro, la nulidad está provista por los siguientes motivos:

- a) Es sabido que el riesgo es una eventualidad. Si ese riesgo ha desaparecido o se ha convertido en siniestro, no puede ser cubierto mediante un contrato de seguro; y si se celebra bajo esas circunstancias, es nulo al tenor del artículo 906 del Código de Comercio. No obstante lo anterior, las partes pueden pactar expresamente un seguro contrariamente al supuesto básico de esa norma, si consideran que la cosa asegurada aún se encuentra expuesta al riesgo previsto en el contrato. En este caso, se trata de una eventualidad calificada como incertidumbre subjetiva o "riesgo putativo"<sup>38</sup> según la doctrina, ya que del conocimiento que las partes tengan sobre los factores que inducen al negocio, depende la validez del mismo. Si este pacto no existe y los hechos se dan como dicta la norma, la nulidad es una consecuencia y las partes no tienen derecho a reclamarse sus prestaciones recíprocas. En este mismo artículo se encuentra prevista la posibilidad de darle efecto retroactivo al contrato de seguro, siempre y cuando ese efecto no vaya más allá de un año. Regularmente sucede esto en el seguro de transporte marítimo, cuando el medio de transporte ya salió del puerto, conociéndose este caso como riesgo sobre buenas y malas noticias; y
- b) En el contrato de seguro de personas es nula toda cláusula que faculte al asegurador a dar por terminado el contrato en forma anticipada.

---

38

Riesgo Putativo significa que el hecho previsto, por ser presente, no podría funcionar como riesgo; y sin embargo, se le toma como tal.

## 2. Rescisión

Recordemos que la rescisión se define como un proceso dirigido a hacer ineficaz un contrato válidamente celebrado, obligatorio en condiciones normales, a causa de accidentes externos susceptibles de ocasionar un perjuicio económico a alguno de los contratantes o a sus acreedores. En tal sentido se orienta nuestro Código Civil, al establecer en el artículo 1579, que "los contratos válidamente celebrados, pendientes de cumplimiento, pueden rescindirse por mutuo consentimiento o por declaración judicial en los casos que establece este Código". El Código de Comercio de Guatemala norma, como hechos que provocan la rescisión del contrato de seguro, los siguientes:

- a) Los seguros de daños pueden rescindirse por el asegurador o por el asegurado, anticipadamente y sin expresión de causa, avisándose con quince días de anticipación a la fecha en que va a darse por terminada la relación contractual. Esta posibilidad no existe en el contrato de transporte por viaje, una vez se haya iniciado. Asimismo, en el seguro de personas, la posibilidad de rescindir el contrato no existe para el asegurador y sí existe para el asegurado (artículo 907 del Código de Comercio);
- b) La persona que solicita un seguro para sí o para un tercero, tiene la obligación de ser veraz en sus declaraciones sobre el riesgo a asegurar. Si se viola esta obligación, entonces aparece lo que se conoce como **RETICENCIA**: omisión o inexacta declaración. Esta omisión o inexactitud, para que sea digna de tomarse en cuenta, debe estar referida a hechos relacionados con la apreciación del riesgo asegurado y que estén contemplados en el cuestionario que el asegurador presenta al solicitante, tal como los

conozca o deba conocer al momento de celebrar el contrato. O sea que no se podría calificar de omisión o inexactitud el no manifestarse sobre un hecho sobre el cual no ha sido cuestionado o que no lo conozca o deba conocer según sus circunstancias. No podría acusarse de reticencia a una persona que omitió declarar una enfermedad que nunca ha sido diagnosticada. ¿Qué sucede entonces si se da la inexacta declaración o la omisión o reticencia? Que el asegurador puede dar por terminado el contrato, lo cual constituye rescisión. ¿Cuándo debe ejercitarse este derecho por parte del asegurado? El párrafo segundo del artículo 908, que contiene este caso de rescisión, establece que dentro del mes siguiente en que se conozca la omisión o inexactitud. Entonces, si se conoce en noviembre debe hacerse en diciembre?. La redacción defectuosa es evidente, debiéndose entender que es el mes que sigue a la fecha. Transcurrido ese plazo, si no se hace la notificación, caduca el derecho a invocarla. Dada la reticencia, el asegurador, a título de indemnización, tiene derecho a la prima correspondiente al período en curso; ahora bien, si el riesgo no se ha comenzado a correr, sólo se tiene derecho a que se le reembolsen los gastos que ocasionó la contratación;

- c) Cuando el asegurado actúa de mala fe o con culpa grave, omitiendo circunstancias o declarando inexactitudes, aunque no influyen en la realización del siniestro, dá como resultado la facultad del asegurador de tener por rescindido el contrato. Ello es así porque uno de los pilares fundamentales del seguro es la estricta observancia de la buena fe; y
- d) Por último, podemos considerar que el contrato de seguro también es ineficaz y por lo mismo surte los

efectos de una rescisión, el hecho de que, como consecuencia de una declaración inexacta o una omisión, hecha de buena fe y sin culpa grave, resulte un riesgo no asegurable, ya que en este caso el asegurador queda liberado de la obligación de pagar la suma asegurada y no el siniestro como equivocadamente dice el Código de Comercio en el artículo 909.

Como limitación a la posibilidad de rescindir un contrato de seguro, el Código de Comercio establece en el artículo 910 que no procede la terminación en los siguientes casos:

Si el asegurador provocó la omisión o inexacta declaración. Por ejemplo, si sus cuestionarios confunden al declarante u omiten interrogar sobre una circunstancia especial para la apreciación del riesgo.

- Si el asegurador conocía o debía conocer el hecho omitido o declarado inexactamente. Este conocimiento debe provenir de cualquier persona que participa en la póliza del contrato. Por ejemplo, si el médico que reconoce al asegurado no diagnostica una enfermedad, actuando por parte de la aseguradora, la terminación no procede.
- Cuando el asegurador renuncie a impugnar el contrato por esta causa. En este aspecto creemos que la ley olvidó que la reticencia o falsa declaración puede provenir de dolo o culpa grave; entonces una renuncia a este efecto vendría a contradecir el espíritu del contrato; creemos que en la práctica esto no tiene razón de ser y que no existe asegurador

que pactara semejante circunstancia.

- Si se omite contestar alguna de las preguntas del asegurador, salvo que la omisión signifique, según el cuestionario, tenerla por contestada en un sentido que no corresponda a la verdad de los hechos;

### 3. Reducción:

Por reducción del contrato de seguro debe entenderse como la rebaja en el monto de la suma asegurada a que se obligó a pagar el asegurador, y sucede en los casos que establece la ley para balancear la correlación que existe entre prima y suma asegurada, de manera que ésta no resulte excesiva con relación a la primera. Dentro de los casos de reducción encontramos los siguientes:

- a) La suma asegurada se reduce para el asegurador cuando ha habido declaración inexacta u omisión sin mala fe o culpa grave, si sucede el siniestro sin que se haya notificado dentro del mes antes referido, siempre que el riesgo sea asegurable no obstante la declaración;
- b) Como existe la obligación de comunicar la agravación del riesgo, su incumplimiento produce la reducción de la suma asegurada en la misma forma que se estableció en el inciso anterior. Este mismo caso de reducción se daría si fueran varias las personas o cosas aseguradas, si la agravación se refiere a una sola, ya que sólo cubriría a las demás, si le es imposible demostrar que no las había asegurado separadamente (Artos. 912-913); y

- c) También hay posibilidad de reducir la suma asegurada si se omite dar el aviso del siniestro dentro del término que fija la ley (Arto. 914). Pero la ley no es clara en cuanto al monto de esa reducción, porque al remitirnos al artículo 896, prácticamente no dice nada. Hubiese sido mejor establecer el monto de la reducción.

#### 4.9 EN QUE CASO O CASOS SE DA LA NULIDAD, LA RESCISIÓN O LA REDUCCIÓN DEL SEGURO DE DAÑOS:

- a) **Nulidad:** Existe cuando se dá el sobreseguro con dolo o mala fe;
- b) **Rescisión:** Se puede rescindir un contrato de seguro cuando se celebra ignorando la existencia de otros seguros. Cuando se omite intencionalmente dar el aviso de que existe seguro doble o se contrata para obtener provechos ilícitos, los aseguradores quedan liberados de sus obligaciones. También se rescinde si la cosa asegurada desaparece por causas ajenas al contrato o si desaparece el riesgo. Cuando el daño no exige el pago total de la suma asegurada, se considera que hay una rescisión parcial, ya que el seguro continúa vigente por el saldo, salvo que se hubiere pactado la rehabilitación automática, la que tiene como efecto de que el contrato se reinicia en sus alcances originales; y
- d) **Reducción:** La reducción se refiere a la disminución de las obligaciones del asegurador y se puede dar en los siguientes casos: Si el asegurado incumple su obligación de atenuar o evitar que se agrave el riesgo; si el objeto asegurado disminuye de valor sustancial, sólo en este caso la reducción se puede dar en la prima o en la suma asegurada; y, cuando el

asegurado entorpece el derecho del asegurador para subrogarse y exigir el resarcimiento del daño.

#### 4.10 VALOR DEL SEGURO Y SUMA ASEGURADA

Al producirse el siniestro el asegurador hace un estudio del daño que se ha causado para cuantificarlo. No es al capricho de las partes que se fija la cuantía. Lo que se juzga es el valor del interés asegurado al momento de suceder. Un cuadro de un pintor famoso, por ejemplo, probablemente se le daría más valor según el número de años que tenga, o si fuera el que mejor expresa el estilo del artista. Ese valor que se le dá al bien con ocasión del daño, se le llama valor del seguro. Ahora bien, determinar el valor del seguro no significa que el asegurador deba pagar la cuantía fijada. Para pagar la indemnización a que se comprometió deberá tomar en cuenta la suma asegurada o sea la cantidad límite hasta donde la sociedad aseguradora se obligó según el contrato.

La relación que se dá entre el valor del seguro y suma asegurada, en cuanto a expresiones monetarias determina tres situaciones necesarias de conocer:

- a) **Sobresseguro:** Sucedería en el caso de que la suma asegurada fuera mayor que el valor del seguro o interés asegurado. Un inmueble cuyo valor es de Q.20,000.00, se asegura en Q.45,000.00. Esta desproporción no la permite la ley con base en que el seguro no tiene un fin lucrativo para el asegurado;
- b) **Seguro pleno:** Si el valor del seguro coincide con la suma asegurada, surge el seguro pleno. Un bien cuyo valor o interés asegurado es de Q.20,000.00 está asegurado en Q.20,000.00. Este caso es factible y no encuentra obstáculo legal. Aclaramos, empero, que la indemnización no coincide exactamente si el daño fuera total, porque a esa suma

asegurada la sociedad aseguradora le hace los descuentos que se acostúmbren pactar en las pólizas, como sucede con el deducible que opera en los seguros de automóvil, o sea la suma que se descuenta del monto que tiene que pagar el asegurador, y

- c) Infraseguro: Esta relación se dá cuando la suma asegurada es menor que el valor del seguro. Por ejemplo, un bien que vale Q.60,000.00 se asegura en Q.30,000.00. A este respecto, el tercer párrfo del artículo 933 del Código de Comercio, dice: "Salvo pacto en contrario, si la suma asegurada es inferior al interés asegurado, el asegurador estará obligado a pagar una suma que esté en la misma relación, respecto del monto del daño causado, que la que existe entre el valor asegurado y el valor íntegro del interés asegurable".

Una de las recomendaciones que sugiere la metodología jurídica principalmente en materia de formulación legal, es que las normas sean claras; que se entiendan. Si leemos el párrafo transcrito, nos damos cuenta cuán difícil resulta su interpretación. Pero tomando en cuenta el ejemplo anterior, creemos que su sentido es el siguiente: Si el bien asegurado en Q.60,000.00, se destruye totalmente, el asegurador debe pagar Q.30,000.00. Si se destruye o se daña en un valor de Q.40,000.00 ¿cuánto pagará? El problema lo resuelve la regla de tres:

$$Q.60,000.00 \quad \underline{\hspace{2cm}} \quad Q.30,000.00$$

$$Q.40,000.00 \quad \underline{\hspace{2cm}} \quad X$$

$$\frac{Q.40,000.00 \times Q.30,000.00}{Q.60,000.00}$$

El resultado de esta multiplicación y división es Q.20,000.00. Esta es la cantidad que tendrá que pagar el asegurador.

A todo lo anterior debe agregarse que cuando ocurre un siniestro, si la indemnización a pagar no llega a la suma asegurada, porque el valor del daño es menor, el seguro sigue vigente por el saldo de la suma asegurada. Así también en el caso de infraseguro, la doctrina considera que la persona interesada en la traslación del riesgo es asegurador de sí mismo, porque por su cuenta va a correr el faltante que no le pagará el asegurador.

#### 4.11 INDEMNIZACION:

La indemnización que deba pagar el asegurador, como ya quedó expresado, es el valor del interés asegurado o valor del seguro, siempre dentro del límite de la suma asegurada y siguiendo las pautas de la póliza. Esta indemnización comprende en primer lugar, el daño emergente que viene a ser el interés asegurado o valor del seguro, apreciado en el momento del siniestro. Pero pueden asegurarse provechos esperados o rendimientos probables, en donde la forma de fijar la cuantía del daño y la posible indemnización, ya no se sujetan a un análisis objetivo, como en el daño emergente, sino a una apreciación abstracta. Si se dejó de cumplir un contrato ya celebrado como resultado del siniestro, ese es un provecho esperado, porque el asegurado no percibirá algo que tenía exactamente previsto. En cambio, una cosecha de café sujeta a diversas expectativas, es un rendimiento probable, porque es difícil ser exacto en el volumen o cantidad que se puede recolectar.

Con relación a este tema puede darse el caso de que

un bien, sin mala fe de las partes, es asegurado por una suma que va más allá de su valor real. En este caso el seguro no es nulo; pero debe reducirse en cuanto a las obligaciones de las partes. Al presentarse la solicitud, el asegurador bonifica al asegurado el excedente de la prima pagada en cuanto al período que quede por transcurrir, y, como consecuencia, se rebaja la suma asegurada.

Como se ha fijado un valor específico del bien, objeto del seguro, para los efectos del resarcimiento del daño, es ese el que se toma en cuenta para la cuantía de la indemnización; pero si el asegurador prueba que al momento del siniestro ese valor pactado excede en un veinte por ciento del valor real, su obligación se limita hasta ese excedente.

La indemnización se le paga al beneficiario del seguro. Pero, como las cosas aseguradas pueden soportar gravámenes hipotecarios, prendarios, el acreedor está legitimado de pleno derecho para recibir la indemnización hasta el monto de su acreeduría. El pago que el asegurador haga a quien esté legitimado como beneficiario, se tiene por bien hecho si no constan en las pólizas los gravámenes o no se le notificó la existencia de los mismos.

Por último, cuando el asegurador paga la indemnización, se subroga en los derechos y acciones que el asegurado tenga en contra de la persona autora del daño, siempre que no se haya causado en forma intencional y que los autores sean el cónyuge, los descendientes o ascendientes del asegurado, en cuyo caso no hay subrogación.

#### 4.12 OBJETO Y RIESGO:

El objeto asegurado puede estar individualizado o

designarse en forma genérica. Este objeto, no obstante estar asegurado, puede entrar en el tráfico jurídico, conforme el siguiente régimen:

- a) Si es enajenado, debe hacerse saber al adquirente la existencia del seguro al momento de celebrar el acto o contrato; y al asegurador, dentro de los quince días siguientes. El adquirente se subroga en los derechos y obligaciones del enajenante, pero le asiste el derecho de no continuar con el contrato;
- b) Cuando el objeto asegurado es gravado, debe dársele noticia de ello al asegurador, notificándole o anotándolo en la póliza, para que éste tenga posibilidad de informar sobre cualquier circunstancia que modifique, rescinda o termine el contrato, y que el acreedor pueda ejercitar los derechos del asegurado; y
- c) El objeto asegurado al verse afectado por el siniestro, debe ser conservado en el estado en que se encuentra. El asegurado no puede variarlo sin el consentimiento del asegurador, salvo que se trate de preservar un interés público o para evitar o disminuir un daño.

En cuanto a los riesgos asegurables, salvo pacto en contrario y pagando una prima especial, están excluidos y no se responde de daños causados por vicio propio del objeto asegurado, terremoto, huracán, guerra extranjera, guerra civil, o causados por personas que participen en huelgas, motines o alborotos populares. Si sucede el siniestro, el asegurado tiene la obligación de evitar o disminuir el daño; y serán por cuenta del

asegurador los gastos que ocasionen las medidas que tome el asegurado en cumplimiento de esa obligación, sin que puedan cargarse al monto de la indemnización. Si existe infraseguro, los gastos los soportarán ambas partes.<sup>39</sup>

#### 4.13 FIGURAS MERCANTILISTAS COADYUVANTES DEL SEGURO MARITIMO:

Tomando en consideración la magnitud de los riesgos económicos que asumirían las empresas aseguradoras con respecto a la emisión de un seguro de instalaciones marítimo-portuarias en caso de que ocurriera un siniestro, es necesario e ilustrativo para ese fin, definir brevemente las figuras mercantilistas siguientes: Seguro Doble o Múltiple o Coaseguro, el Reaseguro y la Cesión de Cartera, como instituciones coadyuvantes en los riesgos asumidos por las empresas aseguradoras.

1. Seguro Doble o Múltiple o Coaseguro (Arts. 923 al 925 del Código de Comercio)

“Un mismo bien puede asegurarse con dos o más aseguradoras, por el mismo riesgo e igual interés lo que configura el seguro doble o múltiple. Si al ocurrir el siniestro previsto se dieran las reclamaciones del asegurado, podría darse el caso de que la suma de las indemnizaciones fuera mayor que el valor objetivo del daño causado, lo que daría un resultado de enriquecimiento y no

indemnización. A fin de evitar esas consecuencias, la ley establece las siguientes normas:

- a) La persona que contrate más de un seguro con relación a un mismo bien, riesgo e interés, debe poner en conocimiento del asegurador la existencia de los otros seguros, dentro de los cinco días siguientes a la celebración de cada contrato. Este aviso debe darse por escrito e informar de las sumas aseguradas y nombres de los aseguradores;
- b) Si se contratan varios seguros sin que exista mala fe y el monto de las obligaciones de los aseguradores excede el valor del interés asegurado, cada uno responderá proporcionalmente según su respectivo contrato, hasta completar el valor total del daño. El interés, entonces, tiene un valor económico y viene a ser el valor del seguro o valor real del daño que causó el siniestro, juzgado objetivamente al momento de suceder; y
- c) Habiendo varios seguros, un asegurador puede pagar el monto total del daño; en esa circunstancia tiene derecho a repetir en contra de los demás aseguradores para resarcirse de las cuotas proporcionales que les correspondía pagar. Si uno de los

seguros que integran el seguro doble o múltiple, se rige por el derecho extranjero, el asegurador únicamente puede invocar o ejercitar el derecho de repetición si prueba que la legislación que lo rige tiene contemplado el reparto proporcional<sup>40</sup>. En la legislación española al seguro doble o múltiple, se le denomina Coaseguro; al respecto el autor José María Ruíz Soroa, ilustra el tema indicado lo siguiente:

- "La imposibilidad económica de asumir en su totalidad un riesgo por un sólo asegurador, sobre todo cuando se trata de grandes riesgos como los marítimos, ha hecho aparecer la figura del coaseguro, con la finalidad de repartir entre varios aseguradores el riesgo asumido. El coaseguro supone una relación compleja que presenta dos facetas diversas: entre los distintos coaseguradores existe un pacto o acuerdo de reparto del riesgo; entre cada coasegurador y el asegurado existe una relación contractual de seguro referente a una cuota parte del interés asegurado. Ambas facetas son inexcusablemente necesarias: si existieran varias relaciones de seguro con aseguradores diversos pero no pacto interno entre ellos estaríamos ante un supuesto de seguro

40

---

René Arturo Villegas Lara. Op. Cit. Págs. 232/33.

cumulativo.

-Lo más frecuente en la práctica es que el coaseguro se realice en un único contrato de seguro, de forma que en la misma póliza aparecen los dos aspectos de la institución: las relaciones entre aseguradores y con el asegurado. Sin embargo, cabe que el coaseguro se realice mediante diversos contratos<sup>41</sup>.

## 2. El Reaseguro

"Dentro del negocio del seguro se encuentra prevista la rentabilidad del negocio empresarial. Los cálculos actuariales permiten un margen "seguro del negocio del seguro". Pero esa efectividad de la empresa no se agota ahí; se consolida más aún con el reaseguro, que viene a ser otro contrato de seguro, con la particularidad de que el asegurador pasa a ser sujeto asegurado. Por ejemplo, la Aseguradora Fenix, Sociedad Anónima, asegura las obras de abrigo (rompeolas mayor Oeste y rompeolas menor Este de Puerto Quetzal, en una suma de CIENTO MILLONES DE QUETZALES (Q.100.000,000.00). Para no correr sólo ésta el riesgo de pagar la indemnización si sucede el siniestro, la aseguradora se reasegura con una reaseguradora, celebrando un contrato mediante una póliza y pagando una prima. Efecto: trasladar al reasegurador el riesgo de pagar eventualmente la indemnización del seguro contratado para proteger las obras de mar. En consecuencia, el reaseguro es un contrato por el cual el asegurador traslada al reasegurador todo o parte de su propio riesgo.

Este contrato se encuentra regulado, del artículo 1020 al 1023 del Código de Comercio, Decreto número 2-70 del Congreso de la República, en donde se le señalan las siguientes particularidades:

---

41

- a) Los contratos de reaseguro deben registrarse en la entidad fiscalizadora --Superintendencia de Bancos--, no siendo necesarias las legalizaciones que se exigen cuando los documentos provienen del extranjero.
- b) A diferencia de que el asegurador sólo puede ser una persona jurídica organizada conforme el derecho guatemalteco, el reasegurador sí puede ser un ente extranjero;
- c) En lo que fuere pertinente, el reaseguro se rige por las normas internacionales que sean aplicables.
- d) Las divergencias con motivo del contrato se resuelven por arbitraje, con árbitros que deberán ser técnicos sobre la materia, debiendo tomar en cuenta para dictar su laudo, los usos y costumbres del reaseguro.
- e) El asegurado primitivo no tiene ninguna relación jurídica con el reasegurador, como tampoco la tiene el beneficiario. Este contrato, aunque indirectamente se relacione con el contrato de seguro inicial, sólo vincula al asegurador con el reasegurador."<sup>42</sup>

**Definición:**

"Por el contrato de reaseguro el reasegurador se obliga a reparar dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, la deuda que nace en el patrimonio del reasegurado a consecuencia de la obligación por éste asumida como asegurador en un contrato de seguro.

- El reaseguro ha permitido a la industria de seguros la solución de uno de los mayores problemas planteado por la enorme cuantía económica de los bienes que se someten a

su cobertura: la atomización o división de los riesgos.

- El reaseguro puede ser simple (también llamado especial o particular) o por tratado (a veces denominado general o en abono). Son dos modos o formas de estipular el reaseguro y ambos sirven para que un primer asegurador ceda a un segundo (reasegurador) parte del riesgo que en su patrimonio producen uno o varios seguros. Por el primero, el asegurador y el reasegurador establecen la cuantía, forma y circunstancias bajo las que aquél asegura con éste la totalidad o parte de uno o varios seguros ya asumidos y determinados por el asegurador. Mientras que por el tratado o convenio general el asegurador y el reasegurador establecen la clase, cuantía, forma, condiciones y circunstancias bajo las que aquél cederá a éste los seguros que en el futuro entrarán en la cartera del asegurador. La realidad actual es el predominio del reaseguro por tratado frente al reaseguro simple o particular. Generalmente, todas las Compañías de seguros tienen estipulado un tratado con un reasegurador y acuden al reaseguro simple o especial.
- El contrato de seguro funciona entre las partes como si el de reaseguro no existiese, y, en consecuencia, las relaciones entre asegurado y asegurador se regirán íntegramente por las prescripciones del contrato de seguro estipulado entre ellos.

La regla general es naturalmente la ausencia de relaciones jurídicas entre el asegurado originario y el reasegurador. No surgen entre ellos relaciones porque cada uno es parte en contratos diversos y las relaciones obligatorias o derechos de que son titulares uno y otro se dirigen hacia un sujeto distinto.<sup>43</sup>

### 3. Cesión de Cartera

\*El contrato de cesión de cartera se dá cuando una aseguradora cede a otra empresa aseguradora el conjunto de los contratos de seguro de uno o varios ramos en que opera. Este contrato constituye una substitución del sujeto asegurador y se encuentra previsto en el artículo 45 de la Ley de Constitución y Organización de Empresas de Seguros, Decreto Ley número 473. Para la celebración de este contrato, que debe constar en escritura pública, se requiere la autorización previa de la Superintendencia de Bancos.<sup>44</sup> Arts. 46 y 48 de la Ley precitada. Más ampliamente explicado en los arts. 47, 49 y 50 del mismo Decreto Ley.

#### 4.14 EMPRESAS DE SEGUROS LEGALMENTE AUTORIZADAS PARA OPERAR EN GUATEMALA, que al 8 de enero de 1998, se encontraban bajo la supervisión de la Superintendencia de Bancos:

1. Departamento de Seguros y Previsión de El Crédito Hipotecario Nacional;
2. Comercial Aseguradora Suizo Americana, Sociedad Anónima;
3. Compañía de Seguros Generales G & T, Sociedad Anónima;
4. Empresa Guatemalteca Cigna de Seguros, Sociedad Anónima;
5. Seguros Universales, Sociedad Anónima;
6. La Seguridad de Centroamérica, Compañía de Seguros, Sociedad Anónima;

7. Seguros Panamericana, Sociedad Anónima;
8. Seguros Alianza, Sociedad Anónima;
9. Aseguradora General, Sociedad Anónima;
10. Seguros El Roble, Sociedad Anónima;
11. Aseguradora Guatemalteca, Sociedad Anónima;
12. Seguros de Occidente, Sociedad Anónima;
13. Aseguradora La Ceiba, Sociedad Anónima;
14. Aseguradora Fénix, Sociedad Anónima;
15. Columna, Compañía de Seguros, Sociedad Anónima;
16. Aseguradora de la Nación, Sociedad Anónima;
17. Aseguradora Principal, Sociedad Anónima (pendiente de iniciar operaciones); y
18. Aseguradora Integral, Sociedad Anónima (pendiente de iniciar operaciones).

**NOTA:**

El Departamento de Seguros y Previsión de El Crédito Hipotecario Nacional, es un ente estatal de seguros, con la salvedad que, de conformidad con el Acuerdo Gubernativo número 276-97, que derogó el Acuerdo Gubernativo sin número de fecha 10 de mayo de 1968, desde el 12 de abril de 1997, ya no ostenta el poder monopólico sobre el servicio de seguros y fianzas a todas las dependencias estatales, municipalidades, entidades descentralizadas y autónomas; en consecuencia, desde esa fecha quedan en libertad de asegurar sus bienes con cualquiera de las restantes empresas privadas de seguros de naturaleza mercantil que operan en el país, las cuales se rigen por el Decreto Ley

número 473 de fecha 4 de mayo de 1966.

#### 4.15 COSAS ASEGURABLES:

Atendiendo a la esencia o espíritu del seguro, cualquier interés económico que se tenga para que no se produzca un siniestro, puede asegurarse, caso contrario sería hacer nugatoria su existencia. En la actualidad los tres grandes ramos de seguros son: a) El de Vida; b) El de Accidentes y Enfermedades; y c) El de Daños. En el presente caso, siendo el objetivo principal de esta tesis, encontrar soluciones prácticas y legales al problema de la inseguridad portuaria con respecto a su obra u obras de mar, el autor ha determinado que, conforme a los artículos 22 y 34 de las Leyes Orgánicas de las Empresas Portuarias "Quetzal" y "Santo Tomás de Castilla", respectivamente, que son las más importantes del país, en concordancia con los artículos 919 y 938 del Código de Comercio, es legalmente asegurable todas las obras de infraestructura y demás bienes que conforman las instalaciones marítimo-portuarias de las referidas empresas, por encuadrar perfectamente dentro de uno de los tipos de seguro contra daños en general, cuya función es prevenir cualquier daño de los no asignados a otros en especial.

### **CAPITULO III**

## **ESTRUCTURA DE UNA POLIZA O CONTRATO DE SEGURO DE INSTALACIONES MARITIMO-PORTUARIAS**

### **1. FORMALIDADES DE LA POLIZA**

#### **1.1 Contenido:**

El artículo 887 del Decreto número 2-70 del Congreso de la República -Código de Comercio-, establece el contenido de una póliza de seguro de daños en general; en el presente caso lo aprovechamos para garantizar instalaciones marítimo-portuarias, debiendo contener:

- a) El lugar y fecha en que se emita;
- b) Los nombres y domicilio social del Asegurador y Asegurado y la expresión, en su caso, de que el seguro se contrata por cuenta de tercero;
- c) La especificación con claridad de la cosa o cosas aseguradas;
- d) La naturaleza de los riesgos cubiertos;
- e) El plazo de vigencia del contrato, con indicación del momento en que se inicia la cobertura y de aquel en que termina;
- f) La suma asegurada;
- g) La prima o cuota del seguro y su forma de pago;
- h) Las condiciones generales y demás cláusulas estipuladas entre las partes contratantes;

- i) La firma autorizada del Asegurador, la cual podrá ser autógrafa o sustituirse por su impresión o reproducción;
- j) Los anexos y endosos deben indicar la identidad precisa de la póliza a la cual correspondan y las renovaciones, además el período de ampliación de la vigencia del contrato original;

## 1.2 El Documento:

Como ya se indicó en páginas anteriores, el contrato de seguro es un documento pre-redactado e impreso en sus estipulaciones generales por ser un contrato de adhesión; además debe ser aprobado previamente por la Superintendencia de Bancos; de manera que los convenios particulares se escriben en los espacios que el impreso tiene previstos.

## 2. FORMATO DE LA POLIZA

(Ejemplo Básico)

COMPAÑIA DE SEGUROS GENERALES "XX", SOCIEDAD ANONIMA

xx avenida xx-xx, zona xx

Teléfonos: xx al xx, Apartado Postal xx, Guat, Guat, C. A.

**POLIZA DE SEGURO DE INSTALACIONES MARITIMO-PORTUARIAS**Póliza No. 001

Suma Asegurada Q. \_\_\_\_\_

Prima: Q. \_\_\_\_\_

Desde: 01 de enero de 1999  
(a las 12 horas)

Gastos de Emisión Q. \_\_\_\_\_

Hasta: 31 de dic. de 1999  
(a las 12 horas)

Decreto 1422 Q. \_\_\_\_\_

IVA Q. \_\_\_\_\_

TOTAL Q. \_\_\_\_\_

LA COMPAÑIA DE SEGUROS GENERALES "xx", SOCIEDAD ANONIMA

Denominada en adelante la Compañía, con domicilio en la ciudad de Guatemala, República de Guatemala, con base y de acuerdo con las declaraciones formuladas en la solicitud respectiva que forma parte del presente Contrato,

ASEGURA A: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

Denominada en adelante el Asegurado, con domicilio en: Puerto Quetzal, municipio de San José del Departamento de Escuintla, contra pérdidas o daños a los bienes o intereses asegurados, causados por los riesgos indicados como cubiertos en las Condiciones Particulares y/o Especiales de la Póliza.

La Compañía conviene con el Asegurado, sujeto a las Condiciones Generales,

Particulares y/o Especiales de esta póliza y a las que posteriormente, con aceptación del Asegurado o por disposición legal, se agreguen mediante Endoso o Anexo, que en caso de siniestro en cualquier época durante el período de vigencia de la póliza arriba indicada, la indemnización no podrá exceder de la suma asegurada que le esté asignada a cada inciso, del valor real o del interés asegurable en el momento del siniestro, cualquiera sea menor.

La suma asegurada arriba indicada, corresponde al total de las sumas parciales y/o especificadas en las Condiciones Particulares y/o Especiales de la Póliza.

Por su parte el Asegurado o el contratante, según sea el caso, conviene en cancelar el total de la prima arriba anotado, correspondiente al período de seguro o hacer pagos parciales como se pacte en contrario, según el Anexo de "Pagos Fraccionados" correspondiente.

De conformidad con el tercer párrafo del artículo 673 del Código de Comercio (Contratos mediante pólizas), se insertan textualmente los párrafos primero y segundo del mismo. En los contratos cuyo medio de prueba consista en una póliza, factura, orden, pedido o cualquier otro documento similar suscrito por una de las partes, si la otra encuentra que dicho documento no concuerda con su solicitud, deberá pedir la rectificación correspondiente por escrito, dentro de los quince días que sigan a aquel en que lo recibió, y se considerarán aceptadas las estipulaciones de ésta, si no se solicita la mencionada rectificación.

Si dentro de los quince días siguientes, el contratante que expide el documento no declara al que solicitó la rectificación, que no puede proceder a ésta, se entenderá aceptada en sus términos la solicitud de este último".

En testimonio de lo cual, se firma y sella la presente, en la ciudad de Guatemala, República de Guatemala, el 15 de enero de 1999.

(Firma)

(Firma)

Revisado

Presidente, Gerente o Apoderado

Texto aprobado por la Superintendencia de Bancos en Resolución No. \_\_\_\_\_ de fecha \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 199\_\_

3. **CONDICIONES GENERALES DE LA POLIZA DE SEGURO DE INSTALACIONES MARITIMO-PORTUARIAS.**
- 3.1 **NULIDAD DE LA POLIZA.** Esta Póliza será nula en su totalidad si el Asegurado hubiere ocultado o tergiversado cualquier hecho o circunstancia en relación con este seguro o el objeto del mismo, ya sea antes o después de una pérdida.
- 3.2 **AVISO Y PRUEBA DE PERDIDA.** El Asegurado debe dar aviso inmediato a la Compañía de toda pérdida o daño que pudiese dar origen a una reclamación bajo esta Póliza; el Asegurado está, además, obligado a entregar a la Compañía, dentro de los noventa días siguientes a la fecha de la pérdida o daño (a menos que se acuerde otro plazo), una declaración escrita, detallada y bajo juramento, de la pérdida o daño sufrido. Si el Asegurado, por cualquier motivo, dejare de reportar dicha pérdida o daño, o de presentar la declaración jurada -dentro del término ya dicho- perderá su derecho de reclamación, a menos que pruebe que circunstancias ajenas a su voluntad le impidieron dar el aviso oportuno del siniestro.
- 3.3 **AJUSTE DE PERDIDA.** El Asegurado acepta someterse a interrogatorio, bajo juramento, por la persona o personas que al efecto sean nombradas por la Compañía, en relación con cualquiera y con todos los detalles relativos a la reclamación que sea presentada con base a esta Póliza y hará, dentro de lo que esté a su alcance, que todas las personas que tuvieren algún interés sobre los bienes asegurados, lo mismo que los trabajadores a su servicio, que tuvieren alguna relación con tales bienes, se sometan a igual interrogatorio. Asimismo, se obliga a exhibir, para su examen, todos los libros de contabilidad, cuentas, facturas y cualesquiera otros comprobantes que fueren necesarios o copias auténticas de los mismos, en caso de haberse perdido los originales, dentro de un tiempo razonable y en el lugar que designare la Compañía o sus representantes legales y permitirá que se obtengan extractos o copias de los mismos.

- 3.4 **VALUACION DE LA PERDIDA.** A menos que en el endoso agregado a esta Póliza se convenga de otro modo la Compañía no será responsable por una cantidad mayor que el valor real de los bienes asegurados por esta Póliza, al momento en que ocurra la pérdida, destrucción o daño de dichos bienes.

El valor de los bienes a indemnizar por la Compañía será determinado atendiendo a dicho valor real, haciéndole la deducción por depreciación, cualquiera que sea la causa que la produzca, y en ningún caso excederá de lo que en ese momento costaría al Asegurado el reparar o reponer tales bienes con otro de igual clase y calidad.

- 3.5 **PAGO DE PERDIDAS.** Toda reclamación cuyo valor hubiera sido determinado conforme a la cláusula anterior será pagado al Asegurado dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha de la presentación de las pruebas necesarias para justificar su derecho a la indemnización correspondiente, a satisfacción de la Compañía de conformidad con la ley.
- 3.6 **PRORRATEO:** Si al ocurrir un siniestro amparado por esta Póliza, el valor asegurado de los bienes fuera menor que su valor real, entonces la Compañía únicamente estará obligada a pagar una proporción de la pérdida resultante igual a la proporción que exista entre el valor real de los bienes y el valor asegurado por esta Póliza.
- 3.7 **REDUCCION Y RESTAURACION DEL SEGURO.** Cada reclamación pagada conforme a esta Póliza, reduce en igual cantidad el total de la suma asegurada, a menos que la misma sea restablecida mediante el pago de una prima adicional en la proporción que corresponda.
- 3.8 **INDEMNIZACION PROPORCIONAL.** Queda entendido y convenido que en caso de destrucción o daño de bienes asegurados compuestos de varias partes, la Compañía responderá solamente en la proporción que, del valor asegurado, corresponda a la parte dañada o destruida.

- 3.9 **CLAUSULA DE EXCLUSION.** Esta Póliza no cubre pérdida o daños que, directa, o indirectamente, sean ocasionados por guerra, invasión, acto de enemigo extranjero, hostilidades u operaciones militares (exista o no declaración de guerra), guerra civil, insubordinación, motín, levantamiento militar o popular, insurrección, rebelión, revolución, poder militar o usurpación de poder, ley marcial o estado de sitio o cualquiera de los eventos o causas que determinan la proclamación o el mantenimiento de la ley marcial o estado de sitio, ni las pérdidas o daños que resulten o sean consecuencia de tales hechos. Cualquier pérdida o daño que sobrevenga durante la subsistencia de condiciones anormales (bien físicas o de otra naturaleza), que directa o indirectamente sea ocasionada por cualquiera de dichas ocurrencias o hechos o que sea resultado o consecuencia de ellos, se estimará como pérdida o daño no amparado por este seguro, excepto en cuanto el Asegurado pruebe que tal pérdida o daño ocurrió independientemente de la existencia de tales condiciones anormales. En toda acción judicial, litigio u otro procedimiento en que la Compañía alegue que en virtud de las disposiciones de esta cláusula la pérdida o daño invocado no está amparado por este seguro, la obligación de probar que tal pérdida o daño está amparado recaerá sobre la Compañía.
- 3.10 **PRESCRIPCION.** Todas las acciones derivadas de la presente Póliza, prescriben en dos (2) años, contados desde la fecha del acontecimiento que les dió origen.
- 3.11 **PERITAJE.** En caso de desaveniencia entre el Asegurado y la Compañía sobre el monto de cualquier pérdida o daño, la cuestión será sometida a dictamen de un perito nombrado por escrito por ambas partes. Si no se pusieren de acuerdo en el nombramiento de un solo perito, se someterá el caso a la resolución de dos, nombrados uno por cada parte. Estos peritos antes de empezar sus labores, nombrarán un tercero para caso de discordia.

En caso que los dos peritos no se pongan de acuerdo en el nombramiento del tercero dirimente, éste será nombrado por un Juez de Primera Instancia del ramo Civil de esta Capital.

Las costas y gastos de honorarios del perito tercero que se originen con motivo del peritaje, estarán a cargo de la Compañía y del Asegurado por partes iguales. Los honorarios de los Peritos nombrados por las partes correrán a cargo de quien los nombre.

- 3.12 RESCISION DEL SEGURO. El Asegurado podrá, en cualquier tiempo, exigir la cancelación del presente seguro, quedando entendido que la fracción de prima correspondiente al tiempo durante el cual la Póliza haya estado en vigor, calculada según la tarifa ordinaria de los seguros a corto plazo, quedará en propiedad de la Compañía. A su vez la Compañía tendrá el mismo derecho de cancelar en cualquier época esta Póliza, en cuyo caso deberá notificarlo así al Asegurado, devolviendo la fracción de prima correspondiente al tiempo que falte por correr hasta la terminación del contrato. En este caso el seguro cesará en sus efectos 15 días después de haber sido notificado el Asegurado.

3.13 RIESGOS CUBIERTOS

Esta Póliza cubre exclusivamente las pérdidas o daños materiales que sufran los bienes asegurados a consecuencia directa de:

- 1) Choque de buques con instalaciones marítimo-portuarias (rompeolas, diques o malecones, márgenes de defensa de las dársenas y muelles);
- 2) Asolvamiento de canales de acceso y dársenas de maniobras, y 3) Hundimientos

3.14 RIESGOS ESPECIALES EXCLUIDOS EN LA COBERTURA QUE PUEDEN SER INCLUIDOS MEDIANTE CONVENIO EXPRESO Y PAGO DE PRIMA ADICIONAL CORRESPONDIENTE.

- 1) Maremoto, Inundación, Tifón, Tornado, Marejada, Terremoto, Temblor y/o Erupción Volcánica e Incendio Consecutivo;
- 2) Explosión e Incendio Consecutivo;

- 3) Motín, Huelgas y/o Alborotos Populares e Incendio Consecutivo;
- 4) Daño Malicioso;
- 5) Naves Aéreas, Objetos Caídos de las Mismas y/o Colisiones de Vehículos Terrestres;
- 6) Huracán, Ciclón, Vientos Tempestuosos y/o Granizo;

### 3.15 COASEGURO Y OTROS SEGUROS.

La Compañía no será responsable por un porcentaje mayor de cualquier pérdida indemnizable que el que exista entre la cantidad asegurada y el valor real de los bienes en el momento del siniestro, ni por un porcentaje mayor que el que exista entre el monto de esta póliza y el valor conjunto de todos los seguros existentes sobre los mismos bienes que cubran el riesgo que ha originado la pérdida. Si la póliza comprende varios incisos, la presente cláusula será aplicable a cada uno de ellos por separado. Cuando en el momento de un siniestro exista otro u otros seguros sobre los mismos bienes, el asegurado está obligado a declararlo por escrito a la Compañía al presentar su reclamo, indicando el nombre de los aseguradores, las sumas aseguradas y los riesgos cubiertos. Si el asegurado omite este aviso, la Compañía quedará liberada de sus obligaciones en lo que respecta a dichos bienes o parte de bienes.

### 3.16 SUBROGACION.

La Compañía se subrogará hasta el límite de la cantidad pagada, en todos los derechos y acciones que por causa del daño sufrido correspondan al Asegurado.

La Compañía quedará liberada de sus obligaciones en la medida en que por actos u omisiones del Asegurado, se le impida subrogarse en los derechos que éste tendría de exigir el resarcimiento del daño.

### 3.17 AGRAVACION DE RIESGO.

Si en el curso de la vigencia del Contrato ocurren agravaciones esenciales, el Asegurado deberá dar aviso a la Compañía, el día hábil siguiente de que tal agravación sea de su conocimiento, para que ésta emita el endoso que contenga las nuevas bases de aceptación o la terminación de la cobertura, firmado por su representante o apoderado. La falta de aviso ocasionará la reducción o anulación total al derecho de indemnización del Asegurado.

### 3.18 PAGO DE PRIMA.

La prima es la retribución o precio del seguro y conforme la ley deberá pagarse por el Asegurado en el momento de la celebración del contrato. No obstante, se conviene como pacto en contrario que la obligación del Asegurado de pagar a la Compañía la prima, será dentro de los XX días siguientes a la fecha en que se emita o inicie la vigencia de la póliza cualquiera sea posterior. Es y queda convenido la condición resolutoria expresa, que si el Asegurado deja de pagar la prima al vencer el plazo fijado como pacto en contrario, el contrato de seguro quedará resuelto y sin ningún efecto ni validez legal desde el día del vencimiento del período de pago, sin necesidad de declaratoria judicial, ni de emisión de endoso de cancelación y la Compañía relevada de cualquier responsabilidad, de conformidad con lo previsto en los artículos: 1278 y 1581 del Código Civil.

El porcentaje de la prima correspondiente, conforme tabla de corto plazo, para el período en que estuvo vigente el contrato de seguro y la totalidad de los gastos cargados en la póliza, quedarán ganados y en propiedad definitiva de la Compañía, de conformidad con lo previsto en el artículo 1583 del Código Civil, como justiprecio de los servicios prestados por la Compañía durante el período en que el contrato estuvo vigente.

"Queda entendido y convenido que en caso de ocurrir un siniestro total, el Asegurado está obligado a pagar la prima y los gastos

convenidos para el período total de la vigencia de la póliza como condición previa para que la Compañía entre a conocer el reclamo. Si la pérdida fuere parcial, la Compañía únicamente devengará la Prima correspondiente a la indemnización pagada, que será lo que el Asegurado está obligado a pagar al presentar su reclamo o bien lo que la Compañía le pueda descontar de la indemnización.

### 3.19. LIBROS, INVENTARIOS O REGISTROS.

Para los efectos de esta Póliza, el Asegurado practicará con las formalidades de ley por lo menos una vez al año, un inventario de las existencias cubiertas por el seguro, y, a menos que tal inventario haya sido practicado dentro de los doce meses anteriores a la fecha de inicio de cobertura de esta Poliza, el Asegurado queda obligado a inventariar las existencias dentro de los treinta días corridos siguientes a la fecha referida.

**EN FE DE LO CUAL, LA COMPAÑIA DE SEGUROS GENERALES "XX", SOCIEDAD ANONIMA, emite la presente Póliza, en la ciudad de Guatemala, República de Guatemala, el día quince de enero de mil novecientos noventa y nueve.**

(Firma)  
Revisado

(Firma)  
Presidente, Gerente o Apoderado

Texto aprobado por la Superintendencia de Bancos en Resolución número XX de fecha XX de XX de 19XX.

#### **4. CONDICIONES PARTICULARES**

PARA ADHERIR Y FORMAR PARTE DE LA POLIZA No. 001

SUMA ASEGURADA: Q. XX

BIENES ASEGURADOS:

##### **4.1 OBRAS DE MAR:**

- a) Rompeolas Mayor (Oeste) ] Obras de Abrigo
- b) Rompeolas Menor (Este) ]
- c) Malecón o Dique Secundario (Norte) ] Obras de Protección
- d) Márgenes de la Dársena de Maniobras]
- e) Canal de Acceso y Salida de los Buques
- f) Dársena de Maniobras

##### **4.2 SEÑALIZACION MARITIMA VISUAL O AYUDAS A LA NAVEGACION.**

- a) Faros, Boyas, Balizas
- b) Estación de radio comunicaciones banda marina

##### **4.3 OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN ZONA DE OPERACIONES MARITIMO-TERRESTRE.**

- a) Muelle Comercial o Muelle Principal, con rampa para buques con el sistema Roll-on, Roll-off
- b) Muelle Sur o Muelle de Servicios.
- c) Muelle Pesquero
- d) Muelle de Servicio o Enlace (interconexión)

**4.4 OTROS BIENES MARITIMO-PORTUARIOS.**

- a) Vigas de Coronamiento
- b) Bitas
- c) Protección Catódica

Ubicados en Puerto Quetzal, municipio de San José del departamento de Escuintla

Forman parte de la presente póliza los anexos números: 1, 2, 3, 3-A, 4, 5 y 6.

## 5. CONDICIONES ESPECIALES

### COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES "XX", S. A.

Los anexos que a continuación se describen, son para adherir y formar parte de la Póliza número 001 del Seguro de Instalaciones Marítimo Portuarias, expedida por la COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES "XX", SOCIEDAD ANONIMA, a favor de EMPRESA PORTUARIA QUETZAL, con vigencia del 01 de enero de 1999 al 31 de diciembre de 1999  
 (a las 12:00 horas) (a las 12:00 horas)

### ANEXO No. 1

#### **TERREMOTO, TEMBLOR Y/O ERUPCION VOLCANICA E INCENDIO CONSECUTIVO**

mediante el pago de la prima adicional correspondiente y con sujeción a las siguientes,

#### **CLAUSULAS:**

PRIMERA: No obstante lo que se dice en contrario en las Cláusulas de la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias a la cual se adjunta el presente Anexo, la protección de la misma se extiende a cubrir los bienes asegurados contra pérdidas o daños materiales causados directa e inmediatamente por terremoto, temblor y/o erupción volcánica, así como incendio a consecuencia indubitable de Terremoto, Temblor y/o Erupción Volcánica.

Sin embargo la Compañía no será responsable conforme este Anexo, de las pérdidas o daños que sufran los bienes asegurados, cuando se hayan originado por otra convulsión de la naturaleza o perturbación atmosférica distinta de terremoto, temblor y/o erupción volcánica.

La excepción que contempla el párrafo anterior, rige aún cuando la convulsión de la naturaleza o perturbación atmosférica haya sido causado

por terremoto, temblor y/o erupción volcánica.

Para los efectos de este Anexo se entiende por terremoto o temblor el sacudimiento del terreno ocasionado por fuerzas internas del globo terraqueo.

**SEGUNDA:** En caso de pérdida o daños materiales a la propiedad asegurada cubierta por el presente Anexo, se aplicará el procedimiento que se establece en las Condiciones Generales impresas en la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-portuarias.

**TERCERA:** Cuando, como consecuencia inmediata y directa de maremoto, inundación, tifón, tornado, marejada, terremoto, temblor y/o erupción volcánica, o de incendio consecutivo a estos riesgos, todo o parte de una obra o bien esté asegurado por este Anexo o cuando todo o parte de dicha obra o bien sufre derrumbe, hundimiento o cuarteaduras que afectaren su estabilidad, las estipulaciones y cobertura del presente Anexo quedarán vigentes, tanto respecto de la obra o bienes como de su contenido.

En los demás casos y solamente cuando el origen directo e inmediato del derrumbe, hundimiento o cuarteaduras, no sea maremoto, inundación, tifón, tornado, marejada, terremoto, temblor y/o erupción volcánica, o incendio consecutivo, a estos riesgos se aplicará lo establecido en las Condiciones Generales de la Póliza

**CUARTA:** El presente Anexo sólo cubre las pérdidas o daños materiales que excedan de Q.XX quetzales o del XX por ciento (XX%) del valor real de las obras o de los bienes asegurados; para este efecto se aplicará el límite que resulte menor, a beneficio del Asegurado.

**QUINTA:** Queda entendido que son aplicables las Cláusulas de la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias, que no se opongan a las del presente Anexo.

**ANEXO No. 2****EXPLOSION E INCENDIO CONSECUTIVO**

mediante el pago de la prima adicional correspondiente y con sujeción a las siguientes,

**CLAUSULAS:**

**PRIMERA:** No obstante lo que se dice en contrario en las Cláusulas de la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias a la cual se adjunta el presente Anexo, la protección de la misma se extiende a cubrir los bienes asegurados contra pérdida o daños materiales causados directa e indirectamente por explosión, así como los causados por incendio consecutivo a explosión, ya sea que tal explosión ocurra dentro o fuera de las obras o bienes descritos en el texto de la propia Póliza.

**SEGUNDA:** En caso de pérdida o daños materiales a las obras o a los bienes asegurados cubiertos por el presente Anexo, se aplicará el procedimiento que se establece en las Condiciones Generales impresas en la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias.

**TERCERA:** Queda entendido que son aplicables las Cláusulas de la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias, que no se opongan a las del presente Anexo.

**ANEXO No. 3****MOTIN, HUELGAS Y/O ALBOROTOS POPULARES E INCENDIO  
CONSECUTIVO**

mediante el pago de la prima adicional correspondiente y con sujeción a las siguientes,

**CLAUSULAS :**

**PRIMERA:** No obstante lo que se dice en contrario en las Cláusulas de la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias a la cual se adjunta el presente Anexo, la protección de la misma se extiende a cubrir los bienes asegurados contra pérdidas o daños materiales causados directa e inmediatamente por:

1. El acto de cualquier persona que intervenga junto con otras personas en cualquier alteración del orden público, sea o no con relación a una huelga o disturbio obrero, siempre que no constituya ninguno de los hechos señalados en la Cláusula Segunda de este Anexo.
2. La acción de toda autoridad legalmente constituida que tenga como fin la represión de tal alteración del Orden Público, o la tentativa de llevar a efecto tal represión, o la aminoración de las consecuencias de tales alteraciones.
3. El acto premeditado realizado por cualquier huelguista impedido de trabajar debido a un disturbio de carácter laboral o con el fin de activar una huelga. Quedan asimismo cubiertos los daños derivados de cualquier acto o acción realizado para contrarrestar un disturbio obrero.
4. La responsabilidad de la Compañía por las consecuencias de los acontecimientos cubiertos conforme a los numerales anteriores, se limita a indemnizar los daños o pérdidas materiales que sufran los bienes asegurados, incluyendo las causadas por incendio o saqueo que tengan por origen directo e inmediato cualquiera de los acontecimientos previstos

en dichos numerales.

**SEGUNDA:** Es entendido que el presente Anexo no cubre:

- a) Pérdidas o daños indirectos, de cualquier clase o naturaleza, que resulten de la pérdida de los bienes asegurados o del daño sufrido por ellos tales como falta parcial o total de ganancias, pérdidas o daños por demora y pérdida parcial o total de mercado;
- b) Pérdidas o daños que resulten de la suspensión parcial o total del trabajo, o del retraso o interrupción de cualquier procedimiento u operación;
- c) Pérdidas o daños ocasionados por destrucción de los bienes o el daño sufrido por ellos, por orden del Gobierno de Jure o de Facto o de cualquiera otra autoridad pública, municipal o local, con jurisdicción en toda la República o en el área en donde se encuentren situados los bienes asegurados;
- d) Pérdidas o daños de cualquier naturaleza que, directa o indirectamente, sean ocasionados por o resulten de o sean consecuencia de cualquiera de los hechos siguientes: guerra, invasión, acto de enemigo extranjero, hostilidades u operaciones militares (exista o no declaración de guerra), guerra civil, insubordinación, conmoción civil que asumiere las proporciones de o llegase a constituir un levantamiento popular, levantamiento militar, insurrección, rebelión, revolución, poder militar o usurpación de poder, o acto de cualquier persona que actúe en nombre de, o en relación con, cualquier organización con actividades dirigidas a la destitución por la fuerza del Gobierno de jure o de facto o el influenciarlo mediante el terrorismo o la violencia.
- e) En general, todas las pérdidas o daños que no estén claramente comprendidas en la Cláusula Primera de este Anexo.

**TERCERA:** No obstante lo dispuesto en la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias, si el seguro adicional a que se refiere el presente Anexo se cancela a petición del Asegurado, antes de su vencimiento normal, la Compañía no tendrá obligación de devolver a

dicho Asegurado la prima que ha cobrado por el mismo ni parte de ella.

**CUARTA:** En caso de pérdida o daños materiales a los bienes asegurados cubiertos por el presente Anexo, se aplicará el procedimiento que se establece en las Condiciones Generales impresas en la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias.

**QUINTA:** El presente Anexo sólo cubre las pérdidas o daños materiales que excedan de Q. xxx o del xxx por ciento (xxx%) del valor real de los bienes asegurados y para este efecto se aplicará el límite que resulte menor, a beneficio del Asegurado.

**SEXTA:** Queda entendido que son aplicables las Cláusulas de la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias, que no se opongán a las del presente Anexo.

**ANEXO No. 3-A****DAÑO MALICIOSO**

mediante el pago de la prima adicional correspondiente y con sujeción a las siguientes,

**CLÁUSULAS:**

**PRIMERA:** La protección del Anexo de "PERDIDAS O DAÑOS MATERIALES POR MOTIN, HUELGAS Y/O ALBOROTOS POPULARES E INCENDIO CONSECUTIVO" se extiende mediante el presente Anexo, a cubrir las consecuencias inmediatas y directas de todo daño malicioso que afecte los bienes asegurados por la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias.

Para los efectos del presente Anexo se entiende por daño malicioso la pérdida de los bienes asegurados o daño ocasionado a los mismos y causado en forma directa e inmediata por actos maliciosos o intencionales de cualquier persona física, sea que tales actos se ejecuten o no durante una alteración del orden público que esté cubierta conforme al citado Anexo de "MOTIN, HUELGAS Y/O ALBOROTOS POPULARES E INCENDIO CONSECUTIVO".

**SEGUNDA:** El presente Anexo no cubre:

- a) Las pérdidas o daños causados por explosión; ni los causados por robo o hurto en estado de tentativa, frustración o consumación; ni los causados con participación directa o indirecta del Asegurado.
- b) Las pérdidas o daños excluidos conforme a la Cláusula Segunda del Anexo de "Motín, Huelgas y/o Alborotos Populares e Incendio Consecutivo", con la salvedad de lo que cubre la Cláusula Primera de este Anexo.

**TERCERA:** Este Anexo es válido únicamente si la Compañía lo emite conjuntamente con el Anexo de "Motín, Huelgas y/o Alborotos Populares e Incendio Consecutivo" cuyas estipulaciones son aplicables al presente Anexo, con excepción de aquellas que se hayan modificado en las Cláusulas Primera y Segunda arriba indicadas.

**ANEXO No. 4****NAVES AEREAS, OBJETOS CAIDOS DE LAS MISMAS Y/O  
COLISIONES DE VEHICULOS TERRESTRES**

mediante el pago de la prima adicional correspondiente y con sujeción a las siguientes,

**CLAUSULAS:**

**PRIMERA:** No obstante lo que se dice en contrario en las Cláusulas de la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias a la cual se adjunta el presente Anexo, la protección de la misma se extiende a cubrir los bienes asegurados contra pérdidas o daños materiales causados directa e inmediatamente por caída de naves aéreas, objetos caídos de las mismas y/o colisiones de vehículos terrestres.

Sin embargo, la Compañía no será responsable por las pérdidas o daños que sufran los bienes asegurados, cuando se hayan originado por caída de naves aéreas o colisión de vehículos propiedad del Asegurado o a su servicio.

**SEGUNDA:** En caso de pérdida o daños materiales a los bienes asegurados cubiertos por el presente Anexo, se aplicará el procedimiento que se establece en las Condiciones Generales impresas en la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias.

**TERCERA:** El presente Anexo sólo cubre las pérdidas o daños materiales que excedan de XX (Q.XX).

**CUARTA:** Queda entendido que son aplicables las Cláusulas de la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias, que no se opongan a las del presente Anexo.

**ANEXO No. 6****HURACAN, CICLON, VIENTOS TEMPESTUOSOS Y/O GRANIZO**

mediante el pago de la prima adicional correspondiente y con sujeción a las siguientes,

**C L A U S U L A S :**

**PRIMERA:** No obstante lo que se dice en contrario en las Cláusulas de la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias a la cual se adjunta el presente Anexo, la protección de la misma se extiende a cubrir los bienes asegurados contra pérdidas o daños materiales causados directa e inmediatamente por huracán, ciclón, vientos tempestuosos y/o granizo.

Sin embargo, la Compañía no será responsable conforme este Anexo, por las pérdidas o daños que sufran los bienes asegurados cuando se hayan originado por terremoto, erupción volcánica, o cualquier otra convulsión de la naturaleza o perturbación atmosférica distinta de huracán, ciclón, vientos tempestuosos y/o granizo.

La excepción que contempla el párrafo anterior rige aún cuando la convulsión de la naturaleza o perturbación atmosférica haya sido causada por huracán, ciclón, vientos tempestuosos y/o granizo.

**SEGUNDA:** En caso de pérdida o daños materiales a los bienes asegurados cubiertos por el presente Anexo, se aplicará el procedimiento que se establece en las Condiciones Generales impresas en la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias.

**TERCERA:** El presente Anexo sólo cubre las pérdidas o daños materiales que excedan de XX quetzales o del X% del valor real de los bienes asegurados; para este efecto se aplicará el límite que resulte menor, a beneficio del Asegurado.

**CUARTA:** Queda entendido que son aplicables las Cláusulas de la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias, que no se opongan a las del presente Anexo.

En fe de lo cual se firman y sellan los presentes Anexos, en Guatemala, a los xxx días del mes de xxx de mil novecientos noventa y xxx en nombre de la Compañía, los suscritos funcionarios debidamente autorizados conforme a las disposiciones legales aplicables.

(Firma)

Revisado

(Firma)

Presidente, Gerente o Apoderado

El texto de los Anexos del número 1 al número 5 antes mencionados, fueron aprobados por la Superintendencia de bancos, conforme resolución número xxx de fecha xxx , que se aplicarán si en la póliza respectiva se indican como amparados, hasta los límites que se fijan y sobre los bienes descritos en dicha póliza.

**ANEXO No. 6****COASEGURO DE 80% A 100%**

Para adherir a y formar parte de la Póliza No. 001 del Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias, expedida por: LA COMPAÑIA DE SEGUROS GENERALES "XX", SOCIEDAD ANONIMA, a favor de EMPRESA PORTUARIA QUETZAL, con vigencia del 01-01-99

(a las 12:00 horas

al 31-12- 99

(a las 12:00 horas)

Con sujeción a las siguientes,

**CLAUSULAS:**

**PRIMERA:** Si al momento de un siniestro, el Asegurado mantiene un seguro vigente del 80% o más del valor real de los bienes asegurados, tendrá derecho a recuperar el 100% de cualquier pérdida parcial, sin considerarse como coasegurador, siempre que dicha pérdida no exceda, desde luego, de la suma asegurada.

**SEGUNDA:** Si por cualquier circunstancia, en el momento de un siniestro el Asegurado mantiene un seguro vigente menor del 80% del valor real de los bienes asegurados, la Compañía hará su ajuste basándose en el 80% del valor real de dichos bienes en vez del 100% y el Asegurado será coasegurador solamente por aquella proporción de la diferencia que exista entre la suma asegurada y el 80% del valor real de los bienes asegurados.

**TERCERA:** Si el Asegurado mantiene en vigor seguros en dos o más aseguradoras al mismo tiempo sobre el mismo riesgo, la Compañía ajustará su parte proporcional del seguro total como se describe en las Cláusulas Primera y Segunda de este Anexo.

**CUARTA:** El Asegurado declara que el total de los seguros en vigor cubriendo los bienes bajo esta Póliza representan el 80% del valor real de los mismos.

**QUINTA:** Si dicha Póliza tiene varios incisos o grupos de seguro, las Cláusulas del presente Anexo se aplicarán a cada inciso o grupo por separado.

**SEXTA:** Queda entendido que son aplicables las Cláusulas de la Póliza de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias, que no se opongan a las del presente Anexo.

En fe de lo cual se firma y sella el presente Anexo, en Guatemala, a los xxx días del mes de xxx de mil novecientos noventa y xx, en nombre de la Compañía, los suscritos funcionarios debidamente autorizados conforme a las disposiciones legales aplicables

(Firma)  
Revisado

(Firma)  
Presidente, Gerente o Apoderado

Aprobado por la Superintendencia de Bancos, en Resolución No. xx de de fecha \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19 \_\_\_\_.

**NOTA ACLARATORIA:** Para la elaboración del formato del ejemplo de Póliza o Contrato de Seguro de Instalaciones Marítimo-Portuarias (Ejemplo Básico), así como sus Condiciones Generales, Condiciones Particulares y Anexos, que conforman el punto número 2 del Capítulo III de este trabajo de tesis, se utilizó textos de pólizas ya aprobados por la Superintendencia de Bancos, correspondientes a la Compañía de Seguros Generales G & T, S. A. (Privada) y al Departamento de Seguros y Previsión de El Crédito Hipotecario Nacional (Estatal), así mismo varios formatos de pólizas ejemplificados en el libro "Derecho Mercantil Guatemalteco -Obligaciones y Contratos- Tomo III, Segunda Edición", del Doctor René Arturo Villegas Lara, principalmente el formato que obra en las páginas 237 y 238,

## CONCLUSIONES

**PRIMERA:** Tal y como se logró establecer en la investigación, las instalaciones marítimo-portuarias del sistema portuario nacional, no obstante estar sujetas a riesgos potenciales como cualquier otro bien asegurable, que de llegar a suceder un siniestro, crean inseguridad en los puertos y desequilibrio al Estado, no cuentan con un respaldo jurídico-económico como lo es el "seguro", que soporte el resarcimiento de daños o perjuicios y/o indemnizaciones que pudieran corresponderles.

**SEGUNDA:** En la actualidad, debido al auge del transporte marítimo internacional y que la ubicación geográfica de Guatemala constituye un eslabón importante, se considera indispensable que las instalaciones marítimo-portuarias nacionales estén aseguradas.

**TERCERA:** Las autoridades portuarias deben considerar que los siniestros no sólo pueden ocurrir por hechos naturales, sino que también por dolo o culpa de trabajadores de los puertos, como por ejemplo, mala ubicación o falta de mantenimiento de la señalización marítima visual, asesoría errónea del práctico del puerto al capitán del buque, negligencia de los patronos de los remolcadores en las maniobras de atraque y/o zarpe de los buques, no prever o hacer caso omiso de los asolvamientos, mal estado de las bitas o amarraderas, etc.

**CUARTA:** El seguro de instalaciones marítimo-portuarias de los puertos de la República, dará más confianza a los inversionistas nacionales y extranjeros para incrementar a través de los mismos, las importaciones y exportaciones de mercancías, lo cual fomentará como consecuencia, el prestigio internacional de Guatemala por contar con seguridad portuaria y por ende, contribuirá al desarrollo integral de la nación.

**QUINTA:** La falta de seguro de instalaciones marítimo-portuarias podría dar lugar a problemas entre el Estado de Guatemala vrs. Estados Extranjeros que utilizan los puertos nacionales para el comercio marítimo, con repercusiones legales incalculables.

**SEXTA:** Atendiendo a la esencia del seguro, cualquier interés económico que se tenga para que no se produzcan los efectos de un siniestro puede asegurarse, caso contrario, sería hacer nugatoria su existencia. En el

presente caso, conforme a los artículos 22 y 34 de las Leyes Orgánicas de las Empresas Portuarias "Quetzal" y "Santo Tomás de Castilla", respectivamente, que son las más importantes del país, en concordancia con los artículos 919 y 938 del Código de Comercio, es legalmente asegurable todas las obras de infraestructura y demás bienes que conforman las instalaciones marítimo-portuarias de las referidas empresas, por encuadrar técnica y jurídicamente dentro de uno de los tipos de seguro contra daños en general.

SEPTIMA: De conformidad con el artículo 1 del Decreto número 57-92 del Congreso de la República -Ley de Contrataciones del Estado- concatenado con el Acuerdo Gubernativo número 276-97, que derogó el Acuerdo Gubernativo sin número de fecha 10 de mayo de 1968 que le otorgaba al "Crédito Hipotecario Nacional", el poder monopólico sobre el servicio de seguros y fianzas a todas las dependencias estatales, municipalidades, entidades descentralizadas y autónomas, las empresas portuarias nacionales, desde el 12 de abril de 1997, quedaron en libertad de asegurar sus bienes con cualquiera de las empresas de seguros del mercado nacional.

OCTAVA: La inversión económica de las empresas portuarias, siempre será inferior a los beneficios del seguro.

## RECOMENDACIONES

**PRIMERA:** Por las razones expuestas en el apartado de las conclusiones es necesario y urgente la contratación del seguro de instalaciones marítimo-portuarias con empresas de seguros legalmente autorizadas para operar en Guatemala.

**SEGUNDA:** Los seguros deben contratarse con empresas aseguradoras que ofrezcan mayor cobertura, menor deducible, prima más baja, plazo para hacer efectiva las reclamaciones más corto, responsabilidad civil más amplia, asesoría legal más eficiente, pólizas individuales (una por cada bien mueble o inmueble asegurado) y otros servicios más favorables para el asegurado.

**TERCERA:** Dentro del ámbito de la cobertura del seguro también debe garantizarse las responsabilidades civiles de los trabajadores portuarios en el ejercicio de su cargo.

**CUARTA:** Los seguros a contratar deben cubrir todos los riesgos a que están expuestas las instalaciones marítimo-portuarias.

**QUINTA:** La suma asegurada debe ser igual al valor de la inversión efectuada en la construcción e implementación de los bienes marítimo-portuarios; de preferencia su valor real, menos la respectiva depreciación, atendiendo a la vida útil del bien asegurado.

**SEXTA:** En virtud que los Puertos "Quetzal" y "Santo Tomás de Castilla" son centros de servicios y plataformas logísticas para el comercio internacional de mercancías y, constituyen el principal eslabón de la cadena entre los medios de transporte terrestre y marítimo, es necesario la creación de Juzgados de Paz y de Primera Instancia Mercantil con competencia territorial en los departamentos de Escuintla e Izabal, para conocer entre otros asuntos de ese ramo, lo relativo a las relaciones jurídicas en que se aplique el Derecho Marítimo y los Seguros de Instalaciones Marítimo-Portuarias y otros bienes análogos. "La presente recomendación obedece a que en la actualidad únicamente existe un Juzgado de Paz y tres de Primera Instancia con competencia territorial en el departamento de Guatemala, para conocer de los asuntos de esa

materia".<sup>1</sup>

**SEPTIMA:** Incluir en el pensum de estudios de las Facultades de Ciencias Jurídicas y Sociales del país, la cátedra de Derecho Marítimo y Portuario, en vista que son pocos los profesionales del Derecho versados en esa disciplina, además, el comercio marítimo contribuye en el 85% de las importaciones y exportaciones; por lo que es necesaria una participación activa y cada día más profesional en la materia.

---

<sup>1</sup>

Acuerdos números 29-92 y 21-98 de la Corte Suprema de Justicia, de fecha 28 de septiembre de 1992 y 25 de marzo de 1998, publicados el 30 de octubre de 1992 y 31 de marzo de 1998, respectivamente.

## BIBLIOGRAFIA

### I. LIBROS:

1. Villegas Lara, René Arturo

"Derecho Mercantil Guatemalteco - Obligaciones y Contratos - Tomo III: (Segunda Edición; Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala: Editorial Universitaria, 15 de noviembre de 1989.

2. Sánchez Calero, Fernando

El Derecho Marítimo, Séptima Parte

3. Jiménez Sánchez, Guillermo J.

Derecho Mercantil (1a. Edición; Barcelona, España: Editorial Ariel, S. A., octubre 1990

4. Sorli Rojo, Víctor

Prontuario de Seguros de Transportes (1a. Edición; Madrid, España: Edita: I.M.E. Ediciones, 1989

5. Ruiz Soroa, José María (Temas I-X)

- Arranz de Diego, Angel (Temas XI - XV)

- Zabaleta Sarasua, Santiago (Temas XVI - XX)

"Manual de Derecho del Seguro Marítimo"

Escuela de Administración Marítima, Departamento

## BIBLIOGRAFIA

### I. LIBROS:

1. Villegas Lara, René Arturo

"Derecho Mercantil Guatemalteco - Obligaciones y Contratos - Tomo III: (Segunda Edición; Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala: Editorial Universitaria, 15 de noviembre de 1989.

2. Sánchez Calero, Fernando

El Derecho Marítimo. Séptima Parte

3. Jiménez Sánchez, Guillermo J.

Derecho Mercantil (1a. Edición; Barcelona, España: Editorial Ariel, S. A., octubre 1990

4. Sorli Rojo, Víctor

Prontuario de Seguros de Transportes (1a. Edición; Madrid, España: Edita: I.M.E. Ediciones, 1989

5. Ruiz Soroa, José María (Temas I-X)

- Arranz de Diego, Angel (Temas XI - XV)

- Zabaleta Sarasua, Santiago (Temas XVI - XX)

"Manual de Derecho del Seguro Marítimo"

Escuela de Administración Marítima, Departamento

de Transportes y Obras Públicas de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, España:  
Edita: Eusko Jauriaritza-Gobierno Vasco, 1993.

## II. TESIS:

### 1. Fernández Colindres, María Isabel.

"La Planificación del Desarrollo de un Complejo Portuario y la Influencia de un Adecuado Mantenimiento de sus Instalaciones". (Tesis para conferírsele el título profesional de Ingeniero Civil). Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, Guatemala, marzo de 1984.

### 2. Villanueva Sosa, María Teresa

"Los Servicios Portuarios Marítimos Nacionales y su Incidencia en la Economía."

(Tesis para obtener el grado académico de Licenciado en Administración de Empresas).

Universidad Francisco Marroquín, Facultad de Ciencias Económicas, Guatemala 1996.

### III. DICCIONARIOS:

1. Cabanellas, Guillermo

"Diccionario de Derecho Usual". Tomos I - IV: Segunda Edición: Editoria Heliasta S. R. L., Buenos Aires, República de Argentina, mayo 1977.

2. Ossorio y Florit, Manuel

"Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales". Editorial Heliasta S. R. L., Buenos Aires, República de Argentina, 1981.

3. Real Academia Española

Diccionario de la Lengua Española". Vigésima Primera Edición: Editorial Espasa-Calpe, S. A., Madrid, España, 1992.

4. Marrison, Tirso M.

"Diccionario Práctico de Sinónimos, Antónimos e Ideas Afines". Ediciones Larousse, S. A. de C. V., Marsella número 53, México, D. F. Primera Edición -Novena Reimpresión-, 1989.

### IV. DOCUMENTOS Y PUBLICACIONES VARIAS

1. "La Comercialización del Puerto y las Perspectivas del Puerto de Tercera Generación". Informe de la

Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Ginebra, Suiza, enero 1992.

2. "Aspectos Legales sobre Operaciones Marítimas". Folleto "TRAINMAR" 1996, Guatemala.
3. "Modernización de los Puertos con una Visión Estratégica". Conferencia del Señor Raúl Urzúa Marambio, Club Portuario de Campo Santa Ana Villa Alemana, Chile, marzo 1995.
4. "La Institucionalización del Subsector Acuático Nacional". (Análisis del Subsector, Propuesta de Reestructuración).
  - Capitán Rolf Meyer (alemán), Consultor Marítimo Portuario, Asesor / Experto Integrado de la Comisión Portuaria Nacional, Guatemala (CPN).
  - Ingeniera Sherry L. Ordóñez C. Consultora Independiente, Guatemala, marzo 1996
5. Revistas y Boletines Informativos del mes de Febrero de 1989 y 1998 de la Empresa Portuaria Quetzal.
6. Guía Portuaria de la Empresa Portuaria Quetzal - 1996.
7. Glosarios o Definiciones Técnicas marítimo-

portuarias más usadas. UNECPA, diciembre 1980 y Acuerdo Gubernativo número 149-95. Capítulo X, artículo 74.

8. Proyecto del Manual de Procedimientos para el Arrendamiento de Areas y Locales en Puerto Quetzal , elaborado por el Area de Organización Empresarial de la referida Empresa en agosto de 1997
9. Manuales Operativos. Acuerdos y Circulares Internas de los Puertos Marítimos de la República.
10. Procesos Judiciales consultados.
11. Publicaciones de Prensa.
12. Escrituras Públicas números 1195 de fecha 18 de diciembre de 1979 y 964 de fecha 11 de diciembre de 1985, autorizadas por el Escribano de Gobierno.
13. Contrato Administrativo número 14 de fecha 9 de mayo de 1980 del correlativo de la Empresa Portuaria Quetzal.

#### V. LEGISLACION:

1. Constitución Política de la República de Guatemala (1985).

2. Código de Comercio de Guatemala, Decreto número 2-70 del Congreso de la República.
3. Código Civil, Decreto-Ley número 106.
4. Código Procesal Civil y Mercantil, Decreto-Ley número 107.
5. "Ley del Organismo Judicial", Decreto número 2-89 del Congreso de la República.
6. Ley de Contrataciones del Estado, Decreto número 57-92 del Congreso de la República.
7. Ley de Empresas de Seguros, Decreto-Ley número 473.
8. Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, Decreto número 70-94 del Congreso de la República.
9. Ley de Transporte Marítimo, Decreto número 26-77 del Congreso de la República.
10. "Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal, Decreto-Ley número 100-85".
11. Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional "Santo Tomás de Castilla", Decreto número 4-93 del Congreso de la República.
12. Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto número 114-97 del Congreso de la República.

13. Ley de Zonas Francas de Libre Industria y Comercio, Decreto número 65-89 del Congreso de la República; modificado por el similar número 25-91.
14. Decreto número 22-73 del Congreso de la República, Creación de la Zona Franca de Libre Industria y Comercio del Puerto Santo Tomás de Castilla.
15. Decreto número 27-96 del Congreso de la República, Creación de la Zona Franca de Libre Industria y Comercio del Puerto de Champerico; reformado por el similar número 137-96.
16. Decreto número 55-79 del Congreso de la República, Declaratoria de utilidad colectiva, beneficio e interés públicas, la expropiación a favor del Estado, de la totalidad de los bienes inmuebles que conforman las fincas denominadas "Salinas Santa Rosa".
17. Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, concluida en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 y aprobada por medio del Decreto número 56-96 del Congreso de la República.
18. Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, suscrito en Marruecos el 15 de abril de 1994 y aprobado por Decreto número 37-95 del Congreso de la República.

19. Reglamento para Depósitos de Petróleo y Productos Petroleros, Acuerdo Gubernativo número 351-96; reformado por el similar 1-97.
20. Acuerdo Gubernativo número 242-90, Reglamento de la Ley de Zonas Francas de Libre Industria y Comercio-.
21. Acuerdo Gubernativo número 296-94, Reglamento para la Administración del Fondo Específico para el Desarrollo y Promoción de Zonas Francas y el Apoyo y Promoción de las Exportaciones.
22. Acuerdo Gubernativo S/N de fecha 26 de septiembre de 1979; modificado por el similar número 2-83. - Creación de UNECPA-.
23. Acuerdo Gubernativo S/N de fecha 8 de noviembre de 1979; ratificado por el similar de fecha 24 de diciembre de 1980. Declaran de Emergencia Nacional la situación prevaleciente en el sistema portuario del Litoral Pacífico de la República de Guatemala.
24. "Acuerdo Gubernativo de Intervención de la Empresa Portuaria Quetzal, número 429-96.
25. Acuerdo Gubernativo de Intervención de la Empresa Portuaria Nacional "Santo Tomás de Castilla" número 431-96.
26. Creación del Consejo Consultivo Portuario Nacional, Acuerdo Ministerial número 3651-96 del Ministerio

de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas, ampliado por el similar número 5533-96.

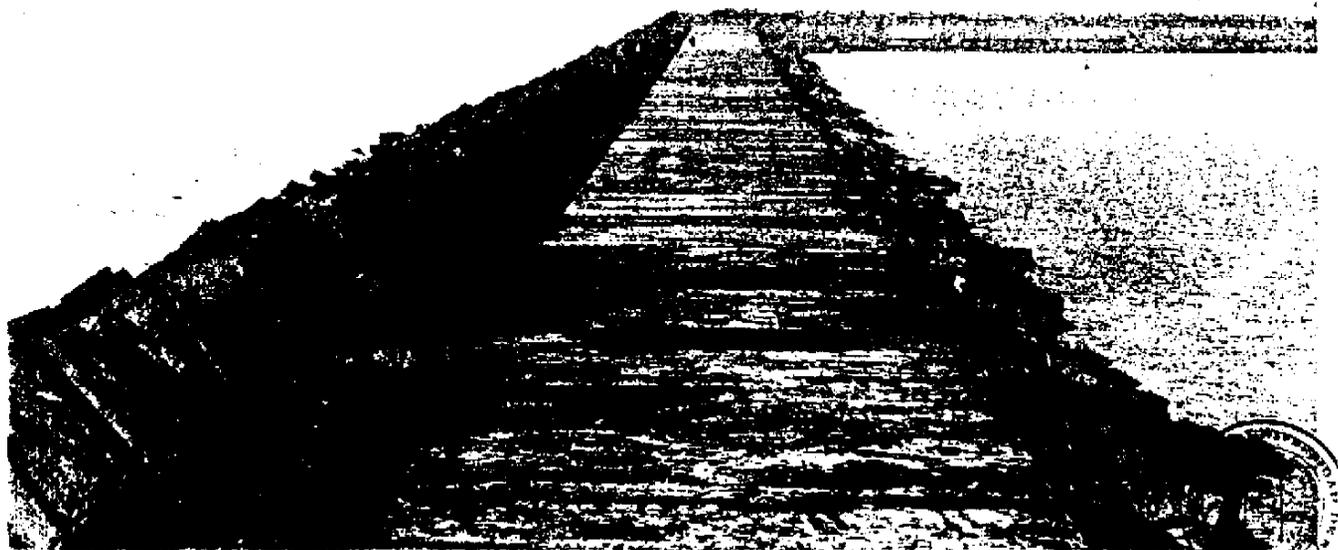
27. Acuerdo Gubernativo número 6-98, Desintervención de la Empresa Portuaria Quetzal.
28. "Comisión Portuaria Nacional, Guatemala CPN", Acuerdo del Presidente de la República, de fecha 10 de marzo de 1972.
29. Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, COCATRAM", Resolución 5-80, Managua, Nicaragua, 15 de julio de 1980.
30. Acuerdo Gubernativo número 149-95, que aprueba el Acuerdo número: 3-46-94 de Junta Directiva "TARIFA POR LOS SERVICIOS PORTUARIOS DE PUERTO QUETZAL".
31. Acuerdo Gubernativo número 276-97 de fecha 2 de abril de 1997, por medio del cual se deroga el Acuerdo Gubernativo de fecha 10 de mayo de 1968, que le otorgaba al Crédito Hipotecario Nacional de Guatemala, el poder monopólico sobre el servicio de seguros y fianzas a todas las dependencias estatales, municipalidades, entidades descentralizadas y autónomas.

# **ANEXOS**

## **VISUALIZACION ILUSTRADA DE PUERTO QUETZAL**

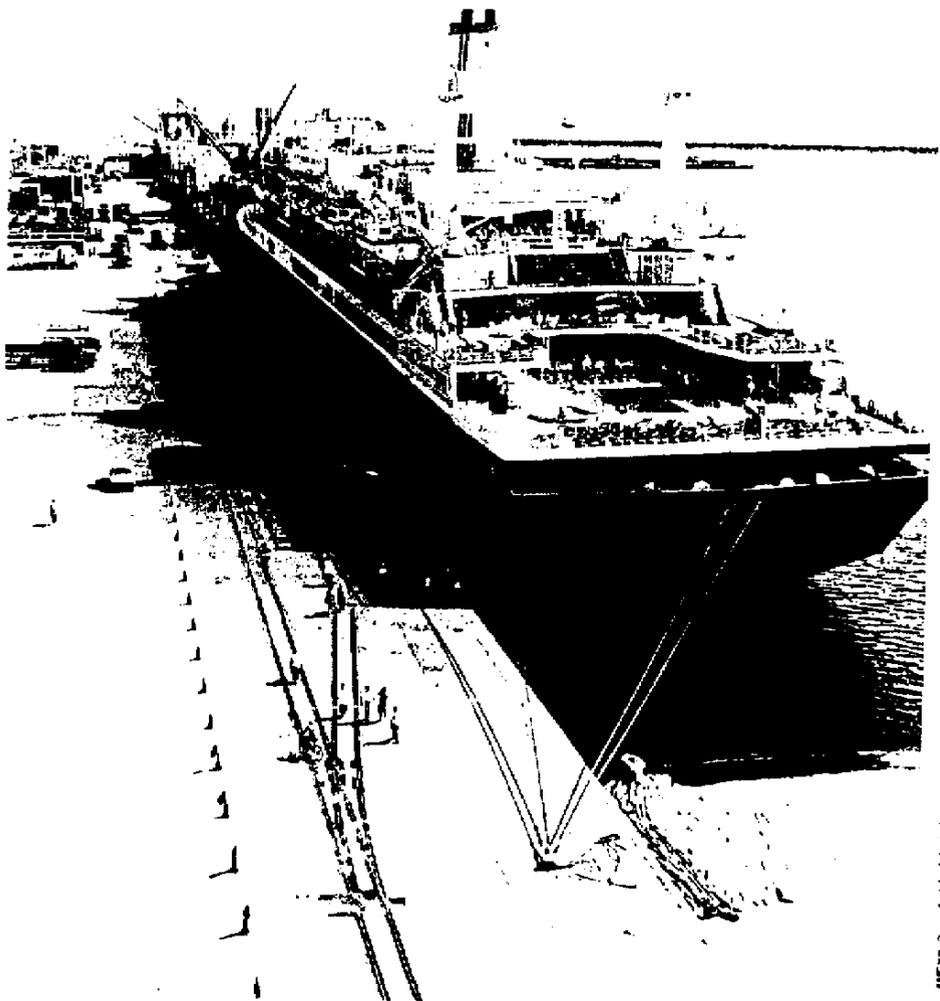


ANEXO 1: Vista aérea que muestra los rompeolas mayor (Oeste) y menor (Este), el dique o malecón Norte, los márgenes de la dársena, el canal de acceso, o de navegación, la dársena de maniobras y los muelles.

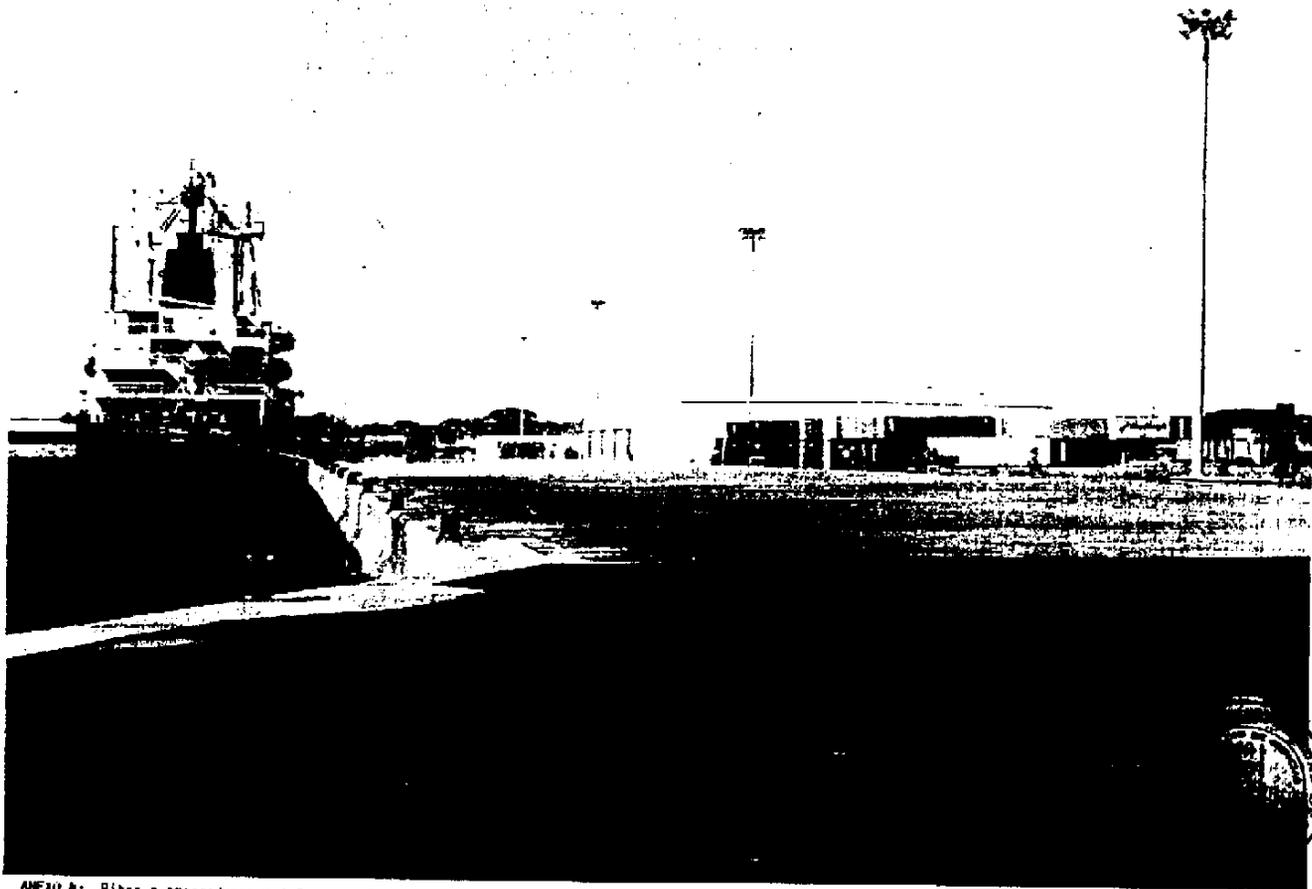


ANEXO 2 Rompeolas.

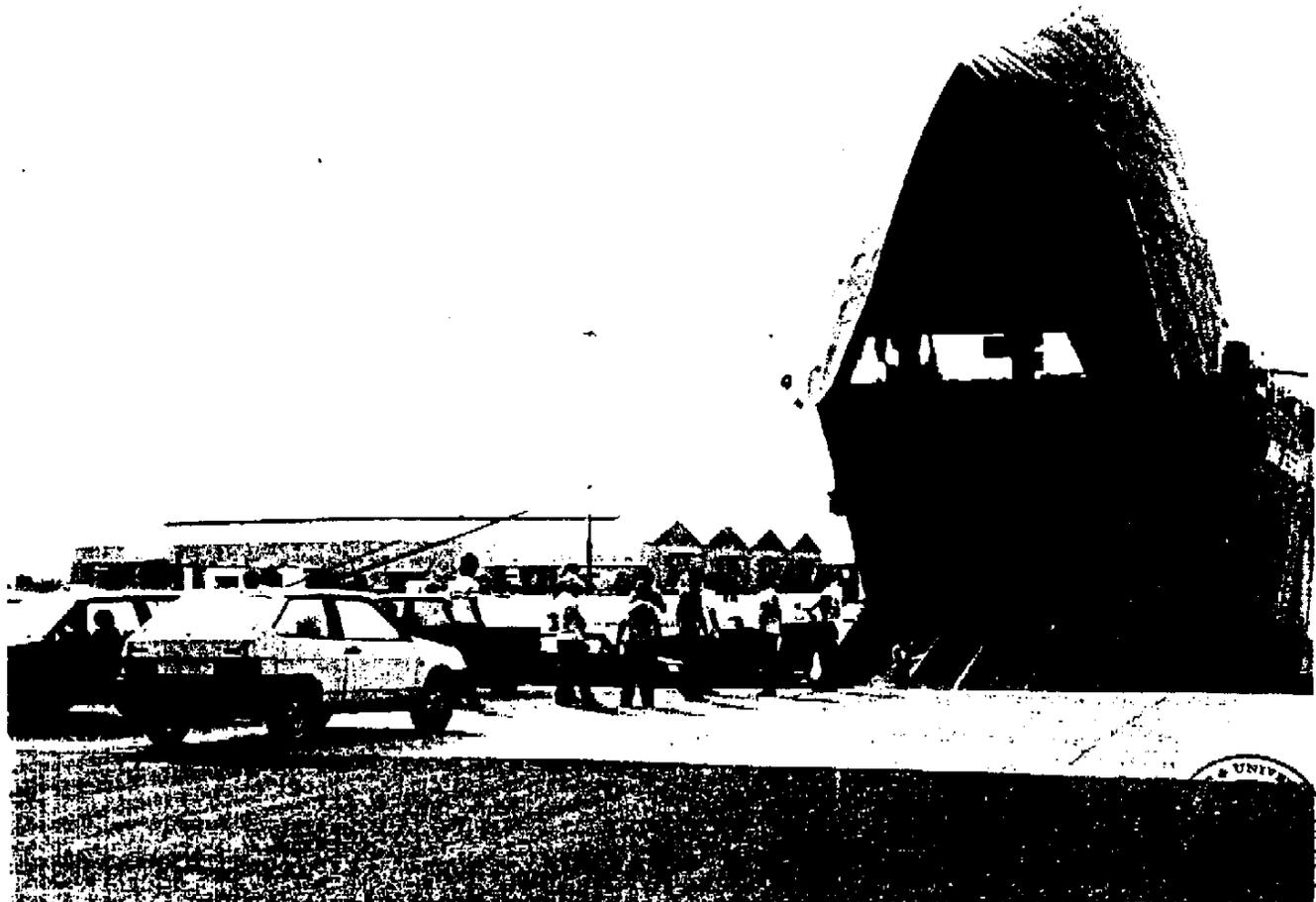




ANEXO 3. Actividad Operativa

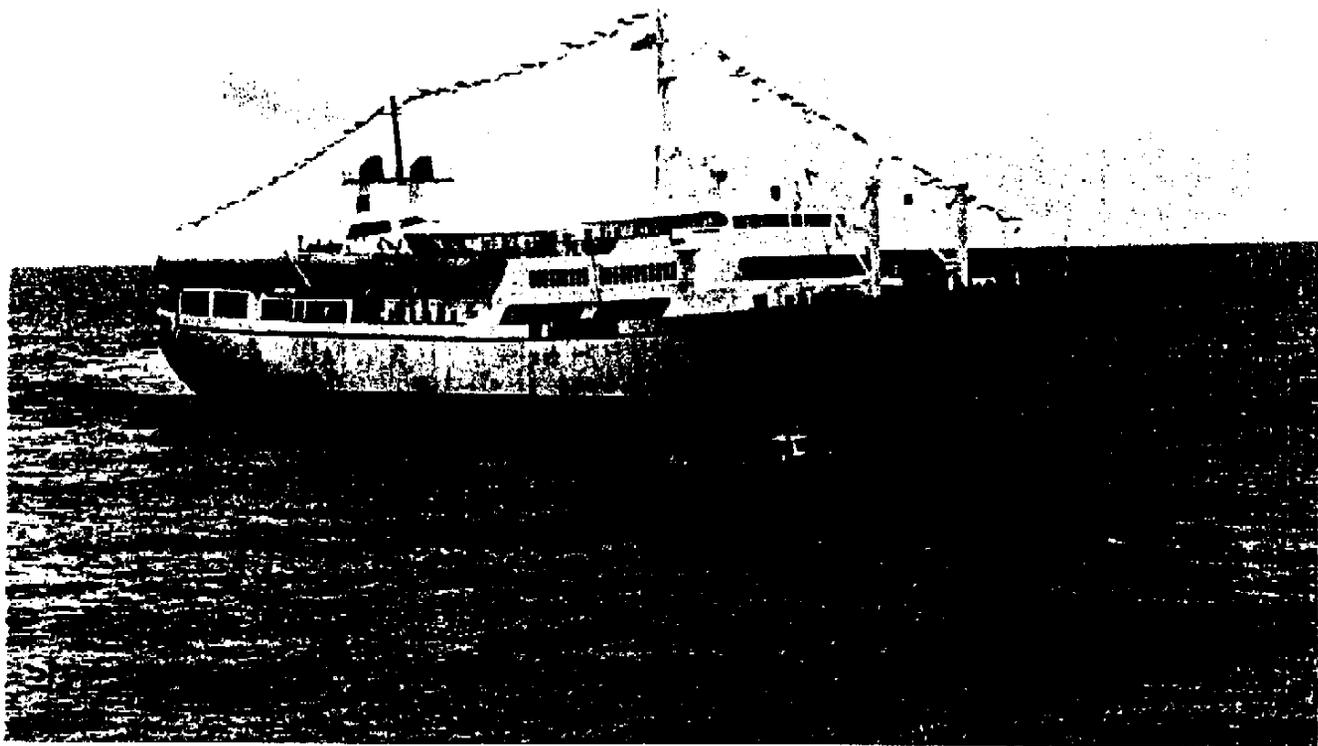


ANEXO 4: Bitas o amarraderas y defensas del muelle.



ANEXO 5: Embarque y desembarque Roll-On/Roll-Off.





ANEXO 6: Operación de practicaaje a servicio de asesoría obligatoria del Práctico del Puerto al Capitán del Buque Logos II que se encuentra en el área de fondeo esperando turno para ingresar a las instalaciones del Puerto.

ANEXO 7

## Buques Atracados en Puerto Quetzal, según Tipo Período 1991-1997

TIPO DE BUQUE	PERIODO						
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997*
<b>TOTAL</b>	434	423	506	641	606	635	647
Carga Líquida	4	7	17	17	22	22	28
Graneles Secos	31	31	45	31	84	101	185
Portacontenedores *	109	129	192	276	274	301	271
Carga General ***	221	179	194	236	157	131	68
Roll On / Roll Off	34	40	32	36	33	34	36
Pasajeros	3	6	2	15	20	32	37
Otros ***	32	31	24	30	16	14	22

- \* Incluye buques especializados para el transporte de Bananos.
  - \*\* Incluye buques especializados para el transporte de Hierro.
  - \*\*\* Incluye Fragatas, Remolcadores, Buque Hospital y Buque Biblioteca.
- Fuente: Gerencia de Operaciones y Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria.

Cálculos: Unidad de Comercialización y Mercados.

### 8 El Quetzal Informático

ANEXO 7: Buques Atracados en Puerto Quetzal, según Tipo . Período 1991-1997.

