

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

**APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL DERECHO EN EL  
ÁMBITO MARÍTIMO (CONVENIOS INTERNACIONALES) QUE  
REALIZA EL JUZGADO DE PAZ DEL PUERTO DE SAN  
JOSÉ, ESCUINTLA.**

**GERMAN ANTONIO OSORIO GARCÍA**

**GUATEMALA, MARZO DE 2006.**

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

**APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL DERECHO EN EL ÁMBITO  
MARÍTIMO (CONVENIOS INTERNACIONALES) QUE REALIZA EL  
JUZGADO DE PAZ DEL PUERTO DE SAN JOSÉ, ESCUINTLA.**

**TESIS**

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

**GERMAN ANTONIO OSORIO GARCÍA**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Guatemala, marzo de 2006



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

DECANO: Lic. **Bonerge Amilcar Mejia Orellana**

VOCAL I: Lic. **César Landelino Franco López**

VOCAL II: Lic. **Gustavo Bonilla**

VOCAL III: Lic. **Erick Rolando Huitz Enriquez**

VOCAL IV: Br. **Jorge Emilio Morales Quezada**

VOCAL V: Br. **Edgar Alfredo Valdez López**

SECRETARIO: Lic. **Avidan Ortiz Orellana**

**RAZÓN:** "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis" Artículo 43 del Normativo para la elaboración de tesis de licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.



Guatemala Octubre de 2,005



**Señor Decano**  
**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales**  
**Universidad de San Carlos de Guatemala**

Señor Decano:

Cumplo por este medio con emitir dictamen favorable al contenido de la presente tesis presentada por el **Bachiller German Antonio Osorio García**, a la cual por considerar que los convenios internacionales a los que se hace alusión, ya fueron ratificados por el Estado de Guatemala, se modificó el título quedando el mismo: **"Aplicación e Interpretación del Derecho en el Ámbito Marítimo (Convenios Internacionales) que realiza el Juzgado de Paz del Puerto de San José, Escuintla"**, en atención que la misma fue elaborada atendiendo las mas puntuales indicaciones del asesor y a que su contenido enfoca un tema de alto interés para el Estado de Guatemala, como lo es la falta de aplicación e interpretación del derecho en el ámbito marítimo, situación que se revela en el presente trabajo de investigación.

Es por ello que al emitir el mencionado dictamen, recomiendo se continúe el procedimiento que indican las normas y reglamentos de la Universidad de San Carlos de Guatemala, para la revisión, impresión y defensa de dicha tesis por su autor.

Señor Decano, deferentemente

**Lic. Edgar Allan Taylor Santos**  
**Abogado y Notario Coleg. No. 5622**  
**5ª. Ave. 15-45 zona 10 Tel 5204-9500 2367-1941**

**LIC. EDGAR ALLAN TAYLOR SANTOS**  
**ABOGADO / NOTARIO**

UNIVERSIDAD DE SAN  
CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES



**DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y  
SOCIALES.** Guatemala, cuatro de noviembre del año dos mil cinco-

Atentamente, pase al LIC. EFRAÍN ANTONIO RUIZ BARRIENTOS, para que proceda a Revisar el trabajo de Tesis del estudiante GERMAN ANTONIO OSORIO GARCÍA, Intitulado: "APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL DERECHO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO (CONVENIOS INTERNACIONALES) QUE REALIZA EL JUZGADO DE PAZ DEL PUERTO DE SAN JOSÉ, ESCUINTLA" y, en su oportunidad emita el dictamen correspondiente.-

~~MAE/sjh~~





Guatemala 06 de enero de 2006



Licenciado  
**Bonerge Amilcar Mejia Orellana**  
Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Su Despacho.



Señor Decano:


De conformidad con lo ordenado por su despacho, procedí a revisar el trabajo de la tesis del Bachiller GERMAN ANTONIO OSORIO GARCÍA, titulado "Aplicación e interpretación del Derecho en el ámbito marítimo (convenios internacionales) que realiza el Juzgado de Paz del Puerto de San José, Escuintla". El cual fue debidamente asesorado por el licenciado Edgar Allan Taylor Santos (Colegiado No. 5622).

Durante la labor de revisión me permití sugerir ciertas modificaciones, las cuales, de común acuerdo con el autor fueron trasladadas al documento final, así como, el referido trabajo de investigación se elaboró con mucha dedicación y quiero manifestar que en él, se cumplieron los requisitos que exigen las disposiciones reglamentarias en esa materia.

El marco teórico es producto de una extensa investigación documental y se complementa con aportes personales del sustentante que obedece a su experiencia personal en el ámbito marítimo, así como un excelente trabajo de campo.

Por lo que dictamino en el sentido que, se acepte la tesis para su discusión en el examen de grado correspondiente.

Sin otro particular me suscribo del señor decano, con muestras de mis mas alta consideración y estima.

  
Lic. Efraín Antonio Ruiz Barrientos  
Abogado y Notario  
Colegiado No 4842

6 calle 4-99 zona 1 Mixco, Oficina "C"  
Telefono 55689698.

UNIVERSIDAD DE SAN  
CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES



**DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y  
SOCIALES.** Guatemala, dieciséis de marzo de dos mil seis.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del (a) estudiante **GERMAN ANTONIO OSORIO GARCÍA**, titulado **APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL DERECHO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO (CONVENIOS INTERNACIONALES) QUE REALIZA EL JUZGADO DE PAZ DEL PUERTO DE SAN JOSÉ ESCUINTLA**, Artículos 31 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de Tesis.

~~MAE/wh~~











## DEDICATORIA

**A DIOS:** Todas las cosas por él fueron hechas, y sin él nada de lo que ha sido hecho, fue hecho. **Juan 1:3**

Lo que pasó, ya antes lo dije, y de mi boca salió; lo publiqué, lo hice pronto, y fue realidad. **Isaías 48:3**

Todo tiene su tiempo, y todo lo que se quiere debajo del cielo tiene su hora. Tiempo para nacer y tiempo para morir; tiempo de plantar, y tiempo de arrancar lo plantado. Tiempo de matar, y tiempo de curar, tiempo de destruir, y tiempo de edificar. Tiempo de llorar, y tiempo de reír, tiempo de endechar y tiempo de bailar. Tiempo de amar, y tiempo de aborrecer, tiempo de guerra, y tiempo de paz. **Eclesiastés 3:1 - 8**

**A mi padres:** Por su amor, comprensión y cariño en esta vida terrenal, con esto quiero honrarlos.

**A mi esposa:** Gracias, todo lo que ha hecho por mi, todo me ha servido y ha sido para bien, le pido perdón y ruego a Dios me la proteja, le de fortaleza y paz.

**A ASHLY:** Mi pedacito de gente, mi primer milagro de vida, los momentos en que te disfrute han logrado llenar un vacío en mi vida.

**A ANGHEELIO:** Mi campeón, varón con la fortaleza que me hizo falta, tu nobleza es digna de inspiración.

**A GEERSHY:** Mi esperanza, Te has convertido en un milagro de vida; y eres un testimonio de que Dios existe, no sabré cuanto te quiero por eso.

*Jesucristo es mi luz y mi camino, el Espíritu Santo mi fortaleza....  
...Dios omnipotente, dame la sabiduría de no olvidarlo nunca.*





## ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i
<b>CAPÍTULO I</b>	
1. Generalidades y antecedentes.....	1
1.1. Ambiente marítimo del planeta tierra.....	1
1.2. La necesidad de normar el ámbito marítimo.....	2
1.3. Estudio jurídico de COCATRAM ámbito marítimo C.A.....	6
1.4. Casos en el ámbito marítimo.....	8
1.4.1. Buque pesquero Angélica.....	8
1.4.2. Piloto práctico de puerto.....	9
1.4.3. Resolución de la Corte de Constitucionalidad.....	10
1.4.4. Buque Ángel Júnior 1.....	11
<b>CAPÍTULO II</b>	
2. Conceptos básicos.....	13
2.1. Doctrina de la aplicación de la norma jurídica.....	13
2.2. Doctrina de la interpretación de la norma jurídica.....	17
2.3. El derecho en el ámbito marítimo guatemalteco.....	21
<b>CAPÍTULO III</b>	
3. Organizaciones en el ámbito internacional marítimo.....	27
3.1. Organización Marítima Internacional.....	27
3.1.1. Antecedentes y generalidades.....	27
3.1.2. Definición y organización.....	28
3.1.3. Fines y propósitos.....	29
3.1.4. Normativas emitidas.....	30
3.1.4.1. COLREG.....	30
3.1.4.2. SOLAS.....	31



3.1.4.3. CLC.....	31
3.1.4.4. Load lines.....	32
3.1.4.5. MARPOL.....	32
3.1.4.6. LC.....	33
3.1.4.7. COMVENMAR (derecho del mar).....	34
3.2. Organización Internacional del Trabajo.....	35
3.2.1. Antecedentes y generalidades.....	35
3.2.2. Definición y organización.....	35
3.2.3. Fines y propósitos.....	36
3.2.4. Normativas emitidas.....	37
3.2.4.1. Examen médico a menores.....	37
3.2.4.2. Edad mínima para el trabajo marítimo.....	38
3.2.4.3. Documentos de identidad gente de mar.....	38
3.2.4.4. Salarios, horas de trabajo y dotación.....	38
3.2.4.5. Edad mínima de pescadores.....	39
3.2.4.6. Examen médico a pescadores.....	40
3.2.4.7. Enrolamiento de pescadores.....	40
3.2.5. Organización Hidrográfica Internacional.....	41

#### CAPÍTULO IV

4. Normativas existentes en el ámbito marítimo de Guatemala.....	43
4.1. Constitución Política de la República de Guatemala.....	43
4.2. Ley del Organismo Judicial.....	46
4.3. Código de trabajo.....	46
4.4. Código civil.....	47
4.5. Código penal.....	47
4.6. Código procesal civil y mercantil.....	47
4.7. Ley general de pesca.....	48
4.8. Ley de circulación de vehículos.....	48



## CAPÍTULO V

5. Entidades que tienen relación en el ambiente marítimo guatemalteco.....	49
5.1. Gubernamentales.....	49
5.1.1. Marina de la Defensa Nacional.....	49
5.1.2. Escuela Naval de Guatemala.....	50
5.1.3. Unidad para el manejo de la pesca y la acuicultura.....	51
5.1.4. Comisión Portuaria Nacional.....	52
5.1.5. Empresa Portuaria Quetzal.....	52
5.2. No gubernamentales.....	53
5.2.1. Pesca S.A.....	53
5.2.2. Atunera Maya S.A.....	53
5.2.3. Pescado de Tony.....	54
5.3. Centros de estudio superior y de servicio social.....	54
5.3.1. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la USAC.....	54
5.3.2. Centro de Estudios Superiores de la Defensa Nacional.....	55
5.3.3. Centro de Estudios Marítimos y Acuicultura de la USAC.....	56
5.3.4. Bufete Popular de la USAC.....	57
5.4. Organismo Judicial.....	57
5.4.1. Generalidades.....	57
5.4.2. Misión.....	58
5.4.3. Proceso judicial e integración.....	58
5.4.4. Ámbito marítimo.....	58

## CAPÍTULO VII

6. Análisis e interpretación del trabajo de campo.....	59
6.1. Resultado del trabajo de campo.....	59
CONCLUSIONES.....	75
RECOMENDACIONES.....	77
GLOSARIO.....	79
BIBLIOGRAFÍA.....	81



## INTRODUCCIÓN

El planeta que habitamos está compuesto por tres cuartas partes de agua y una cuarta parte de tierra, en este orden de ideas el mundo se integra en tres grandes divisiones de acuerdo con su contacto y relación con el mar, existiendo países internados en el continente, a los que se les denomina doctrinariamente mediterráneos o continentales, el extremo o contra parte de estos, son los denominados países insulares o islas, y la última división la forman los países mixtos, los cuales comparten porciones de tierra con otros Estados y son bañados a la vez, en mayor o menor cantidad por los mares y océanos del mundo.

El Estado de Guatemala tiene contacto y fronteras marítimas al norte con el océano Atlántico y al sur con el océano Pacífico; en donde existe jurisdicción por parte del Juzgado de Paz del Puerto San José, Escuintla; Con el presente trabajo de investigación, se da a conocer un problema detectado durante dieciocho años de experiencia como profesional en el ámbito marítimo, así como los conocimientos consolidados a través de los años de estudios en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, observándose una deficiencia por parte del órgano juzgador, en cuanto a la aplicación e interpretación del derecho en el ámbito marítimo, enmarcado en catorce convenios internacionales y ocho leyes nacionales incluyendo la Constitución Política de la República de Guatemala. Trazándose como objetivo general determinar como se aplica e interpreta el derecho internacional marítimo firmado por el Estado, enmarcado en los convenios y leyes en mención, para lo cual tres objetivos específicos en cuanto a la descripción de cada uno de los convenios internacionales, así como las leyes nacionales y un trabajo de campo que cubra estos dos aspectos jurídicos consolidaron la investigación.





El Estado de Guatemala ha firmado y ratificado una buena cantidad de acuerdos, protocolos, cartas de entendimiento, códigos, entre otros que regulan el Derecho Internacional Marítimo, las cuales son de poco conocimiento en algunos segmentos dentro de la sociedad y determinadas entidades gubernamentales. Así mismo se ha regulado el ámbito marítimo en Normativas internas, las cuales son de pleno conocimiento de los órganos jurisdiccionales, sin embargo tanto lo internacional como lo nacional es ley en el país, por lo que se considera importante el aporte que la presente investigación da para bienestar de la sociedad, en el ámbito marítimo esencialmente.

En cuanto al contenido de la presente investigación se principia con los antecedentes del problema, estos se subdividen para facilitar la inducción del lector al tema, el cual es muy extenso, técnico y específico; es por ello que se hace un recorrido sobre el conocimiento general en el ámbito marítimo para tener una idea amplia y específica de los mares, describiéndose aspectos geográficos, socio económicos, medio ambiente y de comercio; luego se toca aspectos del ámbito internacional, donde se hace una relación de cómo los Estados, de forma legal, doctrinaria y en base a la buena costumbre internacional han regulado el ámbito marítimo; para terminar el primer capítulo, se describen cinco casos concretos que dan a conocer una debilidad del órgano encargado de la administración de justicia, incluyendo un resumen del informe jurídico de la Comisión Centroamericana del Transporte Marítimo, realizado en el año 2002.

En el capítulo dos, con el auxilio de varios y reconocidos actores, doctos y especialistas en temas de doctrina jurídica a nivel nacional e internacional, se describen dentro de los conceptos básicos, todo lo relacionado con la doctrina de la aplicación y la interpretación de la norma jurídica en general; a continuación se hace una relación de las normas internas e internacionales en el ámbito marítimo, a la cual pudiera considerársele como el derecho en el ámbito marítimo guatemalteco;



luego en el capítulo tres, se desarrolla la descripción del ámbito marítimo internacional, bajo los organismos internacionales en los cuales Guatemala es parte.

En el capítulo cuatro se desarrolla la descripción de los artículos que expresamente se relacionan con el ámbito marítimo interno, en marcado en la Constitución Política de la República de Guatemala, Código Civil, Ley del Organismo Judicial, Código Penal, Código Procesal Civil y Mercantil, Ley General de Pesca, Ley de Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos. En el capítulo cinco se desarrollan las funciones de más de doce entidades en el orden gubernamental, civil, educación y judicial, que se consideran debieran tener participación directa en el ámbito marítimo guatemalteco.

El capítulo siete, corresponde al análisis e interpretación de resultados del trabajo de campo, realizado mediante una entrevista focal dirigida, resaltándose que existen varios entrevistados que coinciden en la creación de un juzgado especializado en el ámbito marítimo para que aplique e interprete el derecho guatemalteco en el ámbito marítimo; asimismo las conclusiones y recomendaciones que de esta investigación profesional se obtuvieron.

Para todo esto se desarrolla la metodología de la inducción y deducción en enfoque documental descriptivo, que se considera adecuada para lograr los objetivos específicos y por ende el cumplimiento del objetivo general, utilizándose como técnicas el sistema de sustentación documental, la observación directa ínter subjetiva y la entrevista a profundidad dirigida, apoyada con instrumentos como los cuestionarios cerrados y abiertos, informantes focales, una guía de entrevistas, una guía de observación, un compendio de veintidós leyes para que sirvan de base en la presente investigación, así como una inducción al tema.

## CAPÍTULO I

### 1. Generalidades y antecedentes

#### 1.1. Ambiente marítimo del planeta tierra:

Según Luis Sohn y Kristen Gustafson el planeta tierra, *“tiene una extensión superficial de 510 millones de km<sup>2</sup>, de los cuales 361 millones de km<sup>2</sup> están cubiertos de agua y 149 millones de km<sup>2</sup> corresponden al aspecto terrestre, lo anterior indica que los océanos abarcan aproximadamente el 70.58% de la superficie total del planeta, los continentes o tierra en sí, tan solo cubren el 29.42%”*,<sup>1</sup> este porcentaje nos hace entender y comprender la importancia que se debe dar a los espacios acuáticos en todos los ámbitos del desarrollo humano en el mundo; donde el Estado de Guatemala tiene libre acceso a 165 millones de km<sup>2</sup>, en el Océano Pacífico y 106 millones de km<sup>2</sup> en el Océano Atlántico. Los usos socio-económicos de los océanos, dependen de aspectos básicos como la superficie, volumen, así como su combinación de alta densidad y baja viscosidad, que los hacen apropiados para el desplazamiento de embarcaciones, barcos, etc. su composición de propiedades físicas y químicas complejas, sustentan un alto grado alimenticio para el ser humano, su opacidad a la radiación solar los hacen oscuros y junto a su enorme volumen, favorecen la ocultación de cualquier cosa, desde desechos hasta submarinos nucleares, aparte de convertirse en reguladores del clima terrestre y de la existencia humana.<sup>2</sup>

En cuanto al aspecto de contaminación y medio ambiente, el océano incita el vertido de materias sobrantes y/o desechos industriales, radiactivos, biológicos, etc. en su interior, por parte de personas, industrias, ciudades, entre otros, que quieren evitar un gasto adicional para el procesado y reciclado de sus desechos; actualmente debido a la tecnología y a la información, la mayoría de personas en todo el mundo sabe de algún caso sobre contaminación del agua marina, sin

---

<sup>1</sup> Sohn, Louis B. & Kristen Gustafson, The law of the sea, pag. 21.

<sup>2</sup> Idem.

embargo existen pocas estimaciones fiables sobre el material vertido y de los lugares de vertimiento. Más de las tres cuartas partes de la contaminación marina proviene de fuentes situadas en tierra, un tercio de éstas tienen origen aéreo, que engloba algunos contaminantes por las emisiones de vehículos, estimándose un porcentaje menor proveniente de embarcaciones, como resultado de descargas operativas, de accidentes o de basura.<sup>3</sup>

El comercio por vía marítima, es una de las actividades más importantes que la humanidad descubrió, el cual se ha venido utilizando y mejorando a través de los años, hasta llegar a los últimos adelantos, existiendo barcos con capacidad de carga para miles de contenedores. En la actualidad la humanidad no podría prescindir del comercio marítimo aunque el comercio aéreo y terrestre haya avanzado enormemente, en virtud que el primero en mención siempre será mas económico por su volumen de capacidad de carga; la excepción no ha sido Guatemala, ya que la mayor cantidad de mercancías que ingresan y salen de nuestro país es por vía marítima, solo en el año 2,003 se movilizaron alrededor de 1.408,450 toneladas de mercaderías, dividido en los rubros de importación, exportación y en transito, que fueron movilizadas por vía marítima a través de los puertos de la república.<sup>4</sup>

## **1.2. La necesidad de normar el ámbito marítimo:**

Todo las riquezas que poseen los océanos, genera la necesidad de regular la coexistencia del ser humano en estos espacios, de normar sus límites, su utilización, su explotación de forma racional y de ser posible de manera sostenible; sin embargo a través de la evolución del hombre, se han desarrollado una serie de normativas de aplicación y aceptación casi universal, que cobran cada día mayor vigencia e importancia, debido al aumento de los intercambios culturales, comerciales, económicos, etc. entre los pueblos, relaciones que nos han convertido en un mundo globalizado, principalmente en lo comercial; dichas normativas ayudan a mantener la

---

<sup>3</sup> Cfr. Sergio Porres Armas, La OMI y sus convenios hasta marzo de 2001, pag. 27.

<sup>4</sup> Comisión Nacional Portuaria, pagina principal <http://www.cpn.gob.gt> (10 abril 2005).



convivencia entre las naciones de forma armónica, pacífica y están contenidas en su conjunto, en lo que se conoce como Derecho Internacional Marítimo o Derecho del Mar. Los espacios tanto terrestres como acuáticos del planeta, están sometidos a regímenes jurídicos diversos, en primer lugar están los que se encuentran bajo la soberanía de los Estados, que comprende la tierra firme, las aguas interiores, el mar territorial y el espacio aéreo suprayacente. En segundo lugar existen unos espacios en que los Estados tienen competencia o jurisdicción sólo para fines determinados en ciertas zonas marítimas, como por ejemplo la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental. En tercer lugar, se catalogan los espacios que no pertenecen a Estado alguno y que están abiertos a la utilización común de todos ellos, los cuales se materializan en lo que es la alta mar, el espacio aéreo de ésta, el espacio ultraterrestre, con los cuerpos celestes, los fondos marinos situados más allá de las jurisdicciones nacionales, que son denominados patrimonio común de la humanidad. Finalmente se encuentran regiones sometidas a un régimen jurídico particular, como las regiones polares.

En resumen el territorio del Estado comprende entonces: a) La tierra firme, b) Las aguas interiores, su lecho y subsuelo, y c) El espacio aéreo que cubre la tierra firme, las aguas interiores y el mar territorial.<sup>5</sup> La tierra firme y su subsuelo constituyen el llamado *dominio terrestre*; las aguas interiores, el mar territorial con sus respectivos lecho y subsuelo conforman el *dominio marítimo*; y el espacio aéreo que cubre lo anteriormente descrito constituye el *dominio aéreo* del Estado; todo esto en su conjunto representa la soberanía del Estado, en la cual tiene libertad, responsabilidad y obligación de normar, aplicar y juzgar adecuadamente en beneficio de su sociedad. En este orden de ideas los buques también tienen una nacionalidad y soberanía determinada, cada Estado debe establecer los procedimientos, normas y requisitos, que sean necesarios para concederle su nacionalidad a los buques que lo soliciten, con el propósito de tener derecho a enarbolar su pabellón en los espacios acuáticos alrededor del mundo que sean jurisdiccionales de otros países o no (de acuerdo a lo descrito en párrafos

---

<sup>5</sup> Ibidem.

anteriores), cumpliendo para el efecto con las normativas nacionales y/o internacionales establecidas. Tanto el Derecho Internacional como el interno en el ámbito marítimo, tienen son para determinar la jurisdicción y la competencia, que un Estado debe poseer en sus espacios acuáticos adyacentes, especialmente la competencia de su marina, Armada, Policía Marítima, Guardacostas, etc. que serán las encargadas de velar por esos intereses. Según doctrina de Chile, *“el derecho internacional marítimo es una rama del derecho internacional, que regula el comercio y la navegación en alta mar y en general en todas las aguas navegables, determinándose que es el conjunto de normas o regulaciones de carácter internacional que rigen la convivencia en la mar”*.<sup>6</sup> El término engloba el conjunto de costumbres, leyes, tratados internacionales y decisiones de los tribunales, que atañen a la propiedad y operaciones de los buques, al transporte de pasajeros, el cargamento, así como los derechos y obligaciones de la tripulación durante los viajes. Mientras tanto, *“el Derecho del Mar es una rama también, del derecho internacional que regula las relaciones de los Estados y otros sujetos de derecho Público en los espacios marítimos”*.<sup>7</sup> Lo anterior quizás tienda a confusión, sin embargo la diferencia esencial radica, en que el Derecho Internacional Marítimo regula las relaciones de los particulares que se dan en el mar, como por ejemplo, la relación de los armadores con el Capitán del buque, con la tripulación, con la carga etc. Mientras que el Derecho del Mar regula las relaciones de los Estados como entes del Derecho Público y determina todo lo relativo a la navegación, aguas territoriales, aguas jurisdiccionales, policía marítima, seguridad marítima, etc. En la actualidad, el mar en su conjunto es materia de discusión y negociación, que de acuerdo a los intereses de cada Estado pueden surgir o derivar en conflictos, si no se desarrollan tratados específicos, los cuales deben seguir estrictamente lo reglamentado y establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, llevada a cabo en 1982, se debe tomar en cuenta además, que el espacio oceánico representa la mayor fuente de recursos para el futuro, en un mundo en el cual la escasez de alimentos, la falta de recursos naturales y el

---

<sup>6</sup> Escuela Naval, Artur Pratt, Manual de derecho internacional marítimo, pag. 65.

<sup>7</sup> Idem.

deterioro del medio ambiente serán el reto para las futuras generaciones. En términos generales un tratado, es un acuerdo celebrado entre dos o más Estados, regido por el derecho internacional y destinado a producir efectos jurídicos; existen también, aquellos celebrados entre Estados y otros sujetos del derecho internacional, como por ejemplo la Organización de Naciones Unidas, la Santa Sede, etc. Estos tratados prevalecen en las relaciones entre las partes contratantes, sobre las normas de derecho internacional general o común, sirviendo para diversos fines, se pueden presentar bajo formas variadas y recibir denominaciones diversas, tales como convenciones, pactos, acuerdos, convenios, cartas, protocolos, etc., ejemplo de esto, lo tenemos con la Carta de las Naciones Unidas, que es un tratado internacional. También pueden ser bilaterales o multilaterales. Tres teorías han tratado de explicar las relaciones entre el derecho internacional y el derecho interno, éstas son: *“la Teoría Dualista, La Teoría Monista y la Teoría Coordinadora o Conciliadora”*.<sup>8</sup> Dentro de la teoría dualista, sus más notables exponentes son Triepel y Anziotti, según esta, el derecho internacional y el derecho interno provienen de dos órdenes jurídicos diferentes y separados uno del otro, por un lado el derecho internacional emana del acuerdo entre Estados (del latín *pacta sunt servanda*) y el derecho interno deriva de la voluntad exclusiva de un Estado, sin tomar en cuenta la norma internacional.<sup>9</sup> En la teoría monista, su más ilustre representante es Hans Kelsen, esta expresa que, todo el Derecho constituye una unidad normativa, un sistema único en que las normas están subordinadas jerárquicamente; dentro de esta jerarquía, el derecho interno está subordinado al derecho internacional, del cual es sólo una derivación.<sup>10</sup> Por último en la teoría coordinadora o conciliadora, sus postulados toman parte de la teoría monista y dualista, o sea que da validez a la existencia del derecho internacional y el derecho interno, estableciendo claramente que no se deben subordinar, sino por el contrario, coordinar y/o conciliar.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Cabanellas, Guillermo Diccionario derecho usual, pag. 14.

<sup>9</sup> Garzazo y Casals, Jaime Derecho internacional público, pag. 19.

<sup>10</sup> Idem.

<sup>11</sup> Ibidem.

En 1970 la Asamblea General de las Naciones Unidas convocó, después de dos intentos anteriores (1952 y 1960) a la tercera conferencia, la cual celebró varias sesiones entre 1973 y 1982, adoptando finalmente el texto de la llamada Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, con 130 votos a favor, cuatro en contra (entre ellos los Estados Unidos y Gran Bretaña) y 17 abstenciones, quedando abierta a la firma de otros Estados, en Montego Bay, Jamaica el 10 de diciembre de 1982; esta Convención, según expresa su preámbulo, tuvo por finalidad, *“establecer un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección, la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos”*.<sup>12</sup> La Convención es un texto amplio que, en sus 320 artículos y nueve anexos, aborda la totalidad de las cuestiones relativas al derecho internacional del mar, entró en vigor el día 24 de noviembre de 1994, 10 años después de su aprobación.<sup>13</sup>

### **1.3. Estudio jurídico realizado por la Comisión Centroamericana de Transporte marítimo (COCATRAM), a la legislación nacional en el ámbito marítimo:**

La Comisión Centroamericana del Transporte Marítimo, en un estudio sobre bases jurídicas realizado en el año 2002, en la región, indica que “la Legislación Marítima de un país, es el marco legal regulador de la navegación y el transporte marítimo, una legislación marítima obsoleta e incompleta incidirá negativamente no sólo en dicho subsector, sino también en el desarrollo del comercio exterior del país”.<sup>14</sup> Continúa indicando en su informe mas adelante, “en la mayoría de los países de Centroamérica, el marco jurídico regulador de las competencias de los organismos de la administración marítima presenta traslapes y vacíos legales, que exige revisar y promulgar nueva legislación que delimite y fortalezca las competencias de manera clara y simple, las normas de derecho marítimo público y

---

<sup>12</sup> Convención de Naciones Unidas, Op. Cit.

<sup>13</sup> Idem.

<sup>14</sup> Comisión Centroamericana de Transporte, [http:// www.cocatram.org.ni/indexa.htm](http://www.cocatram.org.ni/indexa.htm), (25 febrero 2005).



privado están contenidas en instituciones jurídicas obsoletas, que requieren ser modernizadas”.<sup>15</sup> Finalmente la COCATRAM puntualiza que “Las normas de mayor jerarquía en el ordenamiento jurídico de los países de Centroamérica están contenidas en sus Constituciones Políticas, las cuales, en los aspectos comerciales y marítimos, por lo general contienen normas relativas al Derecho del Mar, Derecho Marítimo Administrativo y Derecho Marítimo Comercial; dispersas, con falta de coherencia, traslapes, vacíos legales, en su mayoría obsoleta, en gran parte están contenidas en los Libros III de los Códigos Civiles, que derivan de los Códigos español y francés del Siglo XIX”.<sup>16</sup>

En cuanto a la administración y ordenamiento jurídico de Guatemala específicamente, el mencionado organismo internacional del transporte hace ver entre otros, lo siguiente: “Las normas de mayor jerarquía en el ordenamiento jurídico de Guatemala son las de la Constitución Política de 1985, en los aspectos marítimos y comerciales establece normas relativas al Derecho del Mar, Derecho Marítimo Administrativo y Derecho Marítimo Comercial”.<sup>17</sup> Luego particulariza indicando que “En el subsector marítimo portuario el marco regulador de las competencias, funciones y atribuciones de los órganos que integran el Organismo Ejecutivo, lo conforma la Ley del Organismo Ejecutivo Decreto No. 114-97, la cual asigna las diversas competencias de la Administración Marítima en su sentido amplio, a los ministerios y entidades que conforman el Organismo Ejecutivo”.<sup>18</sup>

Este organismo regional del transporte, finalmente concluye entre otros aspectos con lo siguiente: “Guatemala en general posee una legislación de derecho marítimo público obsoleto, disgregada, incompleta; y una legislación de derecho marítimo privado también obsoleta, que afecta no sólo el subsector marítimo sino también el desarrollo del comercio exterior, a pesar de haber ratificado o adherido a un buen número de Convenios, que en su gran mayoría no han podido implementarse por falta de reglamentación, al no disponer del ente gubernamental

---

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Idem.

<sup>17</sup> Idem.

<sup>18</sup> Idem.

idóneo capaz de formular los reglamentos apropiados, aplicar y controlar las disposiciones de los mismos”.<sup>19</sup> Concluyendo la Comisión Centroamericana de Transporte, en cuanto a nuestro país en la forma siguiente: “Por tanto, Guatemala necesita la creación del ente regulador que ejerza las competencias marítima portuarias”.<sup>20</sup>

#### **1.4. Casos en el ámbito marítimo guatemalteco:**

El Ministerio de la Defensa Nacional, uno de los órganos del Estado de Guatemala, encargado de velar por los intereses de la sociedad en el ámbito marítimo, cuenta con un archivo general de documentos, donde se llevan registros de acontecimientos provenientes de las Capitanías de Puerto de la República de Guatemala, Bases Navales, entre otros, pudiéndose describir los siguientes casos:

##### **1.4.1. Buque pesquero Angélica:**

El 23 de marzo de 2001 el agregado militar y de defensa de los Estados Unidos de Norteamérica en Guatemala, informó que un guardacostas de ese país, localizó a 230 millas náuticas (fuera de aguas jurisdiccionales guatemalteca) al pesquero de nombre **Angélica I**, de bandera del Ecuador, con 229 personas y 5 tripulantes abordo; solicitando a la vez la autorización correspondiente para que atracará en el muelle comercial de Puerto Quetzal, Escuintla; realizándose los tramites de correspondientes para la repatriación de los pasajeros en esa misma fecha, posteriormente en el mes de octubre del mismo año, se repatriaron a los tripulantes vía aérea, sin embargo estos fueron capturados en el aeropuerto de Miami, Florida, USA, por haber violado las leyes migratorias de ese país y el barco quedó abandonado en aguas guatemaltecas, sin resolución judicial al respecto.<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup> Ibidem.

<sup>20</sup> Idem.

<sup>21</sup> Vid. informe CYCPQ-003-2001, archivo general, Ministerio Defensa Nacional.

#### **1.4.2. Piloto práctico de puerto:**

El Piloto Práctico de Puerto, es un profesional técnico en su empleo, con la función primordial de auxiliar al Capitán de un Buque, para que su barco ingrese seguro a un puerto determinado; en el país esta función años atrás, la ejercían normalmente extranjeros, ex-capitanes de barco o marinos radicados en el país, quienes por muchos años se desempeñaron como tales, sin embargo a principios de la década de los 90, por considerar que el sueldo que devengaban era muy poco, decidieron ponerse en huelga, con la intención de ejercer presión para obtener mejores beneficios económicos, no tomando en cuenta o restándole la importancia que este empleo se merece, pues es uno de los servicios esenciales para la sociedad guatemalteca, en virtud que por medio de los puertos de la República se moviliza el 90% del comercio nacional, y al paralizarse éste, prácticamente se estrangula la economía del país. Algo similar a lo que ocurrió con los controladores aéreos del Aeropuerto Internacional la Aurora en el año 2005.

Lo anterior trajo como consecuencia, que el Estado se apoyará en una de sus instituciones, encargada de guardar la seguridad nacional, como lo es la Marina de la Defensa Nacional del Ejército de Guatemala, para capacitar personal idóneo, con la finalidad de garantizar el funcionamiento de este servicio esencial en beneficio de la sociedad guatemalteca, situación que se logró solventar en poco tiempo afortunadamente, por lo que desde éste incidente, el Estado de Guatemala mantiene un porcentaje alto de pilotos prácticos civiles y un porcentaje mínimo pero efectivo de personal de alta y en activo de la Fuerza de Mar, para garantizar la fluidez del comercio nacional e internacional, logrando con ello que este tipo de incidentes no se vuelva a repetir, aunque en la actualidad el porcentaje de civiles es mayor. Por intereses personales de índole económica, muchos oficiales de la Marina, se han retirado para pasar a formar parte de este potencial humano técnico, lo que ha ocasionado que las ganancias obtenidas por el trabajo desempeñado, sean divididas entre mas trabajadores, con la consecuencia lógica de ganar menos, teniendo menos herramientas para poder hacer presión al Estado, con el objeto de lograr aumentos significativos sobre su mano de obra tecnificada, el grupo civil asociado, ha optado por limitar el ingreso de nuevos trabajadores técnicos, posiblemente para

mantener sus expectativas, especialmente en el orden económico. Por recaer en la figura del Ministro de la Defensa Nacional la Autoridad Marítima del Estado, se le han interpuesto recursos legales, por parte de personas con mano de obra tecnicada en este ramo, que con el afán de acceder a mejores salarios, intentando ingresar al círculo de los pilotos prácticos de puerto civiles que ya ejercen, quienes también han accionado de manera legal, contra el mismo funcionario, para contraponerse a los intereses de los primeros, ocasionando malestares, que por el desconocimiento en la materia, por parte del órgano encargado de impartir justicia, se han resuelto a medias, unos han tenido suerte y otros aun no se resuelven.

#### **1.4.3. Resolución de la Corte de Constitucionalidad con respecto a un problema jurisdiccional en el área de influencia de Puerto Quetzal:**

La Corte de Constitucionalidad de Guatemala, al fallar sobre un requerimiento de la Empresa Portuaria Quetzal, que involucra el área de influencia de las terminales de hidrocarburos en Puerto de San José, Escuintla, en un amplio dictamen, entre muchos fundamentos, base legal y considerando, resolvió la mencionada situación, sin tomar en cuenta regulaciones internacionales hechas ley por el Estado, por lo que se extrae una parte del mismo, por considerarse de apoyo en el tema:

“I. Fundamento jurídico de la impugnación... d)... ocasionado por la entrada en vigencia de la disposición gubernativa cuya constitucionalidad se discute, toda vez que con ella se extiende a una zona mar abierto – de hecho alejada del complejo portuario – la competencia de la empresa..., convirtiéndola en una empresa estatal marítima que presta servicios en mar abierto, sin que como ya se indico, su ley orgánica le confiera tal función expresamente. f)... puesto que dicha entidad autónoma del estado, fue creada con el propósito de explotar eficientemente.... y no para prestar servicios de mar abierto. ...Artículo 127 constitucional todas las aguas son bienes de dominio publico, inalienables e imprescriptibles, su aprovechamiento, uso y goce se otorgan en la forma establecida por la ley, de acuerdo con el interés social, una ley especifica regulara esta materia. Considerando III. ...el hecho de que, a la presente fecha no exista ley que regule la materia, no posibilita, que cualquier órgano emita disposición en ese sentido, porque ello no solo viola el artículo 127

relacionado si no también el 157, pues invade la esfera de competencia del poder legislativo, pretender regular esta materia en una norma de carácter reglamentario es incorrecto, ya que la constitución impone la creación de una ley específica, misma que no ha sido emitida, no obstante el mandato constitucional existente”.<sup>22</sup>

#### 1.4.4. Buque Ángel Júnior 1

En aguas del océano pacífico el 24 de mayo de 2006, un guardacostas de la Marina de la Defensa Nacional, capturó en un incidente confuso a 24 millas de la costa, al barco pesquero **Ángel Júnior 1** de bandera ecuatoriana, con 7 tripulantes, quienes no atendieron las llamadas para detener su marcha, ocasionando con ello que se realizarán disparos de advertencia, lo que trajo como consecuencia que dos de ellos salieran con heridas de arma de fuego y cinco tripulantes fueran puestos a disposición de las autoridades (migración y tribunales). Este incidente naturalmente ocasionó reclamos diplomáticos entre ambos Estados, Ecuador y Guatemala, lo cual se dio a conocer en diversos medios de comunicación social, radiales y escritos especialmente, siendo Prensa Libre quien dedico un segmento al canciller, Jorge Briz, en virtud de un encuentro realizado en Estados Unidos por ambos cancilleres: *“por los disparos hechos a un barco pesquero de Ecuador en el océano pacífico por parte de un guardacostas guatemalteco, se reunieron los cancilleres de ambas naciones en Fort Lauderdale, Florida”*.<sup>23</sup> El 3 de junio, prensa libre edita una nota donde se hace ver que *“en el extremo oeste del atracadero de la base naval del pacífico, en la dársena de Puerto Quetzal, hay un cementerio de barcos ecuatorianos, que en los últimos años han sido confiscado por las autoridades judiciales”*,<sup>24</sup> son viejas embarcaciones que están al resguardo de la Marina de la Defensa Nacional; al día siguiente *“Ecuador hizo un reclamo formal a la embajadora guatemalteca en ese país, por el ataque al barco pesquero Ángel Júnior 1, que fue interceptado a 30 millas náuticas en el Océano Pacífico, por un guardacostas local, en cuyo incidente resultaron heridos dos hombres, y cinco fueron detenidos”*.<sup>25</sup> Los cuestionamientos que hace Ecuador a la embajadora guatemalteca, entre otros son:

<sup>22</sup> Vid. expediente 195-2004, archivo Departamento Marítimo, Ministerio de la Defensa Nacional.

<sup>23</sup> Cancilleres tratan incidente marítimo, PrensaLibre (Guatemala), 29mayo05, <http://www.prensalibre.com>

<sup>24</sup> Barcos olvidados, pag. 36, Prensa Libre (Guatemala), 3 de Junio 2005. <http://www.prensalibre.com>.

<sup>25</sup> Ecuador reclama por ataque, pag. 2, Prensa Libre (Guatemala), 4 junio05 <http://www.prensalibre.com>



a) Se violaron los derechos humanos de los pescadores; b) Pide compensación por los daños a personas y embarcación, y exige repatriar a los ciudadanos ecuatorianos capturados; c) Reclama por la acción violenta, pese a que no se atendió la advertencia del guardacostas; d) Exige una investigación profunda del incidente. El día 6 de junio de 2005 uno de los dos tripulantes heridos durante la captura, lamentablemente falleció, el otro continúa hospitalizado siendo su estado de salud estable.<sup>26</sup> Posteriormente el día 8, los cinco ecuatorianos fueron dejados en libertad, por orden del Juez de Primera Instancia Penal de Escuintla, y en medio de hermetismo por parte de la Dirección General de Migración, fueron repatriados vía aérea a Ecuador, pese a que el Ministerio Público y de Defensa los señalan de estar involucrados en posible tráfico ilegal de personas, *“la embajadora del Ecuador, ha cuestionado la forma en que fueron detenidos sus compatriotas, ya que en el incidente resultaron heridos de bala dos personas, una de las cuales murió el lunes recién pasado y fue enterrada anteayer sin identificar, en la Verbena”*.<sup>27</sup>

La muerte de un ecuatoriano, las heridas causadas a otro y los daños a la embarcación Ángel Júnior 1, provocadas por la Marina de la Defensa, han hecho que el Gobierno de Ecuador reclame al Estado de Guatemala una indemnización y compensación por los daños ocasionados, la Cancillería guatemalteca asegura que sólo responderá a la petición de ese país, cuando concluyan las investigaciones,<sup>28</sup> a parte de las situaciones que la prensa escrita del país a realizado, se hace notar la ausencia total de integridad de todos los mecanismo del Estado, para hacer frente a una crisis que va en aumento, no sabiéndose como o cual será el desenlace final, sin embargo oficialmente no se tiene versión de los hechos ni postura, y por tratarse de un incidente que aun esta en proceso no se tiene acceso a documentación que no sea los medios de comunicación, los cuales han hecho una cobertura muy amplia, sin embargo la opinión publica no responde, los doctos en la materia si los hay no se han pronunciado.

---

<sup>26</sup> Muere ecuatoriano víctima de incidente. idem, 8 de junio 2005, <http://www.prensalibre.com>.

<sup>27</sup> Juez libera a ecuatorianos; los deportan, pág. 8, idem., 9 de junio 2005, <http://www.prensalibre.com>.

<sup>28</sup> Fricciones Diplomáticas, Pág. 6 Prensa Libre (Guatemala), año LIV No. 17,739, 12 de junio de 2005.

## CAPÍTULO II

### 2. Conceptos básicos:

#### 2.1. Doctrina sobre la aplicación de la norma jurídica:

El vocablo aplicación viene del latín *applicatio*, que quiere decir “*afición y asiduidad de hacer algo, especialmente el estudio, u ornamentación ejecutada en materia distinta de otra a la cual se sobrepone*”,<sup>29</sup> mientras que el termino norma, su origen es del latín *norma*, que significa “*precepto jurídico, regla que se debe seguir o a que se deben ajustar las conductas, tareas, actividades, etc.*”,<sup>30</sup> por ultimo el termino jurídico, viene del latín *iuridicus*, cuyo significado es todo aquello “*que atañe al derecho o se ajusta a él*”.<sup>31</sup>

Con las definiciones particulares de la frase del numeral uno anterior, se entrará en materia, para clasificar las normas jurídicas y pretender entender, como el órgano juzgador doctrinariamente debe realizar la aplicación de las mismas, en este sentido el ámbito de validez de las normas del derecho deben ser consideradas, según Kelsen, desde cuatro puntos de vista “*el espacial, el temporal, el material y el personal*”.<sup>32</sup>

El ámbito espacial de validez de la norma jurídica, “*es la porción del espacio en que un precepto es aplicable*”,<sup>33</sup> el ámbito temporal esta constituido por “*el lapso durante el cual conserva su vigencia*”,<sup>34</sup> en cuanto al ámbito material “*por la materia que regula*”,<sup>35</sup> y por ultimo el ámbito personal “*por los sujetos a quienes obliga*”.<sup>36</sup>

En cuanto al ámbito temporal de validez de la norma, García Maynes indica “*la norma jurídica puede ser de vigencia determinada, cuando el ámbito de validez*

---

<sup>29</sup> Diccionario electrónico, Biblioteca consulta microsoft ® Encarta ® 2005. © 1993-2004 Microsoft Corp.

<sup>30</sup> Idem.

<sup>31</sup> Idem.

<sup>32</sup> Eduardo, García Maynez, Introducción al estudio del derecho, México, Porrúa, 1984, Pág. 80.

<sup>33</sup> Idem.

<sup>34</sup> Idem.

<sup>35</sup> Idem.

<sup>36</sup> Idem.

*formal se encuentra establecido de antemano, o de vigencia indeterminada, cuando el lapso de vigencia no se ha fijado desde un principio*".<sup>37</sup>

Desde el punto de vista del ámbito personal de validez, *"las normas del derecho se dividen en genéricas, que son las que obligan o facultan a todos los comprendidos dentro de la clase designada por el concepto-sujeto de la disposición normativa; e individualizadas, las que obligan o facultan a uno o varios miembros de la misma clase individualmente determinadas"*.<sup>38</sup>

Así mismo continúa García Maynes internándose al estudio del derecho e indica que desde el punto de vista del sistema a que pertenece, las normativas pueden ser *"nacionales o internacionales"*.<sup>39</sup>

Por su jerarquía, los preceptos que pertenecen a un sistema jurídico pueden ser *"del mismo o de diverso rango"*<sup>40</sup> en la primera hipótesis *"existe entre ellas, una relación de coordinación,"*<sup>41</sup> en la segunda, *"un nexo de supra o subordinación, la cual permite la ordenación escalonada de aquellos preceptos y revela al mismo tiempo el fundamento de su validez"*.<sup>42</sup>

Se debe mencionar que el proceso por medio del cual una situación jurídica abstracta se transforma en concreta, y una norma general se individualiza, se denomina aplicación, criterio que permite establecer una ordenación jurídica entre las diversas normas y los actos jurídicos.<sup>43</sup>

En este orden de ideas toda situación jurídica, se encuentra condicionada por una norma abstracta, de esta forma los actos jurídicos son condicionados por las normas del derecho, derivan de dichas normas y en ellas encuentra su fundamento,

---

<sup>37</sup> Idem. Pág. 81.

<sup>38</sup> Ibidem. Pág. 82.

<sup>39</sup> Idem. Pág. 79.

<sup>40</sup> Idem. Pág. 83.

<sup>41</sup> Idem.

<sup>42</sup> Idem.

<sup>43</sup> Idem. Pág. 84.

al respecto Eduardo García Manynez indica, *“toda norma constituye, relativamente a la condicionante de que deriva, un acto de aplicación”*.<sup>44</sup>

En el ámbito material de validez, *“los preceptos del derecho pueden también ser clasificados de acuerdo a la índole de la materia que regulan, o sea en derecho público (constitucional, penal, procesal, internacional) y derecho privado (civil, mercantil)”*.<sup>45</sup>

Por esto, la aplicación de las normas del derecho a los casos concretos, puede ser privada o pública, en el primer caso tiene una finalidad de simple conocimiento, en el segundo, es la determinación oficial de las consecuencias que derivan de la realización de una hipótesis normativa, con vista a la ejecución o cumplimiento de tales consecuencias,<sup>46</sup> de esta forma se puede resumir, *“las cuestiones fundamentales que la aplicación del derecho objetivo a casos concretos puede provocar, esta vinculada: a) a la determinación de la vigencia, b) a la interpretación, c) a la retroactividad, d) a la integración, e) y al conflicto de leyes en el espacio”*.<sup>47</sup> De los cuales el administrador de justicia hace uso al momento de juzgar.

En el ordenamiento jurídico guatemalteco, lo anterior queda plasmado entre otras, en la Ley del Organismo Judicial, que establece en cuanto al ámbito de aplicación de la ley, el artículo 5to. *“El imperio de la ley se extiende a toda persona nacional o extranjera, residente o en tránsito, salvo las disposiciones del derecho internacional aceptadas por Guatemala”*. *“Así como a todo el territorio de la República que comprende: a) el suelo, b) el subsuelo, c) La zona marítima terrestre, d) la plataforma continental, e) la zona de influencia económica, f) el espacio aéreo; tal como lo definen las leyes y el derecho internacional”*.

En cuanto a la vigencia de la ley, se indica que las leyes se derogan por leyes posteriores en la siguiente forma: *“a) Por declaración expresa de las nuevas leyes,*

---

<sup>44</sup> Idem. Pág. 83, 84.

<sup>45</sup> Idem. Pag. 81.

<sup>46</sup> Cfr. idem. pag. 322.

<sup>47</sup> idem. Pág. 119.

b) *Parcialmente. Por incompatibilidad de disposiciones contenidas en las leyes nuevas con las precedentes,* c) *Totalmente porque la nueva ley regula por completo la materia considerada por la ley anterior* d) *Total o parcialmente, por declaración de inconstitucionalidad, dictada en sentencia firme por la Corte de Constitucionalidad*”, (artículo 8 Ley del Organismo Judicial) es de tomar en cuenta también que por el hecho de la derogación de una ley, no recobran vigencia las que ésta hubiere derogado en su oportunidad.

Se hará referencia también, que los preceptos jurídicos constan de dos elementos, el supuesto y la disposición, el primero es la hipótesis, que al realizarse da nacimiento a las consecuencias normativas que la disposición señala, la cual indica los deberes y derechos que la producción del supuesto engendra, o sea algo posible que, al convertirse en realidad, provoca consecuencias de derecho; cuando se producen las condiciones que integran el supuesto, *ipso facto* surgen determinadas consecuencias normativas, las que se denominan: deberes y derechos, estas consecuencias son imputables necesariamente a determinado sujeto, porque las cosas no pueden tener facultades, ni asumir obligaciones, o sea que la realización de los supuestos jurídicos, determina siempre, de modo necesario, un cambio en el mundo del derecho, ya que implica el nacimiento, transmisión, modificación o extinción de facultades y obligaciones.<sup>48</sup>

Además se debe tener en cuenta que en el acto de aplicación se distingue: “a) *la comprobación de que el hecho realiza la hipótesis de una norma,* b) *la atribución o imputación de las consecuencias normativas a determinadas personas*”,<sup>49</sup> pues sin estos elementos básicos no existiría forma de determinar la inocencia, sospecha o culpabilidad de una o varias personas enmarcadas en una norma jurídica.

Por último el razonamiento de aplicación de los preceptos del derecho es de tipo silogístico, cuando “*la premisa mayor, esta constituida por la norma genérica; la*

---

<sup>48</sup> Eduardo, García Maynez, Op. Cit. Pág. 318, 319, 320.

<sup>49</sup> Idem. Pág. 319.

*menor, por el juicio que declara realizado el supuesto de aquélla, y la conclusión, por el que imputa a los sujetos implicados en el caso las consecuencias de derecho*".<sup>50</sup>

Si existiera algún tipo de ambigüedad en la ley, el ordenamiento jurídico de Guatemala establece la obligación de resolver, "*los Jueces no pueden suspender, retardar ni denegar la administración de la Justicia, sin incurrir en responsabilidad, en los casos de falta, oscuridad, ambigüedad o insuficiencia de la ley, resolverán de acuerdo con las reglas establecidas en el Artículo 10 de esta ley y luego pondrán el asunto en conocimiento de la Corte Suprema de Justicia...*"(artículo 15 LOG) el artículo 10 en mención establece la forma en que se deberá interpretar la norma jurídica para efectos de su aplicación, aspecto que se desarrollara en el párrafo 2 siguiente.

## **2.2. Doctrina sobre la interpretación de la norma jurídica:**

Tomando en cuenta que en el numeral dos punto uno de este subtítulo se definieron los términos *norma* y *jurídica*; en esta sección se definirá el vocablo interpretación, el cual viene del latín *interpretatio*, que en el ramo del derecho se entiende así: "*a) la que de una ley hace el mismo legislador, b) la que se funda en las opiniones de los jurisconsultos, c) la autorizada por la jurisprudencia de los tribunales*".<sup>51</sup>

Estas definiciones son algo ambiguas para el presente estudio, sin embargo García Maynes, hace ver que en este sentido la Técnica Jurídica, puede resolver de gran manera esta ambigüedad, al respecto la define como "*el arte de la interpretación y aplicación de los preceptos del derecho vigente*".<sup>52</sup> La interpretación de la ley es una forma *sui generis* de interpretación o, mejor dicho uno de los múltiples problemas interpretativos, que el órgano juzgador debe resolver.

---

<sup>50</sup> Idem. Pág. 321.

<sup>51</sup> Diccionario electrónico, Biblioteca consulta microsoft ® Encarta ® 2005. © 1993-2004 Microsoft Corp.

<sup>52</sup> Eduardo, García Maynez, Op. Cit. Pág. 129.



En cuanto a la interpretación, todo precepto jurídico encierra un sentido, pero este no siempre se halla manifestado con claridad, debiéndose efectuar un conjunto de procedimientos destinados al desempeño de esta tarea, a la que se denomina, *“técnica interpretativa, cuya labor representa un trabajo previo, relativamente al acto por el cual las reglas de derecho son aplicadas”*.<sup>53</sup>

Además de la función puramente interpretativa, los jueces y tribunales desempeñan una labor creadora o de integración, sin embargo al momento de la aplicación, puede presentarse el problema que consiste en determinar si los preceptos que prevén el caso sometido a la consideración del juez, están vigentes o han sido derogadas, en este sentido la retroactividad,<sup>54</sup> una de las cuestiones mas arduas que pueden surgir en el momento de la aplicación, que estriba en saber si una disposición legislativa puede aplicarse a situaciones jurídicas concretas, nacidas bajo el imperio de una ley anterior, en este sentido, el ordenamiento interno establece la supremacía de la Constitución y Jerarquía Normativa, *“los tribunales observarán siempre el principio de jerarquía normativa y de supremacía de la Constitución Política de la República, sobre cualquier ley o tratado, salvo los tratados o convenciones sobre derechos humanos, que prevalecen sobre el derecho interno, las leyes o tratados prevalecen sobre los reglamentos. Carecen de validez las disposiciones que contradigan una norma de jerarquía superior”* (artículo 9 Ley del Organismo Judicial).

De igual forma se prevé la interpretación de la ley, en el sentido que *“las normas se interpretarán conforme a su texto, según el sentido propio de sus palabras; a su contexto y de acuerdo con las disposiciones constitucionales; Según el conjunto de una ley el contenido de cada una de sus partes, pero los pasajes de la misma se podrán aclarar, atendiendo al orden siguiente: a) la finalidad y al espíritu de la misma, b) la historia fidedigna de su institución, c) las disposiciones de otras leyes sobre casos o situaciones análogas, d) Al modo que parezca más conforme a la equidad y a los principios generales del derecho”*(artículo 10 LOG). En

---

<sup>53</sup> Idem pag. 129, 130.

<sup>54</sup> Ibidem. Pág. 130.

el artículo 22 se estipula la primacía del interés social, *“el interés social prevalece sobre el interés particular”*.

Por las razones descritas anteriormente, analizar estas situaciones de orden jurídico es un paso fundamental para lograr los objetivos del presente trabajo de investigación, según el diccionario análisis *“es un examen que se hace de una obra, de un escrito o de cualquier realidad susceptible de estudio intelectual”*,<sup>55</sup> en nuestro caso en particular, será sobre leyes tanto internacionales como nacionales firmados por el Estado, los cuales deben ser interpretadas y aplicadas, como normativa interna (derecho), por parte del órgano juzgador.

Por otra parte, el derecho internacional es un orden jurídico también, no un sistema de reglas morales o de cortesía, estas funcionan como normas jurídicas en la comunidad internacional, donde los Estados las consideran obligatorias, las cumplen habitualmente, las invocan en sus diferendos y pagan indemnizaciones por su incumplimiento; los tribunales nacionales las debieran considerar como parte del derecho interno y debieran aplicarlas cuando se les presenta la ocasión.

En otras palabras, el derecho internacional firmado por el Estado, debiera ser considerado en la práctica jurídica, tal y como es considerado el derecho interno; lo cual en parte de los considerandos, del convenio de Viena, sobre el derecho de los tratados del 23 de mayo de 1969 indica, *“Reconociendo la importancia cada vez mayor de los tratados como fuente del derecho internacional y como medio de desarrollar la cooperación pacífica entre las naciones, sean cuales fueren sus regímenes constitucionales y sociales, se advierte que los principios del libre consentimiento, de la buena fe y la norma pacta sunt servanda están, universalmente reconocidos”*.<sup>56</sup>

Jorge Toledo Lozano, indica al respecto, *“La integración de la ley a borda el problema que suscita la falta de regulación de una hipótesis determinada; esto es,*

---

<sup>55</sup> Diccionario electrónico, Biblioteca consulta microsoft ® Encarta ® 2005. © 1993-2004 Microsoft Corporation.

<sup>56</sup> Derecho de los tratados <http://www.redindigena.net/leyes/inter/docs/convvienna.html> (9 mayo05).

*trata de solucionar el vacío de la ley, básicamente, lo que le diferencia del método de interpretación. Ante ello, habremos de estudiar cuáles son los métodos que utilizamos para resolver las cuestiones procesales y sustantivas que se nos presentan, cuando la letra de la ley no es suficiente, o bien, es omisa”,<sup>57</sup> cuando el método de interpretación de la ley no es suficiente porque no hay texto legal que subsane las oscuridades, los vacíos o las lagunas legales, tenemos que recurrir a otros métodos, como por ejemplo la analogía, que según el autor arriba citado, “A la analogía se acude cuando el método de interpretación nos lleva a la conclusión de que la cuestión planteada no está prevista en la norma”.<sup>58</sup>*

A través de este método de integración de la ley, no se esta creando una norma, sino que se esta complementando con otra preexistente, que regulan un caso similar (fuente directa); también se tiene como método la supletoriedad, “*que es un método de integración subsidiario, que se utiliza cuando la interpretación es insuficiente para cubrir una laguna legal y el ordenamiento omiso no contiene disposición analógica y entonces corresponde a quien aplica el derecho, acudir a otro ordenamiento legal para extraer de él, la norma que pueda cubrir el vacío*”.<sup>59</sup>

Concluyendo, en la analogía lo que ocurre es que se descubre una norma preexistente en el mismo ordenamiento legal y se aplica al caso imprevisto; mientras que en la supletoriedad, se acude a un ordenamiento diverso al que presenta el vacío y de él se extrae la norma indispensable para el trámite de cualquier cuestión procesal o sustantiva. Bajo esta premisa se entenderá por análisis jurídico en el presente trabajo de investigación, la búsqueda de las normativas internacionales firmadas por el Estado de Guatemala, que están vigentes y por lo tanto deben ser ley, al igual que las normativas internas, tratando de determinar la forma en que mas beneficio puedan aportar a la sociedad.

---

<sup>57</sup> Jorge, Toledo lozano, Derecho internacional marítimo Universidad de bogota, <http://www.utadeo.edu.co/programas/postgrado/diplomados/derecho-mar/index.php>(9 marzo 20005).

<sup>58</sup> Idem.

<sup>59</sup> Ibidem.

### 2.3. El derecho en el ámbito marítimo guatemalteco:

Es el conjunto de principios y normas, expresivas de una idea de justicia y de orden, que regulan las relaciones humanas de la sociedad, cuya observancia puede ser impuesta de manera coactiva por los órganos jurisdiccionales, en un espacio ideal configurado por las cuestiones y los problemas de una o varias actividades o disciplinas relacionadas entre sí, pertenecientes o relativas al mar.

Al respecto Jorge Toledo Lozano dice *“es una propuesta novedosa que tiene en cuenta los aspectos y elementos concernientes a múltiples labores y actividades reguladas por normas que usualmente no se conocen, tanto en el orden nacional como en especial en el ámbito internacional, pero que son de obligatorio cumplimiento en las actividades marítimas, indicando cómo se aplica en el marco jurídico regulatorio, su organización, negociación, implicaciones y consecuencias en las importantes labores vinculadas con el mar”*.<sup>60</sup>

Este marco jurídico regulatorio, no es ajeno del ser humano y más bien es el centro de esta actividad, por lo que es conveniente hacer una relación en aspectos laborales. *“El nacimiento de lo que podemos llamar derecho marítimo del trabajo no es, desde luego, ajeno a las actividades desplegadas por la Organización Internacional de Trabajo y la Organización Marítimo Internacional”*.<sup>61</sup>

De hecho, la mayoría de los instrumentos normativos aprobados bajo los auspicios de dichas organizaciones internacionales tienen por objeto *“la regulación de las condiciones de trabajo de la gente de mar, la seguridad, la prevención de la contaminación, entre otros”*.<sup>62</sup>

En parte, este interés se debe a que la gran mayoría de los accidentes y siniestros marítimos tienen su causa en el error humano. *“Así, los requisitos de formación del personal que ejerce sus funciones en los buques, así como las*

---

<sup>60</sup> Idem.

<sup>61</sup> Gray Y Co. Lawyers abogados, *Marco Teórico y Legal*, <http://www.lawyers-abogados.net/es/recursos/panama.ley.laboral.maritima.htm> (16 mayo 2005).

<sup>62</sup> Organización Internacional del Trabajo [http://www.ilo.org/public/spanish/images/\(14\\_enero\\_2005\)](http://www.ilo.org/public/spanish/images/(14_enero_2005)).

*condiciones de todo tipo en que aquellas son desempeñadas, resulten ser cuestiones claramente trascendentes a los intereses de los propios trabajadores y a los de sus empleadores o navieros”.*<sup>63</sup>

Entiéndase así, en virtud que paralelo al análisis jurídico de las normas tanto internacionales como nacionales, se moldeará el ordenamiento del derecho en el ámbito marítimo, tratando al final de lograr un andamiaje real de las normas actuales, al más alto nivel de jurisprudencia que se pueda desarrollar en la presente investigación, que pasarán a formar parte del derecho guatemalteco en el ámbito marítimo, en virtud de encontrarse ésta en forma desordenada en el ordenamiento jurídico guatemalteco.<sup>64</sup>

Buscando el beneficio de la sociedad guatemalteca considerada como una agrupación natural o pactada de personas, que constituyen unidad, con el fin de cumplir, mediante la mutua cooperación, todos o algunos de los fines de la vida o bien común tutelado por la Constitución Política de la Republica de Guatemala, que a la vez en su artículo 118, establece que *“el régimen económico y social se fundamenta en el principio de justicia socia”*.

Entendiéndose por beneficio: *“el derecho que compete por ley o cualquier otro motivo a alguien, sin prejuicios de color, raza, religión, etc.”*<sup>65</sup> siempre y cuando este beneficio, provenga de la actividad que se desarrolle en el ámbito marítimo guatemalteco, el cual entre mejor administrado se encuentra, definitivamente será para el bienestar de la sociedad, en la búsqueda del bien común.

Sin embargo, la sociedad internacional y el orden jurídico que la rige no tienen el mismo grado de desarrollo e integración que el nuestro, es por ello que se necesita adecuar y preparar a la sociedad guatemalteca en este camino jurídico en un estado democrático. La equidad es normalmente inherente a una sana aplicación del derecho, el juez por la naturaleza misma de su función, a de tomarla en cuenta,

---

<sup>63</sup> Gray y Co. Lawyers abogados, Op. Cit..

<sup>64</sup> Vid. Supra, pag. 11.

<sup>65</sup> Diccionario electrónico, [Biblioteca Consulta Microsoft ©Encarta@2005©1993-2004MicrosoftCorporation](#)

en la medida de lo posible y compatible; con respeto al derecho en el ámbito marítimo se deberá buscar el beneficio de la sociedad, diferente de lo anterior es la decisión *ex aequo et bono* (según lo que es justo y correcto) que puede prescindir de aplicar las normas positivas a fin de alcanzar una solución que le parezca justa y apropiada. El derecho internacional no impone a los Estados una modalidad determinada para introducir las normas en el plano interno, ya sean consuetudinarias o por tratados internacionales; sólo les impone la obligación de asegurar el cumplimiento de las reglas de derecho internacional.

Corresponde, pues, a cada Estado establecer las modalidades de recepción en su Constitución, en su legislación interna, en su práctica judicial y en su práctica administrativa, lo cual se logra describir y determinar en los subtítulos de aplicación e interpretación de la ley, tratados con anterioridad.

En este orden de ideas los Tratados destinados a ser aplicados en el plano interno, requieren de un acto formal de recepción o incorporación. El tratado no es conocido por los jueces nacionales, a menos que haya sido puesto en su conocimiento de la forma prescrita por el derecho interno; en países como el nuestro resulta imperativo ilustrar al juez, especialmente en asuntos marítimos. El juez nacional debe tratar de evitar un conflicto entre la norma internacional y la norma interna, dando a la norma interna una interpretación que la concilie con la norma internacional, buscando beneficiar a la sociedad guatemalteca.

En este sentido el artículo 34 de la Ley del Organismo Judicial establece en cuanto a la jurisdicción que, *“Los tribunales guatemaltecos son competentes para emplazar a personas extranjeras o guatemaltecas que se encuentren fuera del país”*; En los siguientes casos: *“a) Cuando se ejercite una acción que tenga relación con actos o negocios jurídicos realizados en Guatemala, b) Cuando se ejercite alguna acción concerniente a bienes que estén ubicados en Guatemala, c) Cuando se trate de actos o negocios Jurídicos en que se haya estipulado que las partes se someten a la competencia de los tribunales de Guatemala, d) Prevenir de manera especial a los jueces y demás personal de los juzgados jurisdiccionales para que vigilen a fin*



*de impedir toda exacción ilegal*". Así mismo indica en cuanto al juez que, *"los jueces levantarán actas de las visitas que practiquen y enviarán copias certificadas a la Presidencia del Organismo Judicial, con copia simple a la sala jurisdiccional; y propondrán la manera de remover los inconvenientes que no sean de su competencia o que exijan la intervención superior"*.

En las leyes nacionales se establecen que, la función jurisdiccional se ejerce con exclusividad por los tribunales, organizados en jerarquías y competencias; de acuerdo a su jerarquía, existen cuatro niveles: a) Corte suprema de Justicia; b) Tribunales de 2da. Instancia; c) Tribunales de 1ra. Instancia; d) Juzgados de Paz. Para asuntos en el ámbito marítimo guatemalteco, no existen órganos específicos de competencia, por lo que en el orden de jerarquía los Juzgados de Paz son los obligados a conocer; en este sentido *"los juzgados menores se denominan juzgados de paz, a menos que por su especial naturaleza la ley o la Corte Suprema de Justicia los dé distinta denominación; La Corte Suprema de Justicia establecerá los juzgados menores en el número y en los lugares que considere convenientes a la buena administración de la justicia"*. (Artículo 101).

Quedando debidamente descritas sus facultades en el artículo 104, *"los jueces de paz ejercerán su Jurisdicción dentro de los límites del territorio para el que hayan sido nombrados. Su competencia por razón de la materia y de la cuantía, serán fijadas por la Corte Suprema de Justicia; Sus atribuciones en el orden disciplinario, son las mismas respecto a sus subalternos, que las otorgadas en el propio caso a los jueces de primera instancia"*.

En su tesis de ascenso el capitán de Fragata Chacon Álvarez, define las restricciones a la Jurisdicción Penal así: *"la norma general es el carácter territorial de la ley penal, para perseguir y juzgar a las personas que hayan cometido delito o falta dentro del territorio nacional; sin embargo como una excepción a la regla, la Convención del Derecho del Mar, en el artículo 27 establece que la jurisdicción penal, no debiera ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial, para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en*

*relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes: a) que tenga consecuencias en el Estado ribereño, b) que su naturaleza perturbe la paz o el buen orden en el mar territorial, c) cuando el capitán, agente diplomático o funcionario consular del Estado del Pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales, d) represión del tráfico ilícito de estupefacientes”.*<sup>66</sup>

Hace excelentes observaciones sobre las restricciones a la jurisdicción civil, de la siguiente forma: *“la CONVEMAR en el artículo 28 establece que el estado Ribereño no debiera detener ni desviar buques extranjeros, que pasen por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre personas que se encuentren a bordo, el Estado ribereño no podrá tomar contra esos buques medidas de ejecución ni medidas cautelares en materia civil, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dichos buques o de responsabilidad en que estos hayan incurrido, durante su paso por las aguas del estado ribereño o con motivo de ese paso. Esto no menoscaba el derecho del estado ribereño de tomar, de conformidad con sus leyes, medidas de ejecución y medidas cautelares en materia civil, en relación con un buque extranjero que detenga en su mar territorial o pase por él procedente de las aguas interiores.*<sup>67</sup>

El citado autor indica, en cuanto a la competencia *“como Estado ribereño: ejercicio de su soberanía en aguas jurisdiccionales llevando a cabo tareas para hacer cumplir los convenios marítimos internacionales a todos los buques de bandera nacional y extranjera, que naveguen en aguas nacionales; como Estado rector de puerto: potestad de regular las condiciones de los buques extranjeros que arriben a sus puertos, en los aspectos relativos a la seguridad marítima, protección del medio marino, navegabilidad, etc.; y como Estado de abanderamiento: establece la legislación aplicable y las políticas por medio de las cuales se regirá la actividad de las embarcaciones que conforman las marinas mercantes, flota pesquera y*

---

<sup>66</sup> Randolfo, Chacon Álvarez, tesis, Funciones MADENA frente a los convenios marítimos internacionales ratificados y/o adheridos por el Estado de Guatemala No. 0240 pág. 30.

<sup>67</sup> Idem. pág. 31.

demás embarcaciones, que enarbolan el pabellón nacional de un país y que navegan en cualquier parte del mundo”.<sup>68</sup> De sus conclusiones se considera de mucha importancia tres de los mismos, por medio de los cuales se solidifica aun más, que sí existe algún tipo de problemática en el ámbito legal marítimo, por lo que se reproducen a continuación: 1) *“las funciones a hacer que se cumplan las leyes, convenios y tratados nacionales e internacionales que el Estado se ha obligado a cumplir, son los que la doctrina naval las describe como funciones por tradición y no fundamentados por el imperio de la ley”*.<sup>69</sup> 2) *“En la doctrina naval las tareas del área de la misión de salvaguarda naval, no se desarrollan conceptualmente, ni se vinculan con la legislación marítima nacida de la norma común internacional, la cual el Estado se ha comprometido a cumplir”*.<sup>70</sup>

Se toman en cuenta dos de varias recomendaciones, realizadas en la tesis de ascenso del Capitán de Fragata, Sergio Porres Armas, las que a continuación se transcriben: *“7) que se haga una amplia difusión de las leyes y reglamentos que pertenezcan al régimen de navegación (ámbito Marítimo), así como el Derecho Internacional Marítimo a los usuarios del mar, Ministerios e instituciones que se desempeñan en el ámbito marítimo. 8) Que la escasa, difusa y poco conocida legislación que regula el que hacer marítimo actual sea modernizada, impulsando proyectos que den solución a los problemas detectados”*.<sup>71</sup>

---

<sup>68</sup> Idem. pág. 42, 43.

<sup>69</sup> Ibidem. pág. 123.

<sup>70</sup> Idem.

<sup>71</sup> Sergio, Porres armas, tesis, Control de la aplicación del régimen de navegación marítimo, fluvial y lacustre en las aguas soberanas y jurisdiccionales guatemaltecas, a través de la MADENA No. 0314 pag. 167.

## **CAPÍTULO III**

### **3. Organizaciones en el ámbito internacional marítimo, en que el Estado de Guatemala es parte:**

#### **3.1. Organización Marítima Internacional**

##### **3.1.1. Antecedentes y generalidades**

En 1948 se celebró una Conferencia de las Naciones Unidas, que adoptó el convenio por el que se constituyó oficialmente la Organización Marítima Internacional (OMI), el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a la elaboración de medidas relativas a la seguridad en el ámbito marítimo.

En 1954 se adoptó un convenio internacional sobre la amenaza de contaminación del mar ocasionada por los buques, así es como, desde sus inicios, la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar, han constituido sus objetivos primordiales, al respecto se han adoptado unos 40 convenios y varios protocolos, así como más de 800 códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas.

En la primera conferencia en 1960 se adoptó el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el cual abarcaba una amplia gama de medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo, entre las que cabe incluir el compartimentado y la estabilidad; las instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; la prevención, detección y extinción de incendios; los dispositivos de salvamento; la radiotelegrafía y la radiotelefonía; la seguridad de la navegación; el transporte de grano; el transporte de mercancías peligrosas; y los buques nucleares.

En 1974 se adoptó una nueva versión del Convenio SOLAS que incorporaba numerosas enmiendas al Convenio de 1960, entre otros cambios, se incluía un nuevo procedimiento de enmienda mediante el cual las enmiendas adoptadas

entrarían en vigor en una fecha prefijada, a menos que un determinado número de Estados recusara tales enmiendas. Desde entonces se ha modificado en diversas ocasiones, con el fin de responder a los cambios que ha experimentado el sector marítimo y a los avances tecnológicos. Guatemala pasa a formar parte de las naciones marítimas en esta organización, por medio del convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, suscrito en Ginebra, Suiza, el 6 de marzo de 1948, la membresía ocasiona un costo anual de 3,398.00 US dólares aproximadamente, fue ratificado el 30 de diciembre de 1,982 por medio del Decreto legislativo No.119-82.

### 3.1.2. Definición y organización

La Organización Marítima Internacional es el único organismo especializado de las Naciones Unidas, su sede esta en el Reino Unido, en la actualidad está integrada por 164 Estados Miembros y dos Miembros Asociados, el órgano rector es la Asamblea, que se reúne una vez cada dos años. Entre los periodos de sesiones el Consejo, integrado por 32 Gobiernos Miembros elegidos por la Asamblea, ejerce las funciones de órgano rector. Es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités.

El Comité de Seguridad Marítima (CSM) es el principal; el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) fue establecido en noviembre de 1973, y se encarga de coordinar las actividades de la Organización, encaminadas a la prevención y contención de la contaminación; estos dos comités cuentan con varios subcomités, cuyas denominaciones indican los temas de los que se ocupan: Seguridad de la Navegación (NAV); Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento (COMSAR); Formación y Guardia (STW); Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC); Proyecto y Equipo del Buque (DE); Protección contra Incendios (FP); Estabilidad, Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros (SLF); Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI); Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG); el Comité Jurídico se encarga de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la

Organización; el Comité de Cooperación Técnica, coordina el trabajo en lo concerniente a la provisión de asistencia técnica, particularmente a los países en desarrollo; el Comité de Facilitación se encarga de las actividades y funciones relativas a la facilitación del tráfico marítimo internacional, con el fin de reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques al entrar o salir de puertos. La dirección de la Secretaría de la OMI esta a cargo del Secretario General, nombrado por el Consejo con la aprobación de la Asamblea. La Secretaría cuenta con un cuerpo de aproximadamente 300 funcionarios internacionales.<sup>72</sup>

### 3.1.3. Fines y propósitos

Crear un sistema de cooperación entre los Gobiernos, en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales, relativas a cuestiones técnicas de toda índole, concernientes a la navegación comercial internacional, alentar y facilitar, la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible, en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación, la prevención y contención de la contaminación del mar, ocasionada por los buques; así como atender las cuestiones administrativas ó jurídicas relacionadas con tales fines; asimismo procurar que exista intercambio de información entre los Gobiernos, acerca de las cuestiones sometidas a la consideración de la organización. Al formar parte del Convenio, implica para el Estado, la responsabilidad de adoptar estas normas, haciéndolas cumplir. Además de los convenios y otros instrumentos, la OMI ha adoptado varios centenares de códigos, directrices o recomendaciones, relativas a una amplia gama de cuestiones, que no se consideran idóneas para su reglamentación mediante instrumentos convencionales oficiales.

Aunque estas recomendaciones no tienen fuerza de ley para los Gobiernos, les sirven de orientación en la formulación de reglamentos y prescripciones de carácter nacional, muchos gobiernos aplican las disposiciones de esas

---

<sup>72</sup> Organización Marítima Internacional, <http://www.omi.org/about/mainframe.asp?topic> (12abril2005).



recomendaciones incorporándolas, en su totalidad o en parte, a su legislación o reglamentación nacional. En algunos casos, códigos importantes han adquirido carácter obligatorio mediante la inclusión de las referencias pertinentes en un convenio. Se han establecido acuerdos oficiales de cooperación, con más de 30 organizaciones intergubernamentales, concediéndose carácter consultivo a casi 50 organizaciones internacionales no gubernamentales, a fin de que participen en la labor de los diversos órganos, en calidad de observadores. Normalmente son los comités o subcomités los que se encargan de la labor preliminar sobre un convenio. Posteriormente se elabora un proyecto de instrumento, el cual se remite a una Conferencia, a la que se invita a las delegaciones de todos los Estados del sistema de las Naciones Unidas, incluidos los Estados que pueden no ser Miembros. La Conferencia adopta un texto definitivo, el cual se remite a los Gobiernos para su ratificación. El instrumento así adoptado entra en vigor una vez que se ha cumplido lo estipulado en determinadas prescripciones, que siempre incluyen la ratificación por un número específico de países.<sup>73</sup>

#### 3.1.4. Normativas emitidas en el ámbito marítimo:

##### 3.1.4.1. Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (COLREG 1972):

Este convenio fue suscrito el 20 de Octubre de 1972, entró en vigor el 15 de julio de 1977, se compone de 3 considerandos, 9 artículos, 38 reglas con 3 anexos y un reglamento internacional para prevenir abordajes; no ocasiona costos, fue ratificado por Guatemala el 08 de junio de 1,994. Su objetivo es establecer normas y procedimientos sobre la navegación de los buques, para evitar cualquier abordaje, que pudiera producirse en las travesías marítimas, con la finalidad de preservar la vida y evitar accidentes.

El Estado tiene responsabilidad de aplicar el reglamento internacional para prevenir los abordajes, a todos los buques en alta mar, así como en

---

<sup>73</sup> Ibidem.

todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables. El beneficio lo constituye la seguridad de la navegación y de vida humana en el mar, al regular la forma en que deben conducirse los buques en cualquier condición de visibilidad, la conducta de los buques que se encuentran a la vista uno del otro, etc. En fin de dar reglas para conducirse en debida forma en los espacios acuáticos, haciendo de la prudencia su más alto elemento para la prevención de incidentes.

#### 3.1.4.2. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 1974):

Este convenio fue suscrito en Londres el 1 de noviembre de 1974, entró en vigor el 25 de mayo de 1980, comprende 2 considerandos, 8 artículos y 2 protocolos, implica costos para el Estado, fue ratificado el 30 de agosto de 1,982, se convirtió en ley mediante Decreto 74-82 del Congreso de la Republica. Su objetivo principal, es establecer las normas de seguridad mínima de aceptación universal, para la seguridad de la vida humana en el mar y la seguridad de la navegación, tomando en cuenta el diseño, la construcción, el equipamiento y la operación de los buques.

La responsabilidad que se tiene, es cumplir y hacer cumplir lo estipulado en este convenio, considerando que el principal bien jurídico tutelado, es la vida humana, por lo que deben dictarse las normas, que permitan asegurar la vida de los que participan en actividades marítimas, adoptando las normas internacionales.

#### 3.1.4.3. Convenio de Responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de aguas del mar por hidrocarburos, (CLC 1969).

El convenio fue suscrito en Bruselas, el 29 de noviembre de 1969, entró en vigor el 19 de junio de 1975, consta de 3 considerandos, 21 artículos, 1 anexo, y 2 protocolos; no tiene costo para el Estado, fue ratificado el 30 de agosto de 1,982, y convertido en ley nacional mediante el Decreto No. 72-82

del Congreso de la Republica. Tiene por objeto, establecer procedimientos y deducir responsabilidades, debido a daños causados por contaminación en el territorio, incluyendo su mar territorial, así como establecer las medidas para prevenir o minimizar esos daños. Es necesario reglamentar sobre la materia, para facilitar su aplicación oportunamente ante cualquier incidente. El beneficio más importante es el derecho a la indemnización para el Estado parte, debido a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.

#### 3.1.4.4. Convenio sobre líneas de carga 1966 (LOAD LINES).

Suscrito en Londres, el 5 de abril de 1966, entró en vigor el 21 de julio de 1968, consta de 2 considerandos, 34 artículos, 3 anexos, 52 reglas y 5 recomendaciones, no tiene costo para el Estado, fue ratificado el 12 de noviembre de 1,994. Tiene por objeto establecer que todo buque que salga al mar, para realizar un viaje internacional, tiene que ser inspeccionado, marcado y provisto de un certificado internacional de franco bordo (1966), o cuando corresponda de un certificado, estableciendo facultades a la administración marítima de asignar un francobordo superior al franco bordo mínimo.

El Estado contratante tiene la responsabilidad de efectuar las inspecciones y emitir el certificado de francobordo. Sus beneficios están relacionados con la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, sin embargo lo principal es la facultad de inspeccionar buques y la emisión del certificado internacional de franco bordo. Guatemala aun debe poner en vigor las disposiciones del convenio y emitir reglamentos para mejorar su aplicación.

#### 3.1.4.5. Convenio para prevenir la contaminación por los buques, 1973 en su forma modificada por el protocolo de 1978 (MARPOL 73/78)

Suscrito en Londres, el 2 de noviembre de 1973, consta de 5 considerandos, 20 artículos, 6 anexos (4 protocolos); entró en vigor el 2 de

octubre de 1983, implica costos para el Estado, fueron aprobados todos los protocolos el 10 de septiembre de 1,996, mediante Decreto del Congreso No. 77-96, excepto el Protocolo del 1997 que contiene el Anexo VI. Persigue alcanzar los objetivos siguientes: 1) Establecer restricciones en el ámbito internacional para prevenir y controlar la contaminación del mar por buques y otros. 2) Proteger el medio marino y sus costas. 3) Establecer herramientas de planificación y coordinación en materia de prevención y control de la contaminación marina. 4) Adopción de normas para la prevención de la contaminación del medio marino por buques. Al ser parte, se adquirió la responsabilidad de adoptar los documentos adicionales del mismo, como son el convenio de 1973 y el protocolo de 1978; que en su conjunto se denominan MARPOL 73/78, así como también los protocolos I, II y sus anexos, de los cuales el I y II son obligatorios: 1) Protocolo I: Disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales. 2) Protocolo II: Sobre arbitraje. 3) Protocolo de 1978: relativo al convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973. También existe el compromiso de construir instalaciones de recepción, e inspeccionar certificados de buques, tales como: 1) Certificado internacional de prevención de la contaminación marina por hidrocarburos (certificado IOPP), con el suplemento de registro de construcción y equipo. 2) Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (certificado NLS). 3) Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973).

#### 3.1.4.6. Prevención de la contaminación del mar, por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (LC), decreto No. 25-75

Este convenio fue suscrito en la conferencia intergubernamental sobre vertimiento de desechos en el mar, celebrado en Londres, del 30 de octubre al 13 de noviembre de 1972, consta de 7 considerandos, 22 artículos y 3 anexos; sin costo para el Estado, fue ratificado por Guatemala el 17 de junio

de 1,975 mediante Decreto No.25-75 del Congreso de la Republica. El objetivo es prohibir el vertimiento de ciertos materiales peligrosos, establecer la prevención internacional de contaminación del mar, así como establecer un permiso especial, para el vertimiento de una serie de materiales determinados, y un permiso general para otros desechos o materias. Como beneficio, se establecen las medidas de prevención de la contaminación marítima; estipulando permisos previos para arrojar aquellos materiales que no pongan en peligro la salud, la vida de las personas y los recursos vivos del mar.

#### 3.1.4.7. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar:

En 1970 la Asamblea General de las Naciones Unidas convocó a la Tercera Conferencia, celebrando varias sesiones entre 1973 y 1982, adoptando finalmente el texto de la llamada Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar, con 130 votos a favor, cuatro en contra (entre ellos Estados Unidos y Gran Bretaña) y 17 abstenciones. La Convención, quedó abierta a la firma en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982. Según se expresa en su Preámbulo, tiene por finalidad establecer, *“un orden jurídico para los mares y océanos, que facilite la comunicación internacional, promover el uso con fines pacíficos, la utilización equitativa, eficiente y conservación de sus recursos, así como el estudio, la protección y la preservación del medio marino”*.

La Convención es un texto amplio que, en sus 320 artículos y nueve anexos, aborda casi la totalidad de las cuestiones relativas al derecho internacional del mar, no se limita a reflejar reglas que formaban parte del derecho consuetudinario y de las convenciones de 1958, sino que modificó normas anteriores e introdujo audaces innovaciones en el derecho del mar. El 26 de junio de 1,996 el Congreso de la República emitió el decreto 56-96 por medio del cual Guatemala, ratifica y aprueba los puntos contenidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

## **3.2. Organización Internacional del Trabajo.**

### **3.2.1. Antecedentes y generalidades.**

La Organización Internacional del Trabajo fue creada en 1919, al término de la 1ra. Guerra Mundial, cuando se reunió la Conferencia de la Paz, en París y luego en Versalles, dando seguimiento a lo que en el siglo XIX, el galés Robert Owen (1771-1853) y el francés Daniel Legrand (1783-1859), habían abogado, la creación de una organización de este tipo. Las ideas que éstos formularon, tras haber sido puestas a prueba en la Asociación Internacional para la Protección Legal de los Trabajadores, fundada en Basilea en 1901, se incorporaron en la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, adoptada por la Conferencia de la Paz en abril de 1919.

Su fundación respondió a una preocupación humanitaria, debido a la situación de los trabajadores, a quienes se explotaba sin consideración alguna de su salud, su vida familiar, su progreso profesional y social, resultando esto cada vez menos aceptable por la comunidad internacional. En 1946 se convirtió en el primer organismo especializado de las Naciones Unidas, que procura fomentar la justicia social, los derechos humanos y derechos laborales internacionalmente reconocidos; bajo los siguientes principios: a) El trabajo no es una mercancía; b) La libertad de expresión y de asociación es esencial para el progreso; c) La pobreza, en cualquier lugar, constituye un peligro para la prosperidad de todos; d) La lucha contra la necesidad, debe proseguirse con incesante energía dentro de cada nación y mediante un esfuerzo internacional continuo, a fin de promover el bienestar común.<sup>74</sup>

### **3.2.2. Definición y organización**

La Organización Internacional del Trabajo, formula normas internacionales del trabajo, que revisten la forma de convenios y recomendaciones, por las

---

<sup>74</sup> Organización Internacional del Trabajo, <http://www.oit.org.gt> (11 abril 2005).



que se fijan condiciones mínimas, en materia de derechos laborales fundamentales, como por ejemplo: la libertad sindical, derecho de sindicación, derecho de negociación colectiva, abolición del trabajo forzoso, igualdad de oportunidades y de trato, así como otras normas, por las que se regulan condiciones que abarcan todo el espectro de cuestiones relacionadas con el orden laboral.

Dentro del sistema de las Naciones Unidas, la OIT es la única organización que cuenta con una estructura especial, en la que los trabajadores y los empleadores participan en pie de igualdad con los gobiernos, en las labores de sus órganos de administración, de los cuales las principales son: 1) la conferencia internacional del trabajo representada por todos los países miembros, 2) el consejo de administración que es el órgano ejecutivo y 3) la oficina internacional del trabajo que es la secretaria permanente; todos los cuales atienen la característica singular de la Organización, cuya estructura es tripartita (dado que en ella participan gobiernos, empleadores y trabajadores).<sup>75</sup>

### 3.2.3. Fines y propósitos.

Uno de los fines, es Fomentar el desarrollo de organizaciones independientes de empleadores y de trabajadores, facilitando la formación y asesoramiento técnico. Los Estados Miembros participan en la reunión anual de la Conferencia Internacional, celebrada en Ginebra en el mes de junio, cada Estado miembro, está representado por dos delegados del gobierno, un delegado de los empleadores y un delegado de los trabajadores, quienes pueden estar acompañados de consejeros técnicos. De manera general, el Ministro de Trabajo u otro ministro encargado de las cuestiones laborales, encabeza la delegación de cada país, hace uso de la palabra y presenta las opiniones de su gobierno. Los delegados de los empleadores y de los trabajadores, pueden opinar y votar de acuerdo con las instrucciones recibidas

---

<sup>75</sup> Ibidem.

de sus organizaciones respectivas, sin embargo en ocasiones, su voto difiere e incluso puede oponerse al de los representantes de sus gobiernos.

La Conferencia tiene la función de establecer y adoptar el texto de las normas internacionales del trabajo, servir de foro en donde se debaten cuestiones sociales y laborales, de importancia para todo el mundo, aprobar el presupuesto de la Organización y elegir al Consejo de Administración; con el propósito de lograr una paz permanente basada en la justicia social así: 1) Todos los seres humanos, sin distinción de raza, credo o sexo tienen derecho a perseguir su bienestar material y su desarrollo espiritual en condiciones de libertad y dignidad, de seguridad económica y en igualdad de oportunidades. 2) El logro de las condiciones que permitan llegar a este resultado debe constituir el propósito central de la política nacional e internacional. 3) Cualquier política y medida de índole nacional e internacional, particularmente de carácter económico y financiero, deben juzgarse desde este punto de vista y aceptarse solamente cuando favorezcan, y no entorpezcan, el cumplimiento de este objetivo fundamental. 4) Examinar y considerar, teniendo en cuenta este objetivo fundamental, cualquier programa o medida internacional de carácter económico y financiero.<sup>76</sup>

#### 3.2.4. Normativas emitidas en el ámbito marítimo:

##### 3.2.4.1. Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921.

Este consta de 12 artículos, relativo al examen médico, obligatorio de los menores empleados a bordo de los buques, normando que las personas menores de 18 años no podrán ser empleadas a bordo, salvo en los buques en que estén empleados los miembros de una misma familia, sin previa presentación de un certificado médico, que pruebe su aptitud para dicho trabajo, firmado por un médico reconocido por la autoridad

---

<sup>76</sup> Ibidem.

competente, el cual tendrá una vigencia no mayor de un año con carácter renovable; Guatemala lo ratificó el 13 de junio de 1989, por medio del decreto No. 14- 89 del 16 de marzo de 1989.

#### 3.2.4.2. Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936:

Convenio que consta de 12 artículos, por medio de los cuales, se fija la edad mínima de admisión de los niños al trabajo marítimo, en este se norma que los niños menores de 15 años, no podrán prestar servicio a bordo de ningún buque; sin embargo la legislación nacional, podrá autorizar certificados sobre empleos que se consideren convenientes. Todo capitán o patrón, deberá llevar un registro de inscripción de tripulantes menores de 16 años, se ratificó el 30 de octubre de 1961, por medio del decreto 1489-61 del 16 de octubre de 1961.

#### 3.2.4.3. Documentos de identidad de la gente de mar, 1958:

Convenio relativo a los documentos nacionales de identidad de la gente de mar, que por medio de 14 artículos, regula el documento de identidad de la gente de mar, el cual debe estar en poder del titular, debe ser sencillo, contener los datos personales pertinentes, con la fotografía respectiva, entre otros datos; siendo aplicado a todo marino en cualquier cargo, a bordo de un buque, matriculado en un territorio, dedicado habitualmente a la navegación marítima, ratificado el 28 de noviembre de 1960.

#### 3.2.4.4. Salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado):

Convenio relativo a salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, que a través de 33 artículos, norma los tópicos anteriores, del cual se hace el resumen siguiente: El convenio no es aplicable al capitán, práctico, médico, capellán, personal de enfermería, músicos, educadores, personal contratado para trabajos, mientras el barco está en puerto. Establece que

el salario básico mínimo es de \$74 (16L.) o su equivalente, debiéndose tomar las medidas necesarias para garantizar un sistema de inspecciones y sanciones, por medio de procedimientos poco onerosos por la vía judicial u otra vía legal.

También indica que las horas de trabajo, las horas extras, la exención de servicio y las de presencia, deben dividirse por categoría, uso o dedicación del buque, para que el trabajador haga efectivo el tiempo demás trabajado, ya sea remunerado o con salida en puerto, lo cual no deben afectar las vacaciones correspondientes. Indica también, que no se establece como trabajo extraordinario: los trabajos por seguridad de la carga, por seguridad del buque, por seguridad de los pasajeros, al socorrer a otro buque, al hacer simulacros o ejercicios sobre estos.

Asimismo, la dotación del buque debe ser suficiente y eficiente, para garantizar la vida humana en el mar y la fatiga excesiva. Este Convenio no menoscabará en modo alguno cualquier disposición establecida por sentencia, leyes, costumbre o acuerdos celebrados entre armadores y gente de mar, que garanticen condiciones más favorables; no es aplicable: a las embarcaciones de menos de 500 toneladas, a los dedicados a la pesca y a navegación en estuarios. Se ratificó el 2 de agosto de 1961, sin embargo no ha entrado en vigor por falta de forum al momento de votar en la OIT.

#### 3.2.4.5. Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959:

Convenio relativo a la edad mínima de admisión al trabajo de los pescadores, que en 12 artículos, norma y establece que los niños menores de 15 años, no podrán prestar sus servicios abordo de ninguna embarcación de pesca, en especial para agua salada, a acepción de la pesca deportiva o de recreación, así como los menores de 18 años no podrán ser empleados en trabajos de paleros, fogoneros o pañoleros de

maquinas a carbón. La autoridad competente podrá autorizar que menores de edad, efectúen faenas de pesca en periodos de vacaciones siempre y cuando se tome en cuenta la seguridad física y salud del menor. Ratificado el 23 de octubre de 1961.

#### 3.2.4.6. Convenio examen médico de los pescadores, 1959:

Convenio relativo al examen medico de los pescadores, que en 13 artículos, norma entre otros aspectos, que ninguna persona podrá ser empleada a bordo de una embarcación de pesca, en cualquier calidad, sino presenta un certificado que pruebe su aptitud física para determinado trabajo marítimo, el cual debe estar firmado por un medico autorizado por la autoridad competente del Estado.

En este debe constar, que la persona no sufre de enfermedad que pueda agravarse, contagiarse o algún tipo de incapacitación, la valides del mismo no excederá de un año, para menores de 21 años y la autoridad competente establecerá el periodo de vigencia a los mayores de esta edad, debiendo existir disposiciones, para que las personas a quienes se haya negado un certificado, pueda pedir otro reconocimiento. Ratificado el 2 de noviembre de 1961.

#### 3.2.4.7. Contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959:

Convenio relativo al contrato de enrolamiento de los pescadores, regulando lo concerniente a la materia en 20 artículos, donde se establece que el contrato de enrolamiento, debe ser suscrito, entre el armador del barco de pesca o representante autorizado y el pescador, debiendo quedar garantizado el control de la autoridad publica, por medio de la legislación nacional, debe contener cláusulas claras y de fácil comprensión, sobre las obligaciones y derechos de las partes, pudiendo ser de duración definida, por viaje o indefinida, haciendo mención de

algunos datos básicos, que debe contener el mencionado contrato. Se ratifico el 24 de octubre de 1961.

### **3.3. Organización Hidrográfica Internacional:**

Es una organización intergubernamental de carácter técnico y consultivo, que trabaja para reforzar la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marítimo.

El objetivo de la organización es conseguir: a) La coordinación de las actividades de los Servicios Hidrográficos nacionales; b) La mayor uniformidad posible en cartas y documentos náuticos; c) La adopción de métodos seguros y eficaces para la ejecución y explotación de los levantamientos hidrográficos; d) El desarrollo de las ciencias en el campo de la Hidrografía y de las técnicas utilizadas en Oceanografía descriptiva.<sup>77</sup>

Guatemala es parte de la Organización Hidrográfica Internacional, por medio de la aprobación del decreto No. 85-70, el 27 de noviembre de 1970, esta organización internacional tiene mucha relación con la estandarización de los métodos a emplear, para el desarrollo de cartas náuticas (mapas), con el fin primordial de facilitar la lectura de las mismas, evitando con esto potenciales averías, por peligros en los fondos marinos de las aguas jurisdiccionales de cada país miembro, auxiliando para que la navegación sea expedita y segura, en beneficio del comercio marítimo.

Estas organizaciones internacionales, en las cuales Guatemala es parte, en virtud de procedimientos pre establecidos, en que cada Estado se compromete a dar cumplimiento a las normativas que en asamblea o por otra forma se tomen; deben ser ampliamente conocidas por los diferentes administradores de justicia específicamente del juzgado de paz en jurisdicción del puerto de San José.

---

<sup>77</sup>Organización Hidrográfica Internacional <http://www.iho.shom.fr/publicat/free/files/p4s-2004.pdf> (13 abril05).



## CAPÍTULO IV

### 4. Normativa existente en el ámbito marítimo de Guatemala:

#### 4.1. Constitución Política de la República de Guatemala

Nuestra Constitución Política tiene sus orígenes en la Revolución Francesa y estadounidense; posee una parte dogmática o material, en la que se reconoce los derechos individuales y de la ciudadanía; otra parte orgánica o formal, dedicada a determinar la organización del Estado, y una parte práctica donde está la garantía y defensa del orden constitucional; todos sus preceptos se aplican, en las dos grandes esferas de la vida jurídica: la pública y la privada, es decir, en el derecho público y el derecho privado, siendo su clasificación desarrollada, rígida, escrita o formal.<sup>78</sup> En la esfera del Estado, *“el Derecho Constitucional es fundamental por las relaciones que existen entre los poderes y los órganos del Estado o en las relaciones de éste y los ciudadanos. Toda norma que no es expresa, debe estar subsumida en la ley fundamental, la relación del precepto o del caso, es decir, el nexo que guarda con la ley fundamental, no aparece a veces clara pero esta contenida en sus principios, su objeto y sus fines”*.<sup>79</sup>

En el desarrollo del presente trabajo se hará referencia únicamente, a la Constitución Política emitida por la Asamblea Nacional Constituyente reunida en 1984, cuyo trabajo está plasmado en la ley fundamental vigente, aprobada en 1985 empezando a regir el 14 de enero de 1986, contiene 281 artículos, más el título VIII con 27 Artículos, su finalidad es delimitar las facultades que el pueblo delega a los gobernantes, que elige soberana y libremente por medio del voto, cristalizado en los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial; estableciéndose en la Constitución un Estado libre, independiente y soberano, organizado para garantizar a sus habitantes el goce de sus derechos y libertades, su sistema de gobierno es republicano, democrático y representativo.<sup>80</sup> Se divide en ocho títulos, por medio de los cuales se garantizan los derechos individuales y sociales de los habitantes, comprometiéndose a buscar el bien

---

<sup>78</sup> Vid. Gerardo, Prado Derecho Constitucional Guatemalteco, Guatemala, editorial praxis, 2001.

<sup>79</sup> Idem., pág. 21.

<sup>80</sup> Ibidem, pág. 24.



común en un Estado de Derecho. Dentro de la Constitución guatemalteca únicamente 10 artículos, describen o expresan de forma textual el ámbito marítimo y en su mayoría no han sido desarrollados por los reglamentos correspondientes como se ordena, siendo los siguientes:

Artículo 121. **Bienes del Estado.** Son bienes del Estado: a) Los de dominio público; b) Las aguas de la zona marítima que ciñe las costas de su territorio, los lagos, ríos navegables, sus riberas, vertientes y arroyos que sirven de límite internacional de la República, las caídas y nacimientos de agua de aprovechamiento hidroeléctrico, las aguas subterráneas y otras que sean susceptibles de regulación por la ley y las aguas no aprovechadas por particulares en la extensión y término que fije la ley; c) Los que constituyen el patrimonio del Estado, incluyendo los del municipio y de las entidades descentralizadas o autónomas; d) La zona marítima-terrestre, la plataforma continental y el espacio aéreo, en la extensión y forma que determinen las leyes o los tratados internacionales ratificados por Guatemala; e) El subsuelo, los yacimientos de hidrocarburos y los minerales, así como cualesquiera otras sustancias orgánicas o inorgánicas del subsuelo...

Artículo 122. **Reservas territoriales del Estado.** El Estado se reserva el dominio de: a) una faja terrestre de tres kilómetros a lo largo de los océanos, contados a partir de la línea superior de las mareas; b) de doscientos metros alrededor de las orillas de los lagos; c) de cien metros a cada lado de las riberas de los ríos navegables; de cincuenta metros alrededor de las fuentes y manantiales donde nazcan las aguas que surtan a las poblaciones. Se exceptúan de las expresadas reservas: a) Los inmuebles situados en zonas urbanas; b) Los bienes sobre los que existen derechos inscritos en el Registro de la Propiedad, con anterioridad al 1ro. de marzo de mil novecientos cincuenta y seis...

Artículo 128. **Aprovechamiento de aguas, lagos y ríos.** El aprovechamiento de las aguas de los lagos y de los ríos, para fines agrícolas, agropecuarios, turísticos o de cualquier otra naturaleza, que contribuya al desarrollo de la economía nacional, está al servicio de la comunidad y no de persona particular alguna, pero los usuarios están

obligados a reforestar las riberas y los cauces correspondientes, así como a facilitar las vías de acceso.

Artículo 131. **Servicio de transporte comercial.** Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o Aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidos las naves, vehículos, instalaciones y Servicios. Las terminales terrestres, aeropuertos y puertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común y así como los servicios del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles. Queda prohibida la utilización de naves, vehículos y terminales, propiedad de entidades gubernamentales y del Ejército Nacional, para fines comerciales; esta disposición no es aplicable a las entidades estatales descentralizadas que presten servicio de transporte...

Artículo 140. **Estado de Guatemala.** Guatemala es un Estado libre, independiente y soberano, organizado para garantizar a sus habitantes el goce de sus derechos y de sus libertades. Su sistema de gobierno es republicano, democrático y representativo.

Artículo 141. **Soberanía.** La soberanía radica en el pueblo quien la delega, para su ejercicio, en los Organismos Legislativo, Ejecutivo y Judicial. La subordinación entre los mismos, es prohibida.

Artículo 142. **De la soberanía y el territorio.** El Estado ejerce plena soberanía, sobre: a) El territorio nacional integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos; b) La zona contigua del mar adyacente al mar territorial, para el ejercicio de determinadas actividades reconocidas por el derecho internacional; c) Los recursos naturales y vivos del lecho y subsuelo marinos y los existentes en las aguas adyacentes a las costas fuera del mar territorial, que constituyen la zona económica exclusiva, en la extensión que fija la ley, conforme la práctica internacional.

Artículo 144. **Nacionalidad de origen.** Son guatemaltecos de origen, los nacidos en el Territorio de la República de Guatemala, naves y aeronaves guatemaltecas y los hijos de padre o madre guatemaltecos, nacidos en el extranjero. Se exceptúan los hijos de funcionarios diplomáticos y de quienes ejerzan cargos legalmente equiparados. A ningún guatemalteco de origen, puede privársele de su nacionalidad.

Artículo 244. **Integración, Organización y Fines del Ejército.** El Ejército de Guatemala es una institución destinada a mantener la independencia, la soberanía y el honor de Guatemala, la integridad del territorio, la paz y la seguridad interior y exterior. Es único e indivisible, esencialmente profesional, apolítico, obediente y no deliberante. Está integrado por fuerzas de tierra, aire y mar.

Artículo 246. **Cargos y Atribuciones del Presidente en el Ejército.** El Presidente de la República es el Comandante General del Ejército e impartirá sus órdenes por conducto del oficial general o coronel o su equivalente en la Marina de Guerra, que desempeñe el cargo de Ministro de la Defensa Nacional.

#### **4.2. Ley del Organismo Judicial Decreto 2-89:**

Contiene 214 artículos, por medio de los cuales se norman las disposiciones fundamentales de organización y funcionamiento del Organismo Judicial, con el ordenamiento constitucional vigente, dando mayor eficacia y funcionalidad a la administración de justicia, constituyéndose en un cuerpo legal, que debe velar porque los preceptos fundamentales de esta ley sean las normas generales de aplicación, interpretación e integración del ordenamiento jurídico guatemalteco; entre su normativa el artículo uno establece la *Primacía de la ley*: “*contra la observancia de la ley no puede alegarse ignorancia, desuso, costumbre o práctica en contrario*”, se deduce, que todo ciudadano, indistintamente del puesto que desempeñe debe apegarse a la ley, o sea conocerla y enmarcarse en ella.

#### **4.3. Código de Trabajo:**

Contiene 431 artículos, más el título 18 con 6 artículos, con lo cual se regula las relaciones entre patronos y trabajadores, estableciéndose al mismo tiempo los

procedimientos a seguir en caso de desavenencias en este orden, el Capítulo Séptimo que se refiere al trabajo en el mar y en las vías navegables, consta de 15 artículos, que son los únicos que específicamente tratan el ámbito marítimo de la sociedad laboral guatemalteca.

#### **4.4. Código Civil:**

Contiene 2180 artículos de los cuales han sido derogados por diferentes circunstancias alrededor de 100 artículos, sin embargo se encontraron únicamente 20 artículos, en donde se describen aspectos puntuales en el ámbito marítimo guatemalteco, los cuales deben cubrir todos los aspectos de orden civil, que la sociedad guatemalteca demande en el ámbito marítimo, es obvio que estos 20 artículos no son lo suficientemente amplios para garantizar al Estado en el ámbito internacional, un debido desenvolvimiento jurídico administrativo por parte del órgano juzgador.

#### **4.5. Código Penal.**

El Decreto 17-73 ha sufrido modificaciones que derogaron algunos artículos y como dato adicional se adicionaron otros, a los cuales se les amplió su marco normativo, por lo que contiene más de los 498 artículos que se registran, lo importante es su aplicación, en todos los ámbitos del territorio, por ser la única herramienta en el orden penal que vela por la aplicación de la ley, en esa rama, encontrando solo 15 artículos, puntuales sobre el ámbito marítimo, sin embargo esto no implica que al administrar justicia, no pueda hacerse uso de la jurisprudencia sobre los restantes, pero para el efecto se estima que debiera apoyarse en normativas internacionales que le auxiliarán en su ejercicio de aplicación e interpretación.

#### **4.6. Código Procesal Civil y Mercantil:**

Se desarrolla en 635 artículos de los cuales se logró determinar que 9 de estos describen o tienen relación en el ámbito marítimo guatemalteco, básicamente se enmarcan en la eficacia de la sentencia extranjera (artículo 344), condiciones para la ejecución (artículo 345), Juez competente y requisitos del título (artículo 346), sucesión radicada en el extranjero (artículo 458), procesos sucesorios en concurso (artículo 459),

norma general (artículo 474), interrogatorio a los testigos (artículo 475), testamento marítimo (artículo 476), declaratoria de formalización (artículo 477), entre otras.

#### **4.7. Ley General de Pesca, Decreto 80-2002:**

Ésta regula por medio de 95 artículos, la pesca y la acuicultura en Guatemala, con el propósito de normar, los adelantos de la ciencia y métodos adecuados para el uso y aprovechamiento racional de los recursos hidrobiológicos, en aguas de dominio público; con el fin de lograr la conservación de los ecosistemas acuáticos, tomando en consideración el interés público, en virtud que la pesca y acuicultura son actividades, cuyo ejercicio será objeto de concesión, y no podrán ser monopolio directo o indirecto, ni exclusividad de ninguna persona individual o jurídica, pública o privada; todos pueden dedicarse a ella, sujetándose dicho ejercicio a la ley específica, a las conexas de las normas y sus reglamentos, así como a las leyes que sobre el particular se emitan en el futuro; este decreto es uno de los pocos que está desarrollado por un reglamento, los cuales, dan un amplio sustento jurídico a la Unidad para el Manejo de la Pesca y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Ganadería y alimentación, así como al Estado de Guatemala.

#### **4.8. Ley de Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos:**

Quizás por tratarse de una ley de recaudación tributaria, en sus 44 artículos dedica 6 expresamente para los vehículos que utilizan como medio en su desplazamiento de un lugar a otro, las aguas jurisdiccionales, por lo que se considera una de las pocas leyes con cobertura nacional, en la que sí, se define claramente el marco regulatorio en el ambiente marítimo para su aplicación.

Por ejemplo en el **Artículo 1, ley de circulación de vehículos terrestres, marítimos y aéreos** *“se establece un impuesto anual sobre circulación de vehículos terrestres, marítimos y aéreos, que se desplacen en el territorio nacional, las aguas y espacio aéreo comprendido dentro de la soberanía del Estado”*; en el artículo 2 segundo numeral establece: *“para los efectos de la aplicación del impuesto sobre circulación de vehículos, estos se clasifican en las siguientes categorías: a) Terrestres, b) Marítimos, c) Aéreos”*.

## **CAPÍTULO V**

### **5. Entidades en relación al ambiente marítimo:**

#### **5.1. Gubernamentales:**

##### 5.1.1. Marina de la Defensa Nacional.

Como consecuencia de que barcos piratas, continuaban violando y saqueando las aguas territoriales, por orden del señor General e Ingeniero Miguel Idígoras Fuentes, presidente constitucional, se emite un acuerdo presidencial el 15 de enero de 1959, por medio del cual se crea la Marina de Guerra, con cede en el Puerto Matías de Gálvez, Santo tomas de Castilla, Puerto Barrios, Izabal; juntamente con la Marina o Flota Mercante gran Centroamericana (FLOMERCA).

En este acuerdo se le asigna al Ministerio de la Defensa Nacional, la responsabilidad de promulgar las leyes y reglamentos respectivos para su desarrollo. El gobierno de la República puntualiza en el mencionado acuerdo la existencia de la Marina desde el año 1532, cuando Don Pedro de Alvarado, la creó y operó durante su Capitanía General, en la época Colonial.

El 14 de enero de 1972, el presidente Constitucional de la República, General de Brigada Carlos Manuel Arana Osorio, acuerda la creación de la Base Naval del Pacífico, con cede en el municipio de la Gomera, Escuintla; con lo cual queda asegurada la soberanía en ambos litorales nacionales. El 28 de octubre de 1983, el General de División Oscar Humberto Mejía Victores, Jefe de Estado, acuerda organizar la Marina de Guerra, creando para ello la Base Naval del Atlántico, con sede en Puerto Santo tomas de Castilla, Izabal, y la Base Naval del Pacífico, con sede en Puerto quetzal, Escuintla. Años más tarde el vicepresidente de la República el licenciado Roberto Carpio Nicolle, en ejercicio de sus funciones, acuerda que en lo sucesivo, las fuerzas de mar, se denominaran Marina de la Defensa Nacional.

En la actualidad las fuerzas de mar, están conformadas por la Comandancia de la Marina, cuya sede esta en la Ciudad Capital; el Comando Naval del Atlántico y Comando Naval del Pacifico con jurisdicción en cada litoral, la Escuela Naval con sede en Puerto quetzal, y seis Capitanías de Puerto, cubriendo el ámbito marítimo en las aguas jurisdiccionales en todo el territorio nacional.

Siendo su misión *“garantizar la soberanía en el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, aguas interiores, lacustre y fluviales de la Republica, ejerciendo control sobre las fronteras marítimas, a fin de contribuir con las fuerzas de aire y Tierra, a asegurar la defensa nacional, la estabilidad democrática, el respeto a las leyes vigentes y la observación de los derechos humanos”*.<sup>81</sup>

#### 5.1.2. Escuela Naval de Guatemala

En 1960 fue creada la Escuela Naval, la cual funcionó por un periodo corto de tiempo, en virtud de no haber tenido una estructura propia administrativa, sin embargo logró graduar dos promociones de oficiales navales. Posteriormente lideres con mentes muy futuristas el 28 de diciembre de 1995, por medio del acuerdo Gubernativo 714-95, reorganizan la Escuela Naval de Guatemala, en virtud que nunca se clausuró, simplemente dejo de funcionar por mas de 20 años, teniendo como fines principales la formación, tecnificación, profesionalización y especialización de personas, para que se dediquen a la investigación y desarrollo de las ciencias y técnicas del mar.

Esta vez, con su propio presupuesto de funcionamiento, instalaciones y estructura administrativa básica, situación que le ha reforzado en su misión, siendo uno de los pilares que tiene el Estado en el ámbito marítimo, en cuanto a educación de mano de obra tecnificada se refiere, en beneficio de la sociedad.

---

<sup>81</sup> Revista de La Marina de la Defensa Nacional XLIII aniversario, singladura, Guatemala, grupo creativo innova 2002 pag. 16.

### 5.1.3. Unidad para el manejo de la pesca y acuicultura:

El ente rector de la pesca, nace en 1975 en la División de Fauna y Vida Silvestre, de la Dirección de Recurso Hídrico y Advenimiento (DIRHIA), perteneciente a la Dirección General de Servicios Agrícolas (DIGESA), hasta que en 1981, es abolida por la Dirección General de Servicios Pecuarios (DIGESEPE), denominándose Dirección técnica de Pesca y acuicultura (DITEPESCA). En el año 1998, como resultado de un esfuerzo del sector pesquero y acuícola, con el apoyo del programa regional de pesca (PRADEPESCA), y producto de la reingeniería que realiza el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación (MAGA), en todas sus dependencias, se transforma temporalmente, en la Unidad Especial de Manejo de la Pesca y la Acuicultura (UNEPA), finalmente el 30 de septiembre de 1999, con gubernativo 746-99 se crea la Unidad de Manejo de la Pesca y Acuicultura (UNIPESCA). Ente Rector de la Pesca en Guatemala, responsable de administrar, conceder, autorizar y/o denegar, la concesión de Licencias de Pesca Marítima para el aprovechamiento racional y sostenidos de los recursos pesqueros marítimos y continentales.

Así también, es el ente responsable de promover, validar y transferir nuevas tecnologías en materia pesquera y acuícola para la diversificación en el aprovechamiento y utilización de los recursos hidrobiológicos. Así mismo es responsable de evaluar permanentemente el estado actual de explotación, aprovechamiento y uso de los recursos pesqueros (marítimos y continentales) y de dictar las medidas pertinentes de manejo, control y ordenamiento que se aplicarán a cada una de las pesquerías, para garantizar la sostenibilidad del recurso hidrobiológico y de las actividades productivas.<sup>82</sup> Sus funciones están ampliamente respaldadas en el orden jurídico por medio de la ley general de pesca, decreto 80-2002, y al igual que la Marina de la Defensa Nacional es una de las pocas entidades que tienen basta relación con el ámbito marítimo.

---

<sup>82</sup> Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación, *Unidad de Manejo de la Pesca* [www.unipesca.org/fi/fcp/es/GTM/body.htm](http://www.unipesca.org/fi/fcp/es/GTM/body.htm). (24 de marzo de 2005).



#### 5.1.4. Comisión Portuaria Nacional

Creada mediante Acuerdo Gubernativo de 1973, como órgano colegiado, que dentro de su Junta Directiva se cuenta con representantes de Empresas Portuarias y sector Público y Privado, sus funciones se resumen en: a) Definición de una política portuaria nacional; b) Establecimiento de un verdadero sistema portuario en el país, capaz de implantar y ejecutar dicha política con la debida coherencia y eficacia; c) Coordinación, representación y asistencia a los puertos y gobierno en materia portuaria; d) Desarrollo de la capacitación portuaria y marítima. Con la excepción de los buenos resultados obtenidos en el área de capacitación, los resultados logrados a través de la mayoría de sus funciones han sido limitados, producto de la falta de apoyo político, técnico, financiero y esencialmente por no tener carácter de autoridad.<sup>83</sup>

#### 5.1.5. Empresa Portuaria Quetzal

La creación del puerto Quetzal, surge con la necesidad de incrementar los servicios portuarios, debido a que el puerto de San José no prestaba de buena manera, los servicios necesarios para las empresas nacionales e internacionales que requerían de éstos, dando como consecuencia que desde 1983, iniciará prestando sus servicios el puerto Quetzal de manera informal, por medio su ley orgánica decreto No. 100-85, el Jefe de Estado Oscar Humberto Mejía Victores creo esta entidad estatal, descentralizada y autónoma, con personalidad jurídica y patrimonio propio.

El muelle tiene la capacidad de atracar 5 buques cargueros de manera simultanea, con sus servicios de cargar, descargar, operación y apoyo logística al mismo tiempo, realizándose por una excelente infraestructura, facilitando el desarrollo de otras instalaciones civiles y gubernamentales, que prestan diversos servicios en beneficio de la sociedad, como lo es: la planta generadora de energía eléctrica, que anteriormente fue propiedad de ENRON; Terminal y

---

<sup>83</sup> Comisión del transporte Marítimo, Op. Cit.

gasoducto Z gas; bodegas frías para productos perecederos, Superintendencia de Administración Tributaria; Muelle para atraque de cruceros turistas; entre otras.

Sin embargo el comportamiento de los volúmenes de carga y descarga, así como el desarrollo infraestructural de la zona viene aumentado desde su creación, debido a su ubicación geográfica competitiva, que le permite conexiones inmediatas con los mercados mundiales. Siendo la visión consolidarse como un puerto multipropósitos, líder en la región centroamericana y sur de México, con terminales especializadas, que generen oportunidades de inversión y desarrollo sostenible.<sup>84</sup>

## 5.2. No gubernamentales:

### 5.2.1. Pesca S.A.

En Guatemala, la pesca a nivel comercial tiene su inicio en 1960, cuando se concede la primera licencia de pesca a la empresa **Pesca S.A.**, para realizar faenas de captura de camarón con embarcaciones pesqueras en el océano pacífico. Esto debido a la creciente abundancia de estas especies en el fondo marino jurisdiccional guatemalteco, las estimulaciones gubernamentales, así como la perspectivas de los mercados, tanto interno como externo, dio como resultado el incremento de la actividad pesquera industrial en el país, surgiendo mas empresas como Marbella, Pescado de Tony, entre otras. En la actualidad la explotación de este producto esta bastante reducida, motivo por el cual se han retirado algunas empresas y otras se han transformado.<sup>85</sup>

### 5.2.2. Atunera Maya S.A.

Mayapesca, S.A. es subsidiaria de la atunera estadounidense Caribbean Marine Services Company Inc. que, según sus autoridades, tiene 50 años de

---

<sup>84</sup> Empresa Portuaria Quetzal, [Http://www.puerto.quetzal.com/php/main.php](http://www.puerto.quetzal.com/php/main.php). (26 de mayo 2005).

<sup>85</sup> Cfr., Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación, [Unidad de Manejo de la Pesca www.unipesca.org /fi/fcp/es/GTM/body.htm](http://www.unipesca.org/fi/fcp/es/GTM/body.htm). (13 de marzo de 2006).

experiencia en el mercado y que posee una flota de siete embarcaciones. La empresa podrá pescar atún dentro del área de aguas internacionales del Pacífico oriental, especificada por la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) y que abarca desde México hasta Perú. Debido a la intermediación del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación de Guatemala, el CIAT amplió la cuota para pesca de Guatemala, de 4 mil 800 a 6 mil 500 toneladas.

De este total, las empresas Rainxeira y Atunera Maya tienen derecho a explotar cada una 2 mil 400 toneladas de la cuota. Mayapesca tiene ahora asignadas 1 mil 700 toneladas, sin embargo los guatemaltecos no tienen una cultura de consumo de atún, las estadísticas de la Secretaría de Integración Centroamericana, señalan que sólo en 2003 Guatemala importó 566 toneladas de preparados de atún.<sup>86</sup>

#### 5.2.3. Pescado de Tony:

Posee varias licencias para explotar recursos ictiológicos en aguas jurisdiccionales guatemaltecas, con una licencia de pesca a gran escala y dos de mediana escala para langostino, cinco de mediana escala para especies en general (escama y langostino), en el área del océano pacífico.<sup>87</sup>

### **5.3. Centros de estudios superiores y de servicio social.**

#### 5.3.1. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Fundada por Real Cedula de Carlos II, el 31 de enero de 1676, en la Antigua Guatemala, la tricentenaria abrió sus puertas, con el propósito que florecieran a través de la enseñanza, todo el engranaje de conocimiento que han nutrido las corrientes pedagógicas de la educación superior, en beneficio de la sociedad guatemalteca. Los estudios de Leyes –en unión de los de

---

<sup>86</sup> Ibidem.

<sup>87</sup> Idem.

Humanidades y de Medicina- son prácticamente inherentes a la Universidad de San Carlos, y su historia acompaña el desarrollo del Alma Mater, pues, con mejor suerte que las disciplinas humanísticas, las jurídicas y médicas, se han mantenido en forma ininterrumpida.

Desde los planes iniciales, previos a la fundación de la Universidad de San Carlos, se observa la intención de incorporar las leyes como parte importante de su estructura académica. El 5 de septiembre de 1672, Fray Payo Enríquez de Rivera, instauro el Derecho Canónico y el Derecho Civil, dando origen a la Facultad de Derecho, siendo parte de la trayectoria histórica universitaria, y por ende, mantienen una gran tradición.

Hoy día, con la mencionada tradición de vida ininterrumpida, y una gran proyección en el panorama cívico y cultural del país, esta Casa de Estudios de la Universidad de San Carlos de Guatemala lleva el nombre de Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, cuyo objetivo primordial es formar profesionales capaces, para el ejercicio de la Abogacía y Notariado.<sup>88</sup>

### 5.3.2. Centro de Estudios Superiores de la Defensa

El 6 junio de 1946 al ser emitida la Ley Constitutiva del Ejército de la Revolución, fue creada la Escuela de Armas y Servicios, la cual inicio actividades, con la misión de capacitar a la Oficialidad del Ejército de Guatemala, en la táctica y en las técnicas necesarias, que le permitieran responder a las necesidades impuestas por las doctrinas modernas de la época; Por medio de un Acuerdo Gubernativo es creado el Centro de Estudios Militares,<sup>89</sup> fundado por disposiciones del Presidente de la República y Comandante General del Ejército, Licenciado Julio César Méndez Montenegro, En Acuerdo Gubernativo No. 240-2004 de fecha 12 de agosto del 2004, de conformidad al Plan de

---

<sup>88</sup> Vid. Universidad de San Carlos de Guatemala, <http://www.usac.edu.gt/exp.htm> (02 de mayo 2005).

<sup>89</sup> Vid. Orden General del Ejército No. 39-70, de fecha 18 de junio de 1970.

Reestructuración Reafirmación 2003, se cambia el nombre por Centro de Estudios Superiores de la Defensa Nacional.

La columna vertebral de cambio y desarrollo del sistema educativo del Ejército de Guatemala, descansa sobre esta reforma educativa militar, proceso que esta siendo acelerado para permitir a los integrantes del Ejército, estar mejor preparados para afrontar con éxito los desafíos del siglo XXI.<sup>90</sup> Aunque los resultados de los procesos educativos son de largo plazo constituyen el medio más seguro y eficaz para la transformación institucional.

### 5.3.3. Centro de Estudios Marítimos y Acuicultura.

El 7 de abril de 1976, el Consejo Superior Universitario, autoriza el funcionamiento del Centro Superior Universitario del Sur, en el que se desarrollan las carreras de: Técnico en Maricultura, Técnico en Cultivo de Agua Dulce, Técnico en Fruticultura, Técnico en Conservación y Procesamiento de Alimentos. Un año después (28 de septiembre de 1977), el Honorable Consejo Superior Universitario acuerda la creación de dos unidades independientes a partir del Centro de Estudios del Mar y Acuicultura (CEMA), cuya sede se ubicó en la Aldea Monterrico, Taxisco Santa Rosa; en la que implementarían las carreras de Técnico en Maricultura y Técnico en Cultivo de Agua Dulce.

En la actualidad cuenta con tres extensiones ubicadas en: Monterrico, Taxisco, Santa Rosa; Zunil y Lago de Amatitlán. Su Objetivo es cumplir con los fines de la Universidad de San Carlos de Guatemala, en docencia, investigación, extensión y servicios en el campo de las ciencias acuáticas, que permitan mejorar el nivel y calidad de vida de los guatemaltecos; Contribuir a la diversificación de la enseñanza superior, con la formación de profesionales en ciencias hidrobiológicas (acuícolas y pesqueros) a nivel Técnico y de

---

<sup>90</sup> Centro de Estudios Superiores de la Defensa Nacional, <http://www.mindef.mil.gt/información/escuelas/cesdena/contenido.htm/> (10 abril 2005).

Licenciatura; así como Formar Técnicos Universitarios a nivel de pregrado y de licenciatura, conforme la demanda social en producción acuícola.<sup>91</sup>

#### 5.3.4. Bufete Popular de la Universidad de San Carlos de Guatemala:

Con mas de 50 años de existencia, el Bufete Popular de la Universidad de San Carlos de Guatemala, nació con el propósito de preparar en forma práctica al futuro profesional del derecho, sin embargo por necesidades y exigencias, se ha convertido en un valuarte para asistir a la sociedad guatemalteca, carente de recursos económicos para sufragar un profesional del derecho, de allí deriva su nuevo objetivo la capacitación técnica y practica del estudiante al servicio social y de extensión, a través de la defensa de oficio tanto en la capital como en el interior.

La Defensa Pública, tiene la característica de ser inalienable, puesto que no hay juicio, sin esta garantía y nadie puede enajenar este derecho, aparte de ser irrenunciable, lo cual brinda el Bufete Popular en las ramas del derecho civil laboral.

### **5.4. ORGANISMO JUDICIAL.**

#### **5.4.1. Generalidades**

Conforme lo establece la Constitución Política de la República de Guatemala, el Organismo Judicial, es el encargado de impartir justicia, con independencia y potestad de juzgar. La Ley del Organismo Judicial cita que en ejercicio de la soberanía delegada por el pueblo, imparte justicia en concordancia con el texto constitucional. El marco legal del Organismo Judicial y la Corte Suprema de Justicia se encuentra definido en la Constitución Política de la República de Guatemala, Artículos del 203 al 222; en la Ley del Organismo

---

<sup>91</sup> Universidad de San Carlos de Guatemala, <http://www.usac.edu.gt/cema/index2.htm>, (15 de abril 2005).

Judicial, Decreto No. 2-89 y sus reformas, así como en otras leyes ordinarias del Estado.<sup>92</sup>

#### **5.4.2. Misión:**

Su Misión es la de Restaurar y mantener la armonía y paz social a través de prestar a la sociedad una satisfactoria administración de justicia fundamentada en los principios de imparcialidad, celeridad, sencillez, responsabilidad, eficacia y economía, con el propósito de hacer realidad y alcanzar los valores de justicia, verdad y equidad.<sup>93</sup>

#### **5.4.3. Proceso judicial e integración:**

La función jurisdiccional se ejerce con exclusividad por los tribunales, organizados en jerarquías y competencias.

De acuerdo a su jerarquía, existen cuatro niveles: a) Corte suprema de Justicia; b) Tribunales de 2da. Instancia; c) Tribunales de 1ra. Instancia; d) Juzgados de Paz.

#### **5.4.4. Ámbito marítimo:**

En el departamento de Escuintla, localizado al sur del territorio, posee un edificio de tribunales en la 6av. 8-80 de la zona 1, avenida del ferrocarril, Escuintla, queda a 45 Km. Aproximadamente de Puerto Quetzal, uno de los puertos mas importantes del país, además tiene jurisdicción marítima sobre una parte de los 93,000 *km*<sup>2</sup>; donde administran justicia los siguientes órganos: Juzgado de Primera Instancia de Trabajo, Juzgado de Primera Instancia Civil y Coactivo, Juzgado de la Niñez y la Adolescencia en Conflicto con la Ley Penal; además, funciona en el municipio del Puerto de San José, un Juzgados de Paz, donde se entienden materias penal, civil y de trabajo.

---

<sup>92</sup> Organismo Judicial de Guatemala, <http://www.organismojudicial.gob.gt/> (17 de abril de 2005).

<sup>93</sup> Ibidem.

## CAPÍTULO VI

### 5. Análisis e interpretación del trabajo de campo:

#### 5.1 Resultados del trabajo de campo:

En la presente investigación se elaboraron cuestionamientos con preguntas cerradas y abiertas, sustraídas de los conceptos doctrinarios y descripción de leyes desarrolladas en el marco teórico, sobre una guía de observación que las sustenta, además se proyectó una presentación como inducción al tema, para lograr de los entrevistados focales, la absorción del potencial conocimiento que tengan sobre la aplicación e interpretación del derecho (leyes) en el ámbito marítimo, dividiéndolos en tres entes, los cuales resultaron de las entidades que tienen relación en el ámbito marítimo, descritos también en el marco teórico, siendo estos: **a) Gubernamental:** Comando Naval del Pacífico, Comandancia y Capitanía de Puerto Quetzal y Empresa Portuaria Quetzal; **b) Judicial y Privado:** PESCA SA, Pescado de Tony y Juzgado de Paz Puerto de San José e Iztapa; **c) Centros de Estudio y de Servicio a la Sociedad (Educación):** Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales (USAC), Escuela Naval de Guatemala, Bufete Popular, Centro de Estudios Marítimos y Acuicultura.

Clave	Puesto
A.	Centro de Estudios Superiores de la Defensa Nacional
B.	Facultad Ciencias Jurídicas y Sociales; USAC.
C.	Bufete Popular; Universidad de San Carlos de Guatemala.
D.	Centro de Estudios del Mar y Acuicultura; USAC.
E.	Director de la Escuela Naval de Guatemala.
F.	Comandante y Capitán de Puerto Quetzal.
G.	Comandante Comando Naval del Pacífico.
H.	Subgerente Empresa Portuaria Quetzal.
I.	Juez de Paz del Puerto San José e Iztapa, Escuintla.
J.	Gerente PESCA SA. Y Gerente pescado de Tony.



### Guía de entrevistas.

Se realizó una guía de entrevistas común a todos los entrevistados focales, la cual se apoya en cuestionamientos cerrados y abiertos, orientados tanto al orden normativo interno como internacional marítimo para lograr establecer si existe conocimiento sobre la aplicación e interpretación que ejerce el Juzgado de Paz del Puerto de San José, Escuintla, en su jurisdicción y competencia.

Cuadro No. 1

No.	Observación	Si	No	Obs.
1	¿En el ambiente donde se efectúa la entrevista, se observan ejemplares que contengan leyes nacionales?	10	0	
2	¿Se observan ejemplares de leyes internacionales en el ámbito marítimo?	5	5	
3	¿Considera que el órgano juzgador conoce (A/I) las leyes en el ámbito marítimo?	0	10	
4	¿Se Cuenta con asesor legal?	6	4	
5	¿Tiene conocimiento si existe en el país establecimientos donde se enseñe el derecho en el ámbito marítimo?	7	3	

El Cuadro No. 1, muestra que un 100% de los entrevistados tiene y conoce la ley en el orden interno en general, especialmente en el derecho civil, mercantil y laboral; un 50% tiene y conoce de leyes en el orden internacional marítimo, el 100% considera que el órgano juzgador no aplica ni interpreta (no conoce) la ley en el ámbito marítimo ya sea nacional o internacional; un 60% tienen asesor legal y el 70% conocen de algún establecimiento en el país en donde se enseña sobre el derecho en el ámbito marítimo, coincidiendo este porcentaje en que es la Escuela Naval de Guatemala, el único ente que proporciona este tipo de enseñanza especializada.

### Cuestionarios de orden cerrado.

Ámbito Marítimo Interno: Para reforzar el objetivo general, se elaboro cinco cuestionamientos de orden cerrado común para los entrevistados, que tiene la finalidad de obtener, el conocimiento de la normativa marítima interna, enfocado a la aplicación e interpretación que pueda ejercer el Juez de Paz.

Cuadro No. 2

No.	Pregunta	Si	No	Obs.
1	¿Tiene a la mano alguna ley nacional que me pueda prestar?	10	0	
2	Conoce o puede explicar este cuerpo legal o cualquier otro (como por ejemplo el código penal., civil, laboral...,)	10	0	
3	¿Tiene conocimiento que artículos se relacionan al ámbito marítimo? O ¿Puede relacionar esta ley con el ámbito marítimo?	4	6	
4	¿Ha realizado alguna diligencia o cualquier otra situación con el órgano juzgador?	5	5	
5	¿Cree que el órgano juzgador conoce (A/I) las leyes en el ámbito marítimo?	0	10	

En el cuadro No. 2, se muestra que el 100% contesto afirmativamente a los dos primeros planteamientos, donde se pretende saber si existe conocimiento sobre las leyes nacionales en forma general, existiendo inclinación al ramo civil, laboral y penal; sin embargo al pedirles que relacionaran estas leyes nacionales con el ámbito marítimo solo el 40% fue positivo, observándose que fue el sector civil de esa opinión orientándose al ramo mercantil; en la interrogante numero 4, un 50% ha tenido que realizar algún tipo de diligencia o conflicto con el órgano juzgador; y por ultimo el universo completo (100%) cree que el órgano juzgador no conoce (no aplica ni interpreta) las leyes en el ámbito marítimo.

### Ámbito marítimo internacional:

En relación a las preguntas cerradas en relación al ámbito marítimo internacional, se elaboraron con la finalidad de saber si existe o no conocimientos en el universo focal seleccionado sobre este tema.

Cuadro No. 3

No.	Pregunta	Si	No	Obs.
1	¿Tiene alguna ley en el orden internacional en relación al mar?	5	5	
2	¿Usted podría decirme de que trata ésta, o SOLAS, MARPOL?.	5	5	
3	¿Puede relacionar esta ley con el ámbito marítimo?	5	5	
4	¿Ha tenido la Entidad algún conflicto con el órgano juzgador?	2	8	
5	¿Cree que el órgano juzgador aplica e interpreta las leyes en el ámbito marítimo?	1	9	

Lográndose apreciar en el cuadro No.3, que en las primeras tres preguntas, el 50% tiene, relaciona o conoce el ámbito marítimo internacional; el 80% no ha tenido algún tipo de diligencia o conflicto con el órgano juzgador; mientras que el 90% no cree que el órgano juzgador aplica e interpreta las leyes en el ámbito marítimo internacional.

**Nota:** es meritorio mencionar que a todos los entrevistados se le proyectó una presentación previa a los cuestionamientos, la cual aparte de introducirlos al tema da una idea más amplia sobre la jurisdicción del espacio marítimo guatemalteco.

### **Cuestionario de orden abierto a centro de estudios y servicio social (educación):**

Para desarrollar el presente cuestionario se consideraron dentro de los entrevistados focales, aquellos que tuvieran relación con la educación en los sectores civiles, militares y marítimos (universo).

1. ¿Se contempla dentro del pènsum, materias que tengan relación con los convenios internacionales marítimos ratificados por Guatemala?

Cuadro No. 4

<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>
Si	No	No	Si	Si

En el cuadro No. 4, se muestra que el 40% de los entrevistados dijeron no tener dentro de su pènsum de estudios, materias en relación con los convenios marítimos internacionales ratificados por el Estado, centrándose estas opiniones básicamente en el sector de educación civil, mientras el sector militar y marítimo correspondiente al 60% indicaron que si tienen materias en el ámbito marítimo.

2. ¿Se contemplan en el pènsum, materias que tengan relación con el derecho interno en el ámbito marítimo?

Cuadro No. 5

<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>
Si	Si	Si	No	No

Se observa en el cuadro No. 5, que un 40% de los entrevistados no contempla dentro de su pènsum de estudios, materias relacionadas con el ámbito marítimo interno o nacional, un 60% si lo contempla, proveniente esta opinión de los entrevistados del sector civil especialmente.

3. ¿Cree usted que el órgano administrador de Justicia aplica e interpreta (conoce) los convenios internacionales marítimo?

Cuadro No. 6

<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>
No	No	No	No	No

Según lo que se puede observar en el cuadro No. 6, el 100% de los entrevistados, no cree que el órgano administrador de justicia, aplique e interprete los convenios en el ámbito marítimo, sobre esta opinión se incluye también el órgano juzgador.

4. El servicio o educación que brinda el establecimiento, ¿esta al alcance de la clase media, alta o baja en la sociedad?

Cuadro No. 7

<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>
Militar	Toda	Toda	Toda	Militar

Se aprecia que el 40% del universo, brinda educación específica para el ramo militar mientras el 60% lo hace para toda la sociedad, según el cuadro No. 7, sin embargo es de hacer la mención especial, que lo que se solcito en la pregunta fue que se clasificará en media, alta o baja a la población estudiantil a la que se brinda educación.

5. ¿Cree que su personal esta capacitado o tiene conocimiento del derecho (leyes) en el ámbito marítimo?

Cuadro No. 8

<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>
No	No	No	No	Si

El 80% de los entrevistados cree no tener a su personal capacitado, tampoco creen que conozcan el derecho en el ámbito marítimo (cuadro 8).

### **Cuestionario de orden abierto especializado ámbito marítimo.**

La ley del Organismo Judicial indica en su **Artículo 5 ámbito de aplicación de la ley**. El imperio de la ley se extiende a toda persona nacional o extranjera, residente o en tránsito, salvo las disposiciones del derecho internacional aceptadas por Guatemala. Así como a todo el territorio de la República. el cual comprende suelo, el subsuelo, la zona marítima terrestre, la plataforma continental, la zona de influencia económica y el espacio aéreo tal como los definen las leyes y el derecho internacional.

6. ¿Que disposiciones considera usted aplicables?

Cuadro 9

Centros de Enseñanza y Servicio					Gubernamentales			Judicial / Privado	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Nac.	Nac.	Inter.	Nac.	Nac.	Nac.	Nac.	Nac.	Nac.	Nac.

De acuerdo con las respuestas obtenidas el cuadro No. 9, muestra que un 10% del universo localizado en el ramo de educación considera que en el ámbito marítimo, las disposiciones aplicables son de orden internacional, mientras un 90% considera que las disposiciones aplicables son de orden nacional interno.

La ley del Organismo Judicial indica en su **Artículo 9. La Supremacía de la Constitución y jerarquía normativa**. Los tribunales observarán siempre el principio de jerarquía normativa y de supremacía de la Constitución Política de la República, sobre cualquier ley o tratado, salvo los tratados o convenios sobre derechos humanos, que prevalecen sobre el derecho interno. Las leyes o tratados prevalecen sobre los reglamentos. Cuando se da un hecho ilícito en el mar, se capturan personas extranjeras (tripulación), son consignados al órgano judicial correspondiente, éstos les absuelven, los deportan a su país de origen y la embarcación queda bajo custodia de la Marina.

7. ¿Cree que prevalecen los convenios internacionales ratificados por Estado?

Cuadro No. 10

Centros de Enseñanza y Servicio					Gubernamentales			Judicial/ Privado	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Inter	Inter.	Inter.	Inter.	Nac.	Nac.	Nac.	Nac.	Nac.	Nac.

En cuanto a la supremacía y jerarquía normativa, según el ejemplo indicado a los entrevistados y la pregunta empleada, se puede observar en el cuadro No. 10, que existe un 40% que consideran que prevalecen los convenios internacionales, esta opinión fue vertida por el sector educación, mientras un 60% considera que prevalece las leyes internas.

Regularmente cuando se da un hecho ilícito en el mar, se capturan personas nacionales (tripulación), son consignadas al órgano judicial correspondiente, éstos les dejan libres, los multan o les inician proceso, la embarcación queda bajo custodia de la Marina durante el proceso.

8. ¿Que cree que prevalece?

Cuadro No. 11

Centros de Enseñanza y Servicio					Gubernamentales			Judicial y Privado	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Inter.	Inter.	Inter.	Inter.	Nac.	Nac.	Inter.	Nac.	Nac.	Nac.

De acuerdo con el ejemplo, los entrevistados en el orden judicial y privado creen que prevalece el normativo interno, mientras los sectores educación y gobierno no se lograron definir y compartieron la opinión, algunos de que prevalece lo internacional y otros lo nacional interno, existiendo paridad al 50% (ver cuadro No. 11).

La L.O.J. establece en su **Artículo 10. Interpretación de la ley.** Las normas se interpretarán conforme a su texto según el sentido propio de sus palabras. A su contexto y de acuerdo con las disposiciones Constitucionales. Según el conjunto de una ley al contenido de cada una de sus partes, pero los pasajes de la misma se podrán aclarar.

9. ¿Considera que el Juzgado de Paz del Puerto de San José, ha hecho uso de lo que indica este artículo para la interpretación del derecho en el ámbito marítimo?

Cuadro No. 12

Centros de Enseñanza y Servicio					Gubernamentales			Judicial y Privado	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
SI	SI	Si	Si	Si	Si	Si	Si	No	Si

Se aprecia en cuanto a la interpretación de la ley, que el Juzgado de Paz del Puerto de San José en el ámbito marítimo realiza, según el cuadro No. 12, los entrevistados consideran en un 90% que sí se realiza la interpretación de la ley en el orden del derecho interno y un 10% considera que es en el orden internacional, proveniente esta opinión del órgano Juzgador.

**Artículo 104. Facultades.** Los jueces de paz ejercerán su Jurisdicción dentro de los límites del territorio para el que hayan sido nombrados. Su competencia por razón de la materia y de la cuantía será fijada por la Corte Suprema de Justicia y sus atribuciones en el orden disciplinario, son las mismas respecto a sus subalternos, que las otorgadas en el propio caso a los jueces de primera instancia.



10. ¿Cual cree que es la jurisdicción del Juzgado de Paz del Puerto de San José, Escuintla, en el mar?

Cuadro No. 13

Centros de Enseñanza y Servicio					Gubernamentales			Judicial y Privado	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

En el cuadro de preguntas No. 13 se observa claramente que el universo entrevistado no consideró una área específica en el mar como jurisdicción del Juzgado de Paz del Puerto de San José, siendo notoria la ausencia de una limitación específica, quedando las respuestas ambiguas, sin embargo el 40% (4) de los entrevistados focales (Empresa Portuaria Quetzal, Pescado Tony, CESDNA, y USAC), coincidieron en que debería existir un juzgado especializado en el ámbito marítimo, poniendo como ejemplo el juzgado que tiene competencia sobre la narco-actividad y delitos contra el ambiente.

11. ¿Cree que en el Registro de la Propiedad, se deben anotar en libros especiales los buques, muelles o canales? (Código civil artículo 1185).

Cuadro No.14

Centros de Enseñanza y Servicio					Gubernamentales			Judicial y Privada	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
X	Si	Si	No	X	X	X	Si	X	X

Esta pregunta tiene el objetivo de indagar sobre el conocimiento de los entrevistados focales del universo seleccionado, en el ámbito marítimo interno, sobre si creen que el artículo 1185 del Código Civil debiera ser aplicable en Guatemala, observándose en el cuadro No. 14, que un 60% no pudo externar opinión o la misma fue ambigua, un 10% se inclino a que no se deben anotar en libros especiales en el Registro de la Propiedad y el 30% se indico que si existe, comprobándose que los sectores en el ámbito marítimo no tenían conocimiento de esta normativa, situación contraria del sector civil.

12. ¿Cree que se cumple con el control del examen médico a los pescadores para resguardar la vida humana en el mar?

Cuadro 15

Centros de Enseñanza y Servicio					Gubernamentales			Judicial y Privado	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
X	X	X	X	X	X	X	Si	X	X

La pregunta es en el orden marítimo internacional, teniendo por objeto indagar este conocimiento, observándose en el cuadro No. 15, que un 90% de los entrevistados no se atrevió a dar una respuesta positiva o negativa al respecto, por lo que se consideraron ambiguas; y solamente un 10% proveniente del sector gubernamental, cree que se cumple con el control del examen médico a los pescadores.

13. ¿Cual cree que es la edad mínima establecida por el Estado de Guatemala para las personas que se dedican a la pesca?

Cuadro No. 16

Centros de Enseñanza y Servicio					Gubernamentales			Judicial y Privado	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
X	X	X	X	X	X	X	No	X	X

Este planteamiento también es en el orden marítimo internacional, persiguiéndose el mismo objetivo que en el cuestionamiento anterior, observándose en el cuadro No. 16 que el 90% no supo definir una respuesta, algunos indicaron que era a los 18 años con la mayoría de edad y otros de acuerdo con la necesidad que tenga la persona; y solo un 10% indico que no estaba definido en la legislación.

La Comisión Centroamericana del Transporte (COCATRAM) indica en un informe jurídico del 2002 “Guatemala en general posee una legislación de derecho marítimo público obsoleto, disgregada, incompleta; y una legislación de derecho marítimo privado también obsoleta, que afecta no sólo el subsector marítimo sino también el desarrollo del comercio exterior, a pesar de haberse ratificado o adherido a un buen número de Convenios”.

14. ¿Esta o no de acuerdo?

Cuadro No. 17

Centros de Enseñanza y Servicio					Gubernamentales			Judicial y Privado	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si

Al indicarles a los entrevistadores focales, una de las conclusiones del informe jurídico de la Comisión Centroamericana para el Transporte Marítimo, efectuado en el año 2002, el 100% del universo estuvo de acuerdo en que exactamente es lo que en el ámbito marítimo le ocurre al Estado de Guatemala, no causándoles admiración o sorpresa (cuadro No. 17).

15. El órgano juzgador, al conocer sobre un hecho ilícito ocurrido en el mar, lo hace ¿como Estado de Bandera, Estado Rector de Puerto, Estado Ribereño?

Cuadro No. 18

Centros de Enseñanza y Servicio					Gubernamentales			Judicial y Privado	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
3	3	3	3	3	3	3	3	No	3

En el cuadro No. 18, se observa que un 90% del universo considera que debe conocer sobre los tres aspectos, sin embargo un 10% considero que en ninguno, lo especial de esta situación y que se tiene que resaltar es que fue el órgano juzgador el que considero no conocer un hecho ilícito en cualquiera de los ámbitos internacionalmente aceptados.

### **Cumplimiento de objetivos (contrastación)**

El presente trabajo de investigación se basa en el planteamiento siguiente: ¿Cómo el Juzgado de Paz del Puerto de San José, Escuintla, aplica e interpreta el Derecho en el ámbito marítimo? Desarrollando para el efecto un objetivo general que consiste en determinar sí el Juzgado de Paz del Puerto de San José, Departamento de Escuintla, aplica e interpreta el derecho internacional marítimo firmado por el Estado de Guatemala, enmarcado en los convenios que se establecieron, así como del derecho interno, enmarcado en la Constitución Política de la República de Guatemala y las principales leyes nacionales. Sobre la base del análisis e interpretación de los resultados arrojados por la entrevista focal a profundidad dirigida, el sistema de sustentación documental, la observación ínter-subjetiva, la guía de entrevista y los cuestionarios con preguntas cerradas y abiertas, se establece la siguiente tabla de comprobación de resultados:

**Tabla de comprobación de resultados No. 1**

<b>Instrumento / objetivo</b>	<b>Objetivo general</b>		
	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>
Capítulo II marco teórico, aplicación de la norma jurídica			X
Capítulo II, marco teórico, interpretación de la norma jurídica.			X
Capítulo II, marco teórico, cual sería el derecho en el ámbito marítimo guatemalteco			X
Capítulo II, marco teórico, normativa existente, Constitución Política de la República de Guatemala, Ley del Organismo Judicial, Código Civil, Código Penal, Código Trabajo, Código Procesal Civil y Mercantil, Ley General de Pesca, Ley de Circulación de Vehículos terrestres, marítimos y aéreos.		X	
Capítulo II, marco teórico, ámbito marítimo internacional, COLREG72, SOLAS74, CLC69, LOAD LINES 66, MARPOL 73/78, LC72, CONVEMAR, C16, C58, C108, C109, C112, C113, C114,	X		

Instrumento / objetivo	Objetivo general		
	01	02	03
Capítulo II, marco teórico, Entidades gubernamentales, no gubernamentales, de servicio social y centros de estudio superior que tienen relación en el ambiente marítimo.			x
Capítulo II, marco teórico, Organismo Judicial			x
Capítulo III, técnicas de investigación, sistema de sustentación documental, entrevista, cuestionario, guía de observación, compendio de leyes y entrevista	X	x	x
Análisis e interpretación del cuestionario "A" con preguntas cerradas ámbito marítimo interno		x	
Análisis e interpretación del cuestionario "A" con preguntas cerradas ámbito marítimo internacional	X		
Análisis e interpretación del cuestionario "B" con preguntas abiertas ámbito marítimo interno		x	
Análisis e interpretación del cuestionario "B" con preguntas abiertas ámbito marítimo internacional	X		
Análisis e interpretación del cuestionario "C" con preguntas abiertas especializadas del derecho (interno e internacional)			x
Análisis e interpretación entrevistas sector educación	X	x	x
Análisis e interpretación de entrevistas a entidades gubernamentales	X	x	x
Análisis e interpretación de la entrevista a empresa privada	X	x	x
Análisis e interpretación entrevistas juzgado de Paz de Puerto San José e Iztapa.	X	x	x

En la presente investigación al cumplir con cada uno de los objetivos específicos, se contribuyó para alcanzar el objetivo general, el cual con el trabajo de campo quedó debidamente sustentado, determinándose que el Juzgado de Paz del Puerto de San José, Escuintla, conoce y relaciona las leyes nacionales en general sin embargo en el ámbito marítimo se considera que no aplica ni interpreta el derecho guatemalteco, desconociendo los convenios internacionales marítimos ratificados por el Estado y por ende los compromisos de orden legal que los mismos conllevan. Paralelo a lo anterior se estableció que solamente la Escuela Naval de Guatemala (ente militar), facilita la educación para adquirir los conocimientos del ámbito marítimo, especialmente en el orden de los convenios internacionales.

También se resalta que aunque la ley lo establece, tanto el Juzgado de Paz como los entrevistados focales, no saben cuál es su jurisdicción para ejercer competencia (delimitación) en los espacios marítimos, posiblemente por el mismo desconocimiento de este ámbito, sin embargo durante el trabajo de campo varios entrevistados coincidieron en que es prudente establecer dentro de la estructura del Poder Judicial, un juzgado que tenga competencia y jurisdicción en el ámbito marítimo para resolver potenciales conflictos de orden público o privado, además es de tomar muy en cuenta el trabajo jurídico desarrollado por la Comisión Centroamérica del Transporte Marítimo, la cual respalda la información obtenida en el trabajo de campo, pues todos de los entrevistados comparten: que Guatemala en general posee una legislación de derecho marítimo obsoleta, disgregada e incompleta, que es una de las conclusiones a la que COCATRAM llegó.



## **CONCLUSIONES:**

1. El juzgado de Paz del Puerto de San José, Escuintla, sí conoce y relaciona (aplica e interpreta) las leyes nacionales en general, sin embargo en el ámbito marítimo, se considera que no aplica ni interpreta el derecho guatemalteco, desconociendo los convenios internacionales marítimos ratificados por el Estado y por ende los compromisos de orden legal que los mismos conllevan.
2. El análisis e interpretación de resultados del trabajo de campo, resulto que solamente la Escuela Naval de Guatemala (Ministerio de la Defensa Nacional), es el ente que facilita la educación para adquirir los conocimientos del derecho en el ámbito marítimo, especialmente en el orden de los convenios internacionales ratificados por el Estado.
3. Aunque la ley lo establece, tanto el Juzgado de Paz como los entrevistados focales, no saben cual es la competencia para ejercer jurisdicción (delimitación) en los espacios marítimos, por parte del Juzgado de Paz del Puerto de San José, Escuintla, esto posiblemente por el mismo desconocimiento de este ámbito marítimo.
4. Varios entrevistados (Empresa Portuaria Quetzal, Bufete Popular, CESDNA, y USAC), coincidieron en que es prudente establecer dentro de la estructura del Poder Judicial, un juzgado que tenga competencia y jurisdicción en el ámbito marítimo, para conocer y resolver potenciales conflictos de orden público o privado que se den en el Estado de Guatemala.
5. El 100% de los entrevistados comparten opinión positiva respecto de que Guatemala en general posee una legislación de derecho marítimo obsoleta, disgregada e incompleta, que es una las conclusiones del trabajo jurídico desarrollado por la Comisión Centroamérica del Transporte Marítimo. Siendo este argumento valorativo para que en el actual proceso de modernización de la administración de justicia, que la Corte Suprema y el Organismo Judicial de Guatemala están llevando a cabo, se tome en cuenta.





## **RECOMENDACIONES:**

1. Que la facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, haga llegar al Organismo Judicial, la deficiencia encontrada en el Juzgado de Paz del Puerto de San José, Escuintla, y por ende del órgano juzgador del país, en la presente investigación.
2. Que se efectúen actividades académicas, tendentes a compartir los conocimientos en el ámbito del Derecho Internacional Marítimo que el personal de la Marina de la Defensa Nacional ejerce, con la finalidad de que los administradores de justicia paulatinamente adquieran generalidades de un conocimiento muy técnico y específico como lo es el marítimo.
3. Que se haga llegar a la Corte Suprema de Justicia y Organismo Judicial, la necesidad de crear un Juzgado especializado, que cubran el ámbito marítimo nacional, con la finalidad de que el Estado establezca un ordenamiento jurídico marítimo, aprovechando el actual proceso de modernización de la administración de justicia que desarrolla el Poder Judicial del país.



## **GLOSARIO:**

*AGUAS INTERIORES:* aquellas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial, las cuales se consideran como aguas interiores, de acuerdo con el Artículo 5 de la Convención Sobre el Mar.

*DERECHO DEL MAR:* rama del derecho internacional que regula las relaciones de los Estados y otros sujetos de derecho Público en los espacios marítimos.

*DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO:* rama del derecho internacional, que regula el comercio y la navegación en alta mar y en general en todas las aguas navegables, determinándose que es el conjunto de normas o regulaciones de carácter internacional que rigen la convivencia en la mar. Comprende los aspectos analizados en Convenciones Internacionales que dan el significado de ley, el cual es aplicable a la relación de los Estados en el mar; existiendo una diferencia con el Derecho Marítimo que se aplica y se emplea solamente para los asuntos internos de un país.

*ESTADO DE ABANDERAMIENTO:* establece la legislación aplicable y las políticas por medio de las cuales se regirá la actividad de las embarcaciones que conforman las marinas mercantes, flota pesquera y demás embarcaciones, que enarbolan el pabellón nacional de un país y que navegan en cualquier parte del mundo.

*ESTADO RECTOR DE PUERTO:* potestad de regular las condiciones de los buques extranjeros que arriben a sus puertos, en los aspectos relativos a la seguridad marítima, protección del medio marino, navegabilidad, etc.

*ESTADO RIBEREÑO:* ejercicio de la soberanía en aguas jurisdiccionales, llevando a cabo tareas para hacer cumplir los convenios marítimos internacionales a todos los buques de bandera nacional y extranjera, que naveguen en aguas nacionales.

**LÍNEAS DE BASE:** son las que separan el mar territorial de las aguas interiores. Línea de base normal es la que sigue a lo largo de la costa, durante bajamar, cuando se trata de costas regulares. Cuando se trata de costas irregulares, es decir con entrantes y salientes; la medición se inicia a partir de la línea de base recta, las cuales unen los puntos apropiados de la costa, de esta forma el límite exterior del mar territorial, quedaría formado por líneas rectas, paralelas a las líneas de base.

**MAR TERRITORIAL:** espacio de agua jurisdiccional medido a partir de la línea de base hasta un máximo de 12 millas náuticas. Se denomina así a la franja marítima que mas cercana al territorio continental del Estado cuya anchura no excederá las doce (12) millas náuticas, según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

**PILOTO PRACTICO:** profesional técnico, con la función primordial de auxiliar al Capitán de un Buque, para que su barco ingrese seguro a un puerto determinado.

**TRATADO, CONVENIO, PACTO, CARTA:** acuerdo celebrado entre dos o más Estados, regido por el derecho internacional y destinado a producir efectos jurídicos. Acto jurídico que surge por el consentimiento de las partes.

**TRIPULANTE:** personal encargado de auxiliar en la dirección y control de la nave, juntamente con el capitán.

## BIBLIOGRAFÍA:

ACHAERANDIO, Luís, **Iniciación a la practica de investigación**, Universidad Rafael Landivar, Guatemala, s.e. 1995.

BAENA, Guillermina y Sergio Montero, **Tesis en 30 días**, México, Ed. Mexicanos Unidos, 8va. Edición, 1978.

CABANELLAS, Guillermo, **Diccionario derecho usual**, Ed. Ameba, México 1968.

CACHÓN ÁLVAREZ, Randolpho, Tesis No. 0240, **Funciones de la Marina de la Defensa Nacional frente a los convenios marítimos internacionales ratificados y/o adheridos por el Estado.** s.e. s/f

**Diccionario lengua española**, real academia española, 20º edición Madrid, España, 1984.

**Expediente 195-2004**, archivo, departamento marítimo, Ministerio de la Defensa Nacional. s.e. Guatemala 2004.

GARCÍA MAYNEZ, Eduardo, **Introducción estudio del derecho**, México, Ed. Porrúa, 1984.

GARZAZO Y CASALS, Jaime, **Derecho internacional público**, Ed. HISPAESA, España, 1975.

**Gran enciclopedia Rialph**, Ed. Rialph S.A., Madrid, España, 1987.

**Informe CYCPQ-003-2001**, archivo general, Ministerio Defensa Nacional, s.e. Guatemala 2001.

LANDAEZ OTAZO, Leoncio, **Derecho marítimo venezolano**, Venezuela, 2da. Edición, Editorial Greco, 1986.

LÓPEZ PERMOUTH, Luís, **Elementos de las técnicas de investigación**, 6ta. Edición, Ed. de Paz Editores, Guatemala, 1999.

**Manual de geopolítica**, Centro de Estudios Superiores de la Defensa Nacional, s.e. (s.f.) Guatemala.

**Memorando No. CCPST-003/2001**, archivo general, Ministerio Defensa Nacional. s.e. Guatemala 2001.

**Oficio No. CCPSTC-061/2001**, archivo general, Ministerio Defensa Nacional, s.e. Guatemala 2001.

**Orden General del Ejército No. 39-70**, de fecha 18 de junio de 1970, s.e. Guatemala 1970.

PORRES ARMAS, Sergio, tesis No. 0314, **Control de la aplicación del régimen de navegación marítimo, fluvial y lacustre en aguas soberanas y jurisdiccionales, a través de la Marina.** s.e. s/f.

PRADO, Gerardo, **Derecho constitucional guatemalteco**, Guatemala, Ed. praxis, 2001.

Revista de la Marina de la Defensa Nacional, XLIII aniversario, **Singladura**, Guatemala, Ed. grupo creativo innova 2002.

SORENSEN, Max, **Manual de derecho internacional público**, s.e., México 1973.

Universidad de San Carlos de Guatemala, facultad de ciencias económica, **Apuntes generales de técnicas de investigación documental**, Ed. cooperativa de servicios varios, s/f.

VILLAGRAN KRAMER, Francisco, **Casos y documentos de derecho internacional**, Ed. Ministerio Educación Pública, José de Pineda Ibarra, 1960.

## **Fuentes electrónicas:**

**Centro de Estudios Superiores de la Defensa Nacional**, <http://www.mindef.mil.gt/información/escuelas/cesdena/contenido.htm/>. (10 de abril de 2005).

**Comisión centroamericana de transporte**, <http://www.cocatram.org.ni/indexa.htm> (25 de febrero de 2005).

**Comisión Nacional Portuaria**, pagina principal <http://www.cpn.gob.gt>. (10 abril 2005)

**Convenio de los tratados** <http://www.redindigena.net/leyes/inter/docs/convviena.html>. (09 de mayo de 2005).

Diccionario electrónico, **Biblioteca consulta microsoft** ® **encarta** ® 2005. © 1993-2004 Microsoft Corporation.

**Empresa Portuaria Quetzal**, <Http://www.puerto.quetzal.com/php/main.php>. (26 de mayo de 2005)

**Gray Y Co. lawyers abogados**, *Marco Teórico y Legal*, <http://www.lawyers-abogados.net/es/recursos/panama.ley.laboral.maritima.htm>. (16 mayo 2005).

**Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación**, unidad de manejo de la pesca [www.unipesca.org/fi/fcp/es/GTM/body.htm](http://www.unipesca.org/fi/fcp/es/GTM/body.htm). (24 de marzo 2005)

**Organismo Judicial**, Guatemala, <http://www.organismojudicial.gob.gt/>. (17 abril 2005).

**Organización hidrográfica internacional**, <http://www.iho.shom.fr/publicat/free/files/>. (13 de abril de 2005).

**Organización internacional del trabajo**, <http://www.ilo.org/public/spanish/images/>. (14 enero 2005).

**Organización marítima internacional**, <http://www.omi.org/about/mainframe.asp>. (12 de abril de 2005).



TOLEDO LOZANO, Jorge, **Derecho internacional marítimo** universidad de Bogota, Colombia, <http://www.utadeo.edu.co/programas/postgrado/> (02 de mayo 2005).

**Universidad de San Carlos de Guatemala**, <http://www.usac.edu.gt/exp.htm>. (02 de mayo de 2005).

## **Legislación**

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

**Código Civil**, Decreto Ley 106

**Código de Comercio**, libro III, D.G. 2946, parte no derogada del decreto 2-70.

**Código de Trabajo**, Decreto 14 – 41

**Código Penal**, Decreto 17-73

**Código Procesal Civil y Mercantil**, Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 107, 1964.

**Ley del Impuesto de Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos**, Decreto 70-94.

**Ley del Organismo Judicial**, Congreso de la República, Decreto 39-89, 1990.

**Ley General de Pesca y Acuicultura**, Decreto 80-2002

Convención de naciones unidas, sobre el **Derecho del Mar**, 3ra Conferencia, 1982, Decreto 56-96.

Convenio 108, sobre los **Documentos identidad gente de mar**, ratificado 28 noviembre 1960.

Convenio 112, Sobre la **Edad mínima para pescadores**, ratificado 2 agosto 1961,

Convenio 16, **Examen médico de los menores al trabajo marítimo**, Decreto 14-89.

Convenio 58 internacional sobre **Edad mínima admisión de niños al trabajo marítimo**, Decreto. 1489-61.

Convenio Internacional sobre el **Reglamento para prevenir los abordajes**, 1972.

Convenio internacional sobre **Líneas de carga (LL)**, ratificado 12 noviembre 1994.

Convenio internacional sobre la **Responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de aguas del mar por hidrocarburos (CLC69)**, Decreto 72-82

Convenio Internacional sobre **Prevención de la contaminación por los buques**, Decreto 77-96.

Convenio internacional sobre la **Seguridad de la vida humana en el mar 74/78**. Decreto 74 -82

Convenio sobre la **Prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (LDC)**, Decreto 25-75.