

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



**NECESIDAD DE LA CREACIÓN  
DE LA JURISDICCIÓN PRIVATIVA  
EN MATERIA MARÍTIMA**

**ERICK DONALDO ARTOLA SANTIAGO**

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2006.

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

**NECESIDAD DE LA CREACIÓN DE LA JURISDICCIÓN PRIVATIVA EN MATERIA  
MARÍTIMA**

TESIS

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

Por

**ERICK DONALDO ARTOLA SANTIAGO**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

y los títulos profesionales de

**ABOGADO Y NOTARIO**

Guatemala, octubre de 2006.



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

DECANO: Lic. Bonerge Amílcar Mejía Orellana.  
VOCAL I : Lic. César Landelino Franco López.  
VOCAL II : Lic. Gustavo Bonilla.  
VOCAL III: Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez.  
VOCAL IV: Br. José Domingo Rodríguez Marroquín.  
VOCAL V: Br. Edgar Alfredo Valdez López.  
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana.

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

Presidenta: Licda. Emma Graciela Salazar Castillo  
Vocal: Licda. Mayra Yojana Véliz López  
Secretario: Lic. Gerardo Prado

**Segunda Fase:**

Presidente: Lic. Erick Gustavo Santiago De León  
Vocal: Licda. Venicia Contreras Calderón  
Secretaria: Licda. Mayra Yojana Véliz López

**RAZON:** “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).

Número de colegiado 4,663  
Lic. Elmer Ronaldo Espina Figueroa  
8ª. Calle 5-70 zona 1, Escuintla.  
Teléfonos 7884-1446; 5201-0205



Guatemala, 13 de noviembre del 2,005.

Señor Decano:

Con fundamento en la providencia de fecha catorce de febrero del año dos mil cinco, respetuosamente me permito informar a usted; que asesore el trabajo de tesis del bachiller ERICK DONALDO ARTOLA SANTIAGO, intitulado "NECESIDAD DE LA CREACION DE LA JURISDICCION PRIVATIVA EN MATERIA MARITIMA".

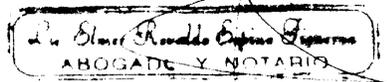
El tema desarrollado por el sustentante, resulta ser muy interesante, toda vez que el mismo tiene íntima relación con el inalienable derecho de una justicia pronta y cumplida, como una potestad de los tribunales de justicia, derecho consagrado en el Artículo doscientos tres de la Constitución Política de la República de Guatemala.

Al no existir un tribunal que conozca específicamente los casos que competen al derecho marítimo, son puestos al conocimiento de juzgados del orden común, que tiene muy poco o en la mayoría de los casos ningún conocimiento técnico y doctrinario en la materia marítima procesal, lo que conlleva a una aplicación tardía de la norma, que se refleja ocasionando daños materiales y económicos para las partes, especialmente en aquellos en los que se encuentran mercancías altamente perecederas.

Por lo anterior expuesto considero que el trabajo del bachiller ERICK DONALDO ARTOLA SANTIAGO, en cuanto a la bibliografía, técnica de investigación y contenido, son adecuados, por lo consiguiente, debe aceptarse para su discusión en el examen correspondiente.

Atentamente;

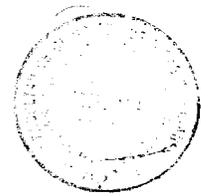
Lic. Elmer Ronaldo Espina Figueroa  
ASESOR



UNIVERSIDAD DE SAN  
CARLOS  
DE GUATEMALA



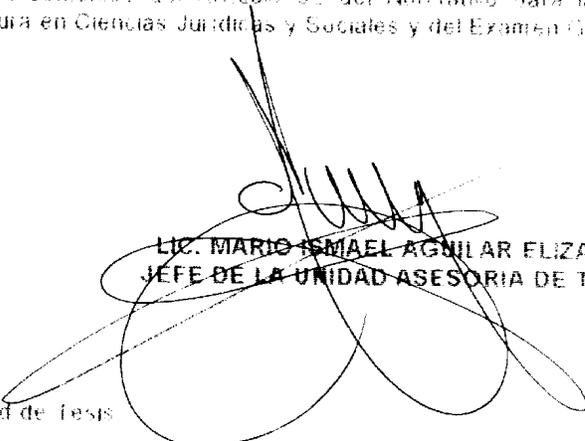
FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES



**UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES.** Guatemala, ocho de marzo de dos mil seis

Atentamente, pase al LIC DOUGLAS CHARCHAL RAMOS, para que proceda a  
revisar el trabajo de tesis del estudiante ERICK DONALDO APTOLA SANTIAGO  
Intitulado: **"NECESIDAD DE LA CREACION DE LA JURISDICCION PRIVATIVA EN  
MATERIA MARITIMA "**

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado para realizar las  
modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación,  
asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer  
constar el contenido del Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de  
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

  
LIC. MARIO ISMAEL AGUILAR ELIZARDI  
JEFE DE LA UNIDAD ASESORIA DE TESIS



cc Unidad de Tesis  
MIAE/sth

Escuela de Estudios de Posgrado,  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA



Guatemala, 16 de Mayo de 2006.

**Licenciado**

**Mario Ismael Aguilar Elizardi**

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
S U D E S P A C H O.

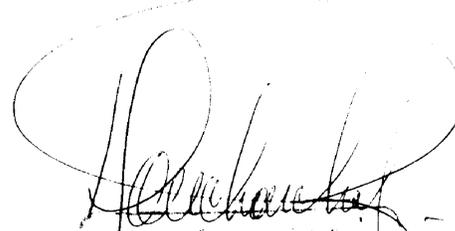
**Estimado Licenciado:**

De manera atenta y respetuosa me dirijo a usted para hacer de su conocimiento que en cumplimiento de la designación como revisor del trabajo de Tesis titulada **"NECESIDAD DE LA CREACION DE LA JURISDICCION PRIVATIVA EN MATERIA MARITIMA"**, del Bachiller **ERICK DONALDO ARTOLA SANTIAGO**; me permito informarle que se ha llegado a su etapa final.

El trabajo objeto de análisis, fue elaborado observando los requerimientos académicos de dicha casa de estudios y su investigación se efectuó desde diversos puntos de vista, que permitieron arribar a conclusiones reales y recomendaciones objetivas sobre la necesidad de crear y delimitar la jurisdicción privativa en materia marítima, observando fundamentalmente aspectos procesales, por lo que emito el presente **DICTAMEN FAVORABLE**, en virtud de haber cumplido con lo establecido en el artículo 31 del Reglamento para la Elaboración del Trabajo de Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para reiterarle mi consideración y estima,

Atentamente,



Lc. Douglas Chacón Gómez  
ABOGADO Y NOTARIO

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES  
Ciudad Universitaria, Zona 12  
Guatemala, G. A.



**DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y  
SOCIALES.** Guatemala, veinte de junio de dos mil seis. -

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del (a) estudiante **ERICK DONALDO ARTOLA SANTIAGO**, titulado **NECESIDAD DE LA CREACIÓN DE LA JURISDICCIÓN PRIVATIVA EN MATERIA MARÍTIMA**. 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. -

~~MIAP/slh~~





## DEDICATORIA

**A Dios:** Por darme la vida, permitirme lograr mis metas y acompañarme en cada momento de mi vida.

**A la Santísima Virgen de la Medalla Milagrosa,** por ser fuente de bendición diaria para toda mi familia.

**A mis padres:**

Erick Rolando Artola García

Aura Marina Santiago de Artola

Elvia Adelivia Santiago Buenafe;

Por su apoyo, esfuerzo, paciencia y amor.

**A mis abuelos:**

José Lorenzo Artola ( Q. P. D. )

Albertina García viuda de Artola

Por su cariño

**A mis hermanas:**

Yeimi Silvana

Nancy Roxana

Mónica Fernanda

María Alejandra

María José

**A mi amiga:**

Shirley Maribel Sierra Palencia y a su familia por su apoyo.

**A mi familia en general.**

**A la Universidad de San Carlos de Guatemala,**

**A la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.**

**Con agradecimiento especial a:**

Lic. Elmer Ronaldo Espina Figueroa

Lic. Douglas René Charchal Ramos

Lic. Fermín Reyes

Berta Alicia Gonzáles

Por su apoyo incondicional.



## ÍNDICE

Pág.

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

### CAPÍTULO I

#### Derecho internacional público

1.1. Definiciones del derecho internacional público .....	1
1.2. Definición clásica.....	1
1.3. Definición moderna .....	2
1.4. Definición del derecho internacional público .....	2
1.4.1. Derecho internacional público .....	2
1.4.2. Derecho internacional privado .....	2
1.5. Divisiones clásicas del derecho internacional público .....	3
1.5.1. Derecho internacional público natural .....	3
1.5.2. Derecho internacional público positivo .....	4
1.6. Las divisiones modernas .....	4
1.7. Ubicación del derecho marítimo dentro del derecho internacional .....	5
1.8. La relación entre el derecho internacional público y el derecho interno de los Estados .....	6
1.8.1. El dualismo .....	7
1.8.2. El monismo .....	7

### CAPÍTULO II

#### Derecho marítimo

2.1. El derecho del mar .....	9
-------------------------------	---

	<b>Pág.</b>
2.1.1. Evolución histórica del derecho del mar .....	10
2.2. Las codificaciones del derecho del mar .....	10
2.2.1. Inicios de la sociedad moderna y final de la segunda guerra mundial .....	11
2.2.2. Período entre 1945, y 1970 .....	12
2.2.3. Desde 1973, hasta la actualidad .....	14
2.3. Fuentes del derecho procesal marítimo .....	15
2.3.1. Clasificación de las fuentes .....	15
2.3.1.1. Fuentes directas, principales o autónomas .....	15
2.3.1.2. Fuentes indirectas, secundarias o heterónomas .....	15
2.4. Jerarquía de las fuentes .....	18
2.5. Clases de derecho marítimo .....	18
2.6. Relación del derecho marítimo con otras ramas del derecho .....	19

### **CAPÍTULO III**

#### Clasificación y delimitación del espacio marítimo

3.1. Mar territorial .....	21
3.2. Zona contigua .....	22
3.2.1. Estado actual del mar territorial y de la zona contigua .....	24
3.3. Zona económica exclusiva .....	25
3.3.1. Evolución de la zona económica exclusiva .....	26
3.4. Plataforma continental .....	28
3.4.1. Delimitación de la plataforma continental y de la zona económica exclusiva. ....	31
3.4.2. Las circunstancias relevantes a los fines de la delimitación .....	32
3.5. Alta mar .....	33
3.5.1. La naturaleza jurídica de la alta mar .....	33

## CAPÍTULO IV

### La jurisdicción privativa marítima

4.1.	Principios de la jurisdicción marítima .....	39
4.2.	Principios del proceso marítimo .....	40
4.2.1.	Principios generales del proceso marítimo .....	41
4.2.1.1.	Principio dispositivo .....	41
4.2.1.2.	Principio de única instancia .....	42
4.2.1.3.	Principio de oralidad .....	42
4.2.1.4.	Principio de subsanación oficiosa o impulso procesal del tribunal .....	43
4.2.1.5.	Principio de lealtad y probidad .....	44
4.2.1.6.	Principio de economía procesal .....	45
4.3.	Características del proceso marítimo .....	45
4.4.	Paradigmas del proceso marítimo panameño .....	46

## CAPÍTULO V

### Competencia en la jurisdicción marítima

5.1	Excepción a la regla general de competencia .....	58
5.2	Posibles competencias del tribunal marítimo en Guatemala .....	59

## CAPÍTULO VI

### Creación de un tribunal marítimo con jurisdicción privativa y competencia en tráfico y comercio en Guatemala

6.1.	Competencia .....	65
6.2.	Antecedentes históricos puestos en practica en Panamá .....	67
6.3.	Características de la jurisdicción marítima panameña .....	69

6.3.1.	Carácter soberano, exclusivo y público .....	69
6.3.2.	Carácter general .....	69
6.3.2.1.	Excepción a la generalidad .....	70
6.3.3.	Carácter unitario .....	70
6.3.4.	Carácter permanente .....	70
6.3.5.	Carácter definitivo .....	70
6.3.6.	Carácter independiente .....	71
6.3.7.	Carácter especial .....	71
6.4.	Elementos de la jurisdicción marítima .....	71

## **CAPÍTULO VII**

### Competencia del tribunal marítimo

7.1	Embargo preventivo de buques .....	78
7.2	Ejecución de hipoteca naval .....	86
7.3	Depósito judicial de mercancías marítimas .....	89
7.4	Reconocimiento judicial de mercancías .....	92
7.5	Reconocimiento judicial del buque .....	93
7.6	Protesta de mar .....	94
7.7	Apoderamiento de víveres en caso de urgencia .....	95
7.8	Venta judicial de buque .....	96
7.9	Venta judicial de mercancías .....	97
7.10	Tanteo y retracto de buques .....	99
7.11	Queja en el contrato de fletamento .....	99
7.12	Apertura de escotillas .....	100
7.13	Entrega de la carga por vía de apremio .....	100
7.14	El cobro del flete por vía de apremio .....	101
7.15	Jurisdicción y procedimiento en materia de salvamento .....	102



**Pág.**

CONCLUSIONES .....	107
RECOMENDACIONES .....	111
ANEXO .....	113
BIBLIOGRAFÍA .....	123

## INTRODUCCIÓN

Es indudable que cada día las instituciones jurídicas se especialicen ante la aparición de nuevas necesidades del hombre, originadas de factores muy diversos, entre los que podemos hacer mención específica del comercio internacional, que ha dado lugar a que esta actividad sea regulada por los ordenamientos jurídicos de diversos países, con la finalidad de solucionar aquellas controversias originadas de éste.

Es así como ha surgido el derecho marítimo, ya que la actividad marítima comercial globalizada cada día más, requiere de normas legales uniformes, postulado sobre los que basan los tratados internacionales de la Organización Marítima Internacional (O.M.I) que en su mayoría recomienda a los países que son signatarios de los mismos, crear una legislación propia en cada país, de acuerdo con parámetros legales internacionales.

Dentro de estas recomendaciones se les sugiere a los países signatarios, la creación de órganos jurisdiccionales, especializados en controversias surgidas de la actividad marítima, con competencia en las aguas donde el Estado ejerce su soberanía y las cuales sirven de tránsito para ese comercio, tanto nacional como internacional; es acá donde nace la institución jurídica del tribunal marítimo, que es un órgano jurisdiccional especializado en resolver litigios entre sujetos específicos como lo son el armador, el capitán, la tripulación, los transportistas, los cargadores, los destinatarios, pasajeros y terceras personas afectadas a esta actividad marítimo comercial.

Se le reconoce la potestad de poder impartir justicia en casos específicos, por su naturaleza tan especial, el vocablo de tribunal marítimo no debe de entenderse como la organización colegiada de tres jueces sino es un sinónimo general de un órgano que imparte justicia en materia muy particular, denominado así por el ordenamiento jurídico internacional por la particularidad de sus características y aceptada esta denominación

en diversos países tales como: Panamá, España, Venezuela, Inglaterra, Chile, Noruega, etc.

Como hemos visto, esta sugerencia ha sido aceptada por una gran mayoría de países que están a la vanguardia del ordenamiento jurídico moderno y en éste trabajo de tesis se presenta la propuesta de crear en Guatemala un tribunal marítimo con jurisdicción y competencia para la resolución de controversias surgidas del comercio marítimo nacional e intencional llevado a cabo en el país y más específicamente en el Puerto Quetzal.

Es indudable que Guatemala se convierta en un país de destino comercial cada día más importante por la apertura económica que surge de los tratados comerciales internacionales de los que Guatemala es parte, teniendo como consecuencia que el ordenamiento jurídico del país en materia portuaria debe de ser actualizado y modernizado; dejando por un lado los sistemas jurídicos obsoletos actuales, especializando a jugadores en estas nuevas materias, para estructurar un sistema legal y específico de conflictos marítimos sin tener que recurrir a aplicaciones supletorias de otras materias como ocurre en la actualidad en nuestro país.

Es de esta manera como presentamos una propuesta para la creación de un órgano jurisdiccional privativo marítimo denominado tribunal marítimo con jurisdicción y competencia en el Puerto Quetzal.

Con base a los siguientes parámetros:

Justificación de la investigación: Debido a que el derecho marítimo al poseer sus propias doctrinas, principios e instituciones que lo convierten en una rama independiente dentro de la ciencia del derecho, necesita para su aplicación un órgano jurisdiccional privativo que tenga a su vez competencia en la resolución de conflictos

surgidos del comercio marítimo para obtener como resultado una ágil, correcta, pronta y cumplida aplicación de la ley; por lo anterior, creo fehacientemente que sí es necesaria y urgente la creación de un órgano jurisdiccional privativo especializado en derecho marítimo, dado que en la República de Guatemala al no existir esta institución especializada, estos asuntos son dispersos y ventilados por órganos incompetentes.

Guatemala, al ser un país tanto importador como exportador de mercancías, y materias primas, se ve invadido por tráfico mercante. Suscitándose como consecuencia del comercio marítimo nacional e internacional, conflictos y controversias entre sujetos muy particulares de dichas relaciones, en la actualidad en Guatemala no existe un órgano jurisdiccional específico dedicado a la resolución de dichos conflictos, aplicándose supletoriamente procesos civiles en su resolución. Siendo éste el caso específico de la Portuaria Quetzal, que a lo largo de su actividad comercial marítima se ha visto involucrada en varias controversias marítimas y que ha tenido que recurrir varias veces a estos procesos dispersos, supletorios en materia civil; por no existir un órgano jurisdiccional especializado, siendo ésta su situación al iniciarse dicha investigación.

La hipótesis de la investigación se plantea de la siguiente manera: Es necesaria la creación de un órgano con jurisdicción privativa marítima que conozca, tramite y resuelva las causas que surjan como consecuencia del comercio y tráfico marítimo dentro de la República de Guatemala.

Los objetivos de la investigación serán: Objetivo general

- Conocer en qué medida es necesaria la creación de un órgano con jurisdicción privativa marítima para la resolución de controversias surgidas por el tráfico y comercio marítimo.

Y los objetivos específicos serán:

- ✓ Identificar los factores que condicionan la jurisdicción y competencia marítima.
- ✓ Lograr la comprobación de la hipótesis formulada al respecto.
- ✓ Establecer un punto de referencia para la creación de un órgano de jurisdicción privativa marítima.

Los supuestos de la investigación son:

- El derecho marítimo está regulado por el derecho internacional público.
- El derecho marítimo es de aplicación mundial.
- La legislación marítima en Guatemala está dispersa.
- La legislación marítima en Guatemala está poco delimitada.
- El comercio y el tráfico son dos causas para crear un órgano jurisdiccional que resuelva los conflictos surgidos como consecuencia de los mismos.
- Los tribunales marítimos son necesarios como consecuencia de la globalización y de las relaciones comerciales que se dan mundialmente dentro de un Estado moderno para poner fin a las controversias tanto tráfico como del comercio marítimo.
- Que los tratados de carácter internacional de materia marítima a los que se ha adherido Guatemala hacen necesaria la creación de órgano jurisdiccional que regule situaciones surgidas dentro de sus aguas y que ejerce como consecuencia de su soberanía.
- Y que la normativa jurídica marítima en Guatemala hace necesaria la creación de una instancia especializada y concedora de asuntos marítimos en forma unificada.

De la descripción del contenido y sentido de cada uno de los capítulos:

El capítulo uno, de esta tesis hace una ubicación del derecho marítimo en el derecho internacional público y su relación con éste.

En el capítulo dos, se hace mención de lo que debe entenderse por derecho marítimo, su evolución histórica, sus fuentes, su jerarquía, las clases de derecho marítimo que existen y su relación con otras ramas del derecho.

En el capítulo número tres, se habla de la clasificación y delimitación del espacio marítimo en donde el Estado ejerce su soberanía.

En el capítulo cuarto, se hace mención de la jurisdicción privativa marítima y sus definiciones, sus principios, características y su competencia.

En el capítulo cinco, se aborda la competencia marítima en forma particular.

En el capítulo seis, se aborda el tema de la importancia de la creación de la jurisdicción marítima en Guatemala a través de un tribunal marítimo con facultades, competencias y forma de organizarse.

Y en el capítulo siete, se hace un desarrollo de cuáles son los litigios e incidentes que deben ser objeto de conocimiento del tribunal marítimo en Guatemala y que se originan de la actividad marítima comercial nacional e internacional.

Del marco teórico de la investigación:

Derecho marítimo, es la rama del derecho que regula el comercio y la navegación en alta mar y en general en todas las aguas navegables. De una forma material, 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 y cargamentos en ellos, y los derechos y obligaciones de la tripulación durante los viajes.

El expandir de la ciencia del derecho la ha llevado a adentrarse en áreas acentuadamente específicas y particulares. De esta manera surge el derecho marítimo con sus características peculiares. La soberanía de una nación se extiende más allá de sus costas y ello debe quedar plasmado en su cuerpo jurídico de manera que aclara muy bien delante de las demás naciones cuáles son las reglas que deben seguirse en las áreas que constituyen el cuerpo físico de la nación. Para quienes se adentran en el estudio de esta rama jurídica se hace indispensable tomar contacto con los conceptos fundamentales del derecho marítimo.

Competencia: es la facultad de conocer en determinado asunto de carácter judicial con preferencia a otro tribunal de justicia. También es definida como la facultad de administrar justicia en determinadas causas. Aplicando esta norma al derecho marítimo, la competencia marítima será la facultad de administrar justicia en los asuntos marítimos, como lo son los actos de comercio marítimo y lo concerniente a los actos de tráfico y transporte marítimo y que entonces corresponderá a un tribunal especializado, lo que daría paso a la creación de un órgano jurisdiccional privativo que conocería de estos asuntos en primera instancia.

Si tomamos el ejemplo de la legislación panameña y siendo éste un país con similares o idénticas circunstancias de ubicación geográfica y privilegiada por tener acceso a los océanos Atlántico y Pacífico, vemos que es imperativa y necesaria la

creación de un tribunal marítimo ya que con el avance de la globalización Guatemala está siendo objeto inversión de grandes capitales marítimos.

El derecho del mar actualmente está regido por la Convención de las Naciones Unidas para el derecho del mar, la cual se considera uno de los instrumentos más completos del derecho internacional y establece el marco fundamental para todos los aspectos de soberanía, jurisdicción, utilización derechos y obligaciones de los Estados en relación con los océanos. La convención trata sobre el espacio oceánico y su utilización en todos sus aspectos: navegación, sobrevuelo, exploración y explotación de recurso, conservación y contaminación, pesca y tráfico marítimo.

Contiene 320 artículos y es producto de negociaciones iniciadas en la tercera conferencia sobre el derecho del mar en 1973 y se abrió a la firma en 1982 en bahía de Montego, Jamaica, cuenta con 158 firmantes siendo el instrumento internacional suscrito por mas Estados entro, en vigor en 1994 y en diciembre de 2000 contaba con 135 Estados partes.

Esta convención es tomada en cuenta como el marco base de todo instrumento futuro que se proponga para definir los derechos y compromisos sobre los océanos. Asimismo, ha dado frutos importantes como:

- La aceptación casi universal de las 12 millas como límite del mar territorial.
- La jurisdicción de los Estados ribereños sobre los recursos de una zona económica exclusiva de 200 millas marinas.
- Creación de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.
- Tribunal Internacional de derecho del mar.
- Y de la comisión de la plataforma continental.

De los métodos y técnicas utilizadas en la investigación:

Método analítico, podemos hablar que el derecho marítimo como una rama de las ciencias jurídicas será analizado en la presente investigación como la necesidad que ocasiona en Guatemala el problema de carecer de un órgano de jurisdicción privativa en materia marítima para resolver asuntos como consecuencia del tráfico y comercio marítimo.

Método sintético, para poder enfocar de manera correcta el problema planteado, se hace necesario conocer los principios, instituciones del derecho marítimo que es parte de las ciencias jurídicas como un avance de las relaciones comerciales y como consecuencia del tráfico de los buques dentro del territorio guatemalteco, para poder establecer la necesidad de la creación de la jurisdicción privativa marítima.

Método inductivo, para conocer la necesidad de la creación de un órgano de jurisdicción privativa marítima en Guatemala, se hace necesario partir en la investigación desde la necesidad que han tenido los Estados en su evolución histórica, sobre la necesidad de regular el tráfico y el comercio hasta llegar a la actualidad donde la complejidad de las relaciones comerciales modernas, hacen que Guatemala sea un país que no éste ajeno a la jurisdicción privativa marítima.

Método deductivo, dado que los tratados de carácter internacional, y la propia Constitución Política de la República de Guatemala, regulan la soberanía del Estado sobre sus aguas interiores y mar territorial que son parte del derecho internacional público hacen necesaria para su aplicación la creación de un órgano de jurisdicción privativa marítima.



La técnica que se utiliza será la técnica de la investigación bibliográfica, relacionada con el tema, asimismo con la legislación comparada con otros países que ya han implementado el sistema de jurisdicción privativa marítima.

De la descripción del procedimiento de investigación: Ésta investigación se realizó con la recolección de material de tratados internacionales de los que Guatemala es parte, así como de libros de derecho marítimo de México, Panamá, España y Venezuela; de la consulta de leyes relacionadas con el tema marítimo que se regula en Guatemala, y cinco investigaciones de entrevista al departamento jurídico de la Portuaria Quetzal a cargo de la licenciada Rosa Albina Baños directora de dicho departamento y con más de dieciséis años de laborar en el mismo.

## CAPÍTULO I

### 1. Derecho internacional público.

“Es el conjunto de normas que rigen la relación de los Estados entre si y también de estos con ciertas entidades que, sin ser Estados tienen personalidad internacional, además de ser el estudio de la estructura jurídica de la comunidad internacional, considerada como una sociedad compuesta de sujetos de derecho público, Estados, asociaciones, colectividades y hombres vinculados entre si conforme a principios y normas de naturaleza jurídica.”<sup>1</sup>

#### 1.1 Definiciones del derecho internacional público

Existen dos definiciones distintas del derecho internacional público, una definición clásica y una definición moderna.

#### 1.2 Definición clásica:

Conjunto de normas que regula las relaciones recíprocas de nación a nación, como personas morales que son y tienen, como los individuos el derecho de asegurar su existencia y su independencia. Resultados de los deberes y derechos recíprocos que se derivan de esa relación entre los diversos Estados y naciones, estos estipulan convenios o tratados por medio de los cuales se obligan unos respecto de otros.

---

<sup>1</sup> OSSORIO, Manuel, **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**; Págs. 236, 237.

### 1.3 Definición moderna:

“ El derecho de gentes o derecho internacional público se ocupa, esencialmente de regular las relaciones entre los Estados o entre los sujetos de derecho internacional, puesto que ambos términos no son sinónimos. Es decir que los sujetos del derecho internacional público no son solo los Estados, ya que han surgido otros como por ejemplo: El Vaticano y las organizaciones internacionales, los cuales son capaces de adquirir derechos y obligaciones de carácter internacional”<sup>2</sup>.

### 1.4 División del derecho internacional público

Antes de explicar las divisiones del derecho internacional público es conveniente destacar que existe una división principal del derecho internacional, que es la que lo divide en derecho internacional público y derecho internacional privado:

#### 1.4.1 Derecho internacional público:

Es el que regula las relaciones entre los Estados y demás sujetos de derecho internacional público.

#### 1.4.2 Derecho internacional privado:

Este se ocupa de la condición de las personas, cosas y actos considerados desde el punto de vista de la legislación nacional o extranjera.

---

<sup>2</sup> GONZÁLES SÁNCHEZ Nelson. **Presupuestos básicos del derecho internacional público**; Págs. 225, 226.

En otras palabras, el derecho internacional privado se ocupa de regular las relaciones entre particulares o entes que actúan a título particular y la ley que debe prevalecer en las relaciones de derecho privado, preocupándose por organizar jurídicamente la vida privada de la comunidad internacional.

El derecho internacional público esta dividido de la siguiente manera:

#### 1.5. - Las divisiones clásicas del derecho internacional público:

Una división clásica del derecho internacional público es la que lo divide en tiempo de paz y en tiempo de guerra, esta división proviene de la situación de que el derecho internacional público es realmente muy diferente en una época y otra, porque sus normas y principios se aplican a realidades en efecto diferentes. Esta división, que aún en estos últimos años han conservado algunos autores, proviene de la que hizo por primera vez Hugo Groscio en su libro del derecho de la guerra y de la paz.

Otra igualmente clásica es la división del derecho internacional público en derecho internacional público natural, ideal, y derecho internacional público positivo:

##### 1.5.1. Derecho internacional público natural:

Podemos definir a este Derecho como “ el derecho teórico, tal como lo concibe la razón, tal como debiera ser tomado en cuenta las mejores aspiraciones humanas y la convivencia de los Estados”<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> GONZÁLES SÁNCHEZ Nelson; **Ob. Cit.** Pág. 225.

### 1.5.2. Derecho internacional público positivo:

Se puede considerar también como derecho efectivo o vigente, es el conjunto de reglas que se encuentran en vigor en la comunidad internacional en un momento determinado.

### 1.6. - Las divisiones modernas:

Según Antonio Sánchez de Bustamante el derecho internacional público se divide en:

- a) Derecho internacional público constitucional, que es aquel que se ocupa del nacimiento, formación y extinción de las personas jurídicas internacionales.
- b) Derecho internacional público administrativo, que es el que trata de las funciones de esta categoría, realizadas por dichas personas jurídicas.
- c) Derecho internacional público civil, es el que se refiere a ciertos actos e instituciones de carácter civil realizados por estas personas de derecho internacional.
- d) Derecho internacional público penal, que es el que se ocupa del estudio de las sanciones de este carácter aplicadas a dichos sujetos.
- e) Derecho internacional público procedimental, que es el que se ocupa del procedimiento que siguen los estados en sus relaciones contenciosas o no, los

organismos internacionales y los órganos judiciales de la comunidad internacional.

Otra división a considerar es la que lo divide:

En razón del elemento geográfico, donde se concibe que exista un derecho internacional público universal y un conjunto de derechos continentales o regionales, en los cuales este mismo derecho universal, en vista de los intereses inmediatos y especiales que se ventilan en estos continentes o regiones, toma características particulares, no sólo en sus normas y principios sino también en sus instituciones.

#### 1.7 Ubicación del derecho marítimo dentro del derecho internacional

El expandir de la ciencia del derecho la ha llevado a adentrarse en áreas acentuadamente específicas y particulares. De esta manera surge el derecho marítimo con sus características peculiares. La soberanía de una nación se extiende más allá de sus costas y ello debe quedar plasmado en su cuerpo jurídico de manera de aclarar muy bien delante de las demás naciones cuáles son las reglas que deben seguirse en las áreas que constituyen el cuerpo físico de la nación. Para quienes se adentran en el estudio de ese cuerpo jurídico se hace indispensable entonces tomar contacto con los conceptos fundamentales a manejarse en tal situación. Tal es la integración del derecho marítimo con el derecho internacional público no como una rama que se despende de este sino independiente de este aunque con profundos nexos.

Se entiende, que son todos aquellos principios y normas que regulan los espacios marinos y las relaciones entre los sujetos de derecho internacional en la

utilización del océano mundial, de su fondo y su subsuelo con fines diferentes.

Los espacios marítimos reconocidos actualmente por el derecho internacional del mar, obedecen a las condiciones establecidas en las cuatro convenciones de Ginebra de 1958, que versan sobre: mar territorial, zona contigua, plataforma continental, alta mar y pesca, conservación recursos vivos del alta mar.

#### 1.8. La relación entre el derecho internacional público y el derecho interno de los Estados

Determinar las relaciones entre el derecho internacional y el derecho interno de los Estados es de gran interés. Es conveniente mencionar que las posibles soluciones al problema de las relaciones entre estos derechos, se hallan condicionadas por la posición que se adopte sobre el fundamento del derecho de gentes.

“La concepción voluntaria, es decir la que hace referencia a que el derecho internacional es responsable sobre el consentimiento de los Estados, conduce al dualismo mientras que la concepción objetivista, se inclina a buscar el origen del ordenamiento jurídico mas halla de la voluntad humana, es decir que implica adhesión al monismo. De modo que existen dos posibles soluciones para el mencionado problema: O bien los dos ordenes jurídicos son independientes, distintos, separados o impenetrables o bien derivan el uno de otro, lo cual implica una concepción unitaria del derecho”.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> GONZÁLES SÁNCHEZ ; **Ob. Cit.** Págs. 230, 231.

### 1.8.1 El dualismo:

La teoría dualista fue formulada por el profesor alemán Carl Heinrich Triepel y establece que: “el derecho interno y el derecho internacional son dos ordenamientos jurídicos absolutamente distintos, por que proceden de fuentes diferentes y tienen distintos destinatarios, pues en el derecho interno procede de la voluntad unilateral del Estado, rigiendo las relaciones entre los individuos o entre estos y el Estado, mientras que el derecho internacional deriva de la voluntad común de varios Estados, regulando por lo tanto las relaciones entre los Estados”.<sup>5</sup> ahora bien, para que una norma de derecho internacional obligue a los individuos esta tiene que transformarse en derecho interno, y como consecuencia, por originarse sus normas y por depender su validez de la voluntad de los Estados, prácticamente el derecho interno debía primar sobre el derecho internacional. Por ejemplo un tratado es obligatorio solamente cuando los Estados signatarios lo ratifican.

### 1.8.2. El monismo:

La posición monista admite que el derecho internacional y el derecho interno constituyen un conjunto único e independiente en virtud del carácter unitario del derecho. Es decir que ambos ordenamientos son ramas de un mismo sistema jurídico al cual todos los otros están ligados en una relación derivada de legitimación.

La teoría monista esta dividida en dos tendencias antagónicas. la primera fórmula el principio de que al derecho interno corresponde la primacía sobre el derecho

---

<sup>5</sup> GONZÁLES SÁNCHEZ ; **Ob. Cit.** Pág. 232.

internacional público. “Este principio ha sido generalmente abandonado por no considerarlo idóneo para desplegar el asunto del monismo, es decir de la unidad del ordenamiento jurídico y por ser sustancialmente negador de la comunidad internacional y por lo tanto del derecho internacional. La segunda afirma que el derecho internacional público por tener mas jerarquía jurídica tiene prioridad sobre el derecho interno. Se ha manifestado que la primacía del derecho internacional público se sustenta en el hecho de que los Estados como entidades originarias o soberanas de sus respectivos ordenamientos, impongan la propia legitimación de la norma del derecho internacional, y por el poder normativo de cada Estado en el ámbito de la respectiva esfera de competencia”<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> GONZÁLES SÁNCHEZ; **Ob. Cit.** Pág. 237.

## CAPÍTULO II

### 2. Derecho marítimo

El expandir de la ciencia del Derecho la ha llevado a adentrarse en áreas acentuadamente específicas y particulares. De esta manera surge el derecho marítimo con sus características peculiares. La soberanía de una nación se extiende más allá de sus costas y ello debe quedar plasmado en su cuerpo jurídico de manera de aclarara muy bien delante de las demás naciones cuáles son las reglas que deben seguirse en las áreas que constituyen el cuerpo físico de la nación guatemalteca. Para quienes se adentran en el estudio de ese cuerpo jurídico se hace indispensable entonces tomar contacto con los conceptos fundamentales a manejarse en tal situación.

#### 2.1. El derecho del mar

Se entiende, que son todos aquellos principios y normas que regulan los espacios marinos y las relaciones entre los sujetos de derecho internacional en la utilización del océano mundial, de su fondo y su subsuelo con fines diferentes.

Los espacios marítimos reconocidos actualmente por el derecho internacional del mar, obedecen a las condiciones establecidas en las cuatro convenciones de Ginebra de 1958, que son: mar territorial y zona contigua, plataforma continental, alta mar y pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar; y el tratado del derecho del mar de 1982, y párrafo 3 del Artículo 121 de la convención de Jamaica.

### 2.1.1 Evolución histórica del derecho del mar

“El origen del derecho internacional del mar se encuentra en los escritos de algunos de los mas ilustres juristas del Siglo XVIII.

- Grocio, en su obra *mare liberum*, defiende la libre navegación y la inapropiabilidad de los espacios marítimos por parte del Estado.

- Vitoria de Francisco y Fernando Vasquez de Menchaca, defienden la inapropiabilidad de los espacios marítimos por parte del Estado.

- Seldem John, en su obra *mare clausum*, defiende contrariamente, la apropiación de los espacios marítimos por parte del Estado.”<sup>7</sup>

El interés por dominar las aguas adyacentes al territorio responde a una necesidad de seguridad, generalizándose la extensión de tres millas sobre las que el Estado ribereño podía ejercer su jurisdicción, coincidiendo esta extensión con el alcance de la bala de un cañón. Esta regla ha permanecido hasta el Siglo XX, habiendo sido confirmada por un tribunal arbitral en 1893, creado en la controversia sobre las focas del mar de Bering entre Estados Unidos de América y Gran Bretaña.

### 2.2. Las codificaciones del derecho del mar

El progreso de la tecnología hizo aparecer nuevas actividades, como la investigación científica o el aprovechamiento minero, además de originar un movimiento proteccionista del medio ambiente marino frente a las diversas fuentes de

---

<sup>7</sup> SALGUERO, Adolfo. **Constituyente soberanía y espacios geográficos**. Págs. 94, 95.

contaminación. Así, con el fin de adaptar las normas jurídicas a las nuevas exigencias se ha creado una ruptura de la contraposición tradicional entre el mar territorial, sometido a la soberanía del Estado ribereño, y la alta mar, espacio donde todos los Estados disfrutan de una libertad de utilización, empezando donde termina el mar territorial.

Con la aparición de estas dos zonas surge la necesidad de adecuar las normas existentes para regular las actividades desarrolladas en esta zonas. Para solucionar este y otros problemas, comenzaron los trabajos de codificación, considerándose el método mas apropiado para poner cierto orden en el derecho internacional del mar. En la evolución del derecho del mar hay tres etapas:

#### 2.2.1. Inicios de la sociedad moderna, final de la segunda guerra mundial

- Los intereses predominantes son el comercio, las comunicaciones y los descubrimientos

- El régimen jurídico de los mares y océanos se articuló jurídicamente sobre la distinción de los espacios, un mar territorial de escasa dimensión, tres millas, y el alta mar mas allá del mar territorial.

- Las normas que regían eran de carácter consuetudinario.

En 1930, se celebró en La Haya una conferencia de codificaciones, por iniciativa de la Sociedad de Naciones, con el objetivo de fijar la extensión del mar territorial y la institución de una zona contigua, fracaso sin llegar a ningún acuerdo.

### 2.2.2. Período entre 1945 y 1970

Los intereses predominantes son los económicos, ya que en los mares y océanos empiezan a surgir nuevas expectativas de aprovechamiento, debido al aumento de la población, la pesca es el elemento fundamental para la subsistencia de la población y al descubrimiento de importantes recursos energéticos en la plataforma continental, yacimientos de hidrocarburos.

En 1958, se celebró en Ginebra la primera conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, adaptándose cuatro convenios: sobre el mar territorial y la zona contigua; sobre la alta mar, sobre la pesca y conservación de los recursos de la alta mar; y sobre la plataforma continental. Pero la codificación de Ginebra no solucionó el problema de la extensión del mar territorial y dejó sin recibir la tendencia de tres países latinoamericanos, Chile, Ecuador y Perú, de extender su soberanía más allá del mar territorial, estableciendo una zona exclusiva de pesca. Por el contrario, permitió a los Estados ribereños el aprovechamiento de los recursos minerales hallados en los fondos marinos de baja profundidad adyacentes a la plataforma continental.

Pero pronto quedó de manifiesto el envejecimiento de la Conferencia del 1958, debido a la aceleración de los acontecimientos históricos, por lo que en 1960, se celebró en Ginebra la segunda conferencia de Naciones Unidas sobre el derecho del mar, con el objetivo de fijar la extensión del mar territorial y de limitar la zona de pesca, pero sin llegar a ningún acuerdo. Son varios los motivos por los que se volvió a revisar de nuevo el derecho del mar:

- Factores económicos: Están relacionados con el proceso descolonizador

producido en la década de los sesenta, que supuso el acceso a la independencia de numerosos pueblos que anteriormente estaban dominados.

Los países en vías de desarrollo, que basados en el principio de soberanía permanente del Estado sobre sus recursos naturales, impugnaron el régimen de la conferencia de 1958, por considerarlo contrario a sus intereses. Estos países reivindican la ampliación del mar territorial hasta un límite de 12 millas marinas y el establecimiento de una zona económica exclusiva sobre el cual ejerce derechos soberanos para la explotación de recursos vivos y naturales.

- Factores estratégicos: Se refieren a la situación de paz deteriorada y de tensión. Los Estados Unidos de América y Rusia necesitaban una mayor movilidad para sus efectivos bélicos, pero esta movilidad se veía obstaculizada por el régimen del tratado sobre mar territorial y zona contigua de la conferencia de 1958, que establecía el derecho de paso inocente por los estrechos utilizados para la navegación internacional.

- Factores tecnológicos: El tratado sobre plataforma continental de la conferencia de 1958, establecía que el Estado ribereño podía explorar y explotar sus recursos naturales hasta 200 metros de profundidad. Pero desde la década del los setentas, gracias a los avances tecnológicos, se hizo posible la explotación de los recursos naturales a grandes distancias de la costa y a gran profundidad. Así se hizo necesario establecer un régimen jurídico para explotar estos fondos marinos, que habían sido declarados en 1970, patrimonio común de la humanidad.

### 2.2.3. Desde 1973, hasta la actualidad

En 1973, se celebró la tercera conferencia de codificación, promovida por las Naciones Unidas, siendo desarrollada en varias sesiones en Nueva York, Caracas y Ginebra, concluyendo sus trabajos en Bahía Montego en 1982, con la apertura a la firma de un nuevo tratado de codificación, el Convenio de las Naciones Unidas sobre derecho del mar, compuesto por 320 Artículos y nueve anexos, siendo redactado en nueve lenguas oficiales. Características del convenio:

- Consagra el derecho del mar consuetudinario y contribuye a su desarrollo progresivo.

- Contiene los dos elementos más importantes que han caracterizado la más reciente evolución del derecho del mar: el patrimonio común de la humanidad y la zona económica exclusiva.

- Entró en vigor 12 años después de su adopción, el 16 de Noviembre de 1994.

En esta fase se acordaron dos sistemas de adopción de decisiones:

- El consenso: Se caracteriza por la ausencia de votación, y porque antes de someter el texto a los países han habido previamente largas negociaciones.

- La negociación global: Hay que negociar, no por bloques sino en conjunto teniendo que llegar a una solución global.

El convenio no pone fin a la evolución del derecho internacional del mar, prueba de ello son dos convenios celebrados en la década de los noventa:

- El acuerdo de 1994, sobre la aplicación de la parte 11 del Convenio de 1982.

- El acuerdo de 1995, sobre poblaciones de peces transzonales y altamente migratorios.

### 2.3 . Fuentes del derecho procesal marítimo

Las fuentes del derecho marítimo son la base o soporte racional y jurídico en que descansa el derecho marítimo y que justifica su vigencia o le da la razón de ser a dicho derecho.

#### 2.3.1. Clasificación de las fuentes

##### 2.3.1.1. Fuentes directas, principales o autónomas

- La costumbre

Es la principal fuente del derecho marítimo. la costumbre como fuente del derecho internacional del mar debe distinguirse de la simple practica o uso, porque la costumbre debe llenar ciertos requisitos que les son indispensables: un elemento material o consuetudinario y un elemento psicológico, es decir, la realización material del acto y la opinión jurídica de su necesidad. la costumbre como fuente es una practica general, aceptada como derecho.

- Los tratados o convenios

El tratado para que sea fuente del derecho necesita que en el se encuentren

disposiciones realmente nuevas, porque aquel instrumento internacional que se limite a repetir normas o principios ya consagrados no puede considerarse como tal.

Los tratados tradicionalmente han sido considerados, atendiendo a ese contenido, en tratados- contratos y tratados-leyes.

Los tratados – contratos: Son aquellos que complementan intereses inmediatos a los Estados contratantes como lo son los fronterizos, los *modus vivendi* comerciales, etc.

Los tratados - leyes: Son aquellos que consagran principios generales de derecho, accesibles a todos los Estados, y los cuales por el contenido nuevo que poseen pueden considerarse como verdaderas fuentes de derecho internacional.

#### 2.3.1.2. Fuentes indirectas, secundarias o heterónomas

- La jurisprudencia y la legislación nacional

Son fuentes directas del derecho nacional e indirectas del derecho marítimo; porque cuando la legislación nacional o la jurisprudencia nacional toquen algún punto de este último derecho y este punto es tratado de una forma realmente nueva, entonces tanto una como otra se transforma en fuente del derecho internacional.

- La jurisprudencia internacional

Está constituida por el conjunto de principios y normas establecida en sentencias

internacionales mas o menos uniformes, viniendo a formar parte del acervo jurídico internacional. cuando un juez internacional aplica el derecho prescrito o preestablecido, en realidad no esta creando derecho. Pero cuando este mismo juez atempera el rigor de éste o falla en ausencia del mismo, está ejerciendo una legitima acción de creación del derecho, en este sentido es que la jurisprudencia internacional es fuente del derecho y es indirecta porque ella tiene lugar con ocasión de la aplicación del derecho a ciertos casos concretos aplicados a otros por analogía.

- Los principios generales del derecho

Constituyen otra fuente indirecta porque en realidad no crean derecho sino que consagran principios de derechos ya establecidos, y cuya consagración como norma del mismo es producto de la aceptación que a su vez le ha dado la conciencia jurídica de la comunidad internacional en que vivimos.

- Los documentos internacionales

Son verdaderas fuentes cuando estos documentos internacionales contienen principios o normas realmente nuevos, cuya aceptación por la comunidad internacional los convertirá en principios y normas del derecho internacional.

- La opinión de los jurisconsultos y de las asociaciones especializadas

Son fuentes de carácter indirecto, por cuanto hay que recurrir a ellas para llevar convicción jurídica a los estudios de los diversos casos que se plantean, generalmente son opiniones desinteresadas y la cultura jurídica de los jueces internacionales es la mejor guía para su aplicación.

## 2.4. Jerarquía de las fuentes

Para poder establecer una relación de jerarquía entre la costumbre y los tratados internacionales, se sugiere que ambos sean aplicables en el mismo ámbito de validez. De esta forma, solo pueden existir relaciones jerárquicas entre una costumbre universal y un tratado universal o bien entre una costumbre regional y un tratado regional.

Después de haber determinado que ambos, costumbre y tratado internacional, rigen en un mismo ámbito de validez, la corte internacional aplicara principios: la norma posterior deroga a la anterior y la especial a la general.

“Se plantean en relación con las fuentes del derecho internacional público el problema de saber si la posición que ellas ocupan en la enumeración del Artículo 38 del estatuto de la Corte Internacional de Justicia, indica o no un orden jerárquico. El problema no es solo teórico tiene su importancia práctica, Según Fermín Toro”<sup>8</sup>.

## 2.5. Clases de derecho marítimo

Dentro del derecho marítimo encontramos una división interna, esta lo distribuye como en la mayoría de las ramas del derecho en adjetivo y sustantivo, pero además encontramos que en pocos Estados tiene una regulación interna, entonces se apoya en el derecho internacional y en los Estados en los que existe una amplia o mínima regulación de esta en su propio derecho interno, es así que la división del derecho marítimo según los juristas es la siguiente:

- Derecho marítimo sustantivo interno
- Derecho marítimo adjetivo o procesal interno

---

<sup>8</sup> SALGUERO, Adolfo; **Ob. Cit.** Págs. 101, 107.

- Derecho marítimo sustantivo internacional
- Derecho adjetivo o procesal internacional

El derecho sustantivo marítimo interno: son todas las regulaciones y codificaciones de la materia que hacen los Estados en forma independiente que establece las normas a que esta sujeta la explotación de sus recursos hídricos provenientes de sus aguas interiores.

El derecho marítimo adjetivo o procesal interno, es la regulación del proceso que debe seguirse para la deducción de responsabilidades por los daños causados por el mal uso de los recursos hídricos o bien la violación de las normas de derecho interno en materia marítima, este proceso es regulado no por normas internacionales sino por la aplicación de los procedimientos establecidos en las codificaciones procesales de cada Estado ribereño.

Cuando nos referimos al derecho sustantivo marítimo internacional, nos referimos al conjunto de codificaciones, tratados internacionales ratificados por los diferentes Estados para la regulación de determinadas circunstancias que de el tráfico marítimo se deriven así como de los tratados internacionales que rigen el alta mar que se encuentra bajo jurisdicción mundial, y por consiguiente el derecho procesal internacional, es el conjunto de normas que rigen el proceso a seguir por el Tribunal Marítimo Internacional que conlleva a la condena no solamente de un individuo sino de un Estado, por violaciones a disposiciones marítimas internacionales.

## 2.6. Relación del derecho marítimo con otras ramas del derecho

El derecho marítimo se relaciona con varias ramas del derecho, específicamente con el derecho interno de cada Estado, como consecuencia de las migraciones por vía

marítima que se dan, y así como el comercio y tráfico marítimo que trasciende las fronteras de los diferentes Estados.

La primer relación del derecho marítimo es con el derecho internacional público, por cuanto tiene una estrecha relación desde sus orígenes y fuentes comunes del mismo y se auxilia de este en su aplicación y desarrollo.

Se relaciona también en segundo lugar con el derecho mercantil, puesto que el transporte de mercadería a través de los océanos y mares esta sujeta a alguna de las modalidades del contrato de fletamento y transporte.

Se relaciona con el derecho administrativo, pues de cada buque, navío o embarcación cualquiera, debe existir un registro en el país de su abanderamiento el que debe velar por que las normas de la Organización Marítima Internacional, sean aplicadas al Estado de cada uno de ellos.

En fin el derecho marítimo tiene relación con el derecho laboral, penal, civil y tributario de cada Estado, pues de las relaciones laborales de la tripulación, conflictos penales que se puedan dar en la nave, o daños que deban ser resarcidos, se intuye una íntima relación del derecho marítimo con casi la totalidad de las ramas del derecho conocidas por el hombre.

## CAPÍTULO III

### 3. Clasificación y delimitación del espacio marítimo

#### 3.1. Mar territorial

Naturaleza jurídica del territorio marítimo en función del territorio propiamente dicho:

Según este criterio el mar territorial se determina en virtud del derecho de propiedad o del derecho de soberanía.

- Derecho de soberanía:

“Se considera al territorio marítimo como un verdadero territorio sumergido , sujeto al *imperium estatal*”<sup>9</sup>.

- Derecho de propiedad:

“Se aplica el criterio *dominiun*, ésta tesis implica el concepto de posesión y conlleva a la analogía lo que es inconveniente de admitirse en ese criterio, el Estado podrá actuar como simple propietario y en virtud de ello estaría facultado para cerrar libremente al tránsito la porción del mar territorial, ejerciendo un verdadero monopolio a través de la prohibición establecida a la circulación”<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> ALVAREZ RUBIO, Juan José. **Derecho marítimo y derecho internacional**. Pág. 6.

<sup>10</sup>ALVAREZ RUBIO, **Ob. Cit.** Pág. 8.

Actualmente este criterio se encuentra abandonado por ser insostenible.

Naturaleza jurídica del territorio marítimo en función del alta mar:

Este criterio ha sido acogido por la Pradelle, de acuerdo a este el mar es una, *res comunis*, sobre la cual el Estado como ribereño, solo posee un conjunto de servidumbre. Esta tesis no es aceptada, ya que la servidumbre como institución limitativa de derechos, implicaría una pérdida de soberanía, lo cual es inconveniente y discutible desde el punto de vista jurídico.

Criterio vigente:

En la actualidad los Estados acogen la tesis de la soberanía, anunciada por el convenio de Ginebra sobre mar territorial de 1958, limitando solo su ejercicio al tránsito inocuo, la cual fue ratificada en la convención de la Organización de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar de 1982.

### 3. 2. Zona contigua

La zona contigua es una faja anexa a todo lo largo del mar territorial, con una anchura de cinco kilómetros y 556 metros y en el cual el Estado ribereño posee unas competencias rigurosas delimitadas por el derecho internacional, como lo son, funciones policiales, aduaneras, fiscales, de inmigración sanitaria, protección y conservación de las riquezas del mar y el petróleo.

Por su naturaleza jurídica, la zona contigua difiere en dos aspectos del mar territorial:

- Este como su propio nombre lo indica forma parte del territorio del Estado.
- Mientras el Estado ribereño ejerce sobre el mar territorial un poder sintético, una competencia plena, en la zona contigua solo se posee competencia limitada, fragmentarias y especializadas que corresponden a una concepción analítica del espacio marítimo que constituye su objeto.

“El origen de la zona contigua esta en las Hoverings Actas de Gran Bretaña del Siglo XVIII, con las que regulo las infracciones de su legislación fiscal y aduanera llevadas a cabo por los buques que se dirigían a sus puertos nacionales, dentro de la distancia de 12 millas desde la costa. Pretensiones similares fueron avanzadas por los Estados Unidos, con el objeto de evitar el contrabando de bebidas alcohólicas”<sup>11</sup>.

En el convenio de Ginebra no se estableció su extensión máxima, tan solo se estableció que entre la zona contigua y el mar territorial no se puede superar las 12 millas, aquí el Estado ejerce el derecho de impedir toda infracción a las leyes fiscales, aduaneras, inmigratorias y sanitarias. Ha sido el convenio de las Naciones Unidas sobre derechos del mar de 1982, el que ha ampliado la extensión de la zona contigua a 24 millas a partir de la línea de base, a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Para que el Estado ribereño tenga derechos sobre la zona contigua, el Artículo 33 establece que “puede ejercer el control necesario para prevenir y sancionar las infracciones a sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios y de inmigración cometidos en su territorio o en su mar territorial”<sup>12</sup>. Estas competencias han sido ampliadas por el Artículo 303, que establece que “se considerara también como una infracción a las normas del Estado ribereño la extracción de objetos arqueológicos y de

---

<sup>11</sup> ALVAREZ RUBIO; **Ob. Cit.** Pág. 8.

<sup>12</sup> ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, **Convención de Ginebra de 1982**, Artículo 33.

origen histórico hallados en la zona contigua”<sup>13</sup>. Estas competencias son de *numerus clausus*, habiendo intentado algunos Estados ampliar las competencias sobre esta zona, en materia de seguridad.

La zona contigua es una zona de carácter residual: Todo aquello que el convenio no regule sobre la zona contigua, se podrá aplicar a ella las normas de la zona económica exclusiva.

La primera ley que se ocupó de la fijación de la extensión del mar territorial fue la ley de navegación de 1941, donde se fijó una extensión del mar territorial de tres millas náuticas a partir de la baja marea y nueve millas se determinaron para la zona contigua con fines de seguridad y policía.

De acuerdo con dicha ley, el mar territorial tiene a todo lo largo de la costa continental e insular de la república una anchura de 22 kilómetros y 224 metros, 12 millas náuticas. La soberanía del Estado se ejerce no solo sobre esas aguas sino sobre el suelo y el subsuelo y los recursos que en ellos se encuentran.

En materia convencional, Guatemala forma parte de la convención de las Naciones Unidas de 1982.

### 3.2.1 Estado actual del mar territorial y de la zona contigua.

En materia de mar territorial o jurisdiccional, la convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, establece que la franja del mar adyacente al territorio de un Estado o de sus aguas interiores o de sus aguas archipelágicas en el caso de un Estado archipelágico, se denomina mar territorial, extendiéndose sobre el la soberanía del Estado e incluido el espacio aéreo suprayacente así como el lecho y el subsuelo de

---

<sup>13</sup> ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, **Convención de Ginebra de 1982**, Artículo 303.

ese mar. Esta misma convención expresa que todo Estado tiene el derecho de fijar la anchura del mar territorial hasta un límite que no exceda de las 12 millas a partir de la línea de bajamar a lo largo de la costa, salvo que esta costa tenga profundas aberturas y escotaduras o que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, en cuyo caso se usará un sistema de líneas de bases rectas. Garantiza igualmente el paso inocente de buques a través de dicho mar, previo el cumplimiento de los requisitos legales del Estado ribereño sometiendo al régimen de aguas interiores a las contenidas en las bahías que no tengan mas de 24 millas marinas de ancho en su boca. Consagra también dicha convención el derecho que tiene el Estado sobre su zona contigua, la cual, según expresamente lo dispone dicho instrumento no debe exceder de 24 millas contadas desde la línea de base desde donde se mide la anchura del mar territorial y en la cual cada Estado puede ejercer el derecho de impedir toda infracción a las leyes fiscales, aduaneras, inmigratorias o sanitarias.

### 3.3. Zona económica exclusiva

Es el espacio que se extiende a las costas continentales de los Estados, donde el Estado ribereño ejerce derecho de soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto renovables como no renovables del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas subyacentes y otras actividades como la producción de energía derivada del agua, corrientes y derechos de jurisdicción sobre aquellas actividades que coadyuvan al aprovechamiento de los recursos, sobre el establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, investigación marina y preservación del medio marino. Permitiendo el ejercicio de la navegación, la soberanía y otros casos relacionados con la navegación y comunicación reconocidas internacionalmente.

La zona económica exclusiva se extiende hasta un limite de 200 millas náuticas es decir 360 kilómetros de la costa, a partir de la línea de base desde la cual se mide la

anchura del mar territorial, es decir, que el mar territorial es de 12 millas marinas, la máxima extensión de la zona económica exclusiva es de 188 millas.

La zona económica exclusiva fue una de las innovaciones del convenio de Bahía Montego de 1982, que ha marcado un punto de inflexión en el régimen de la pesca marítima.

### 3.3.1. Evolución de la zona económica exclusiva

- En 1945, surgieron los primeros movimientos partidarios de la creación de zonas marítimas distintas al mar territorial y a la alta mar. La proclamación de Truman sobre pesquerías estableció el interés del Estado ribereño de explotar los recursos vivos de la alta mar adyacente a su mar territorial.

- En 1970, se produjeron las primeras reivindicaciones sobre recursos más allá de la alta mar, provenientes de países en vías de desarrollo. Estos países empezaron a darse cuenta del valor económico de los caladeros próximos a sus costas, y que eran explotados por los países desarrollados. Así, amparándose en el principio de la soberanía del Estado sobre recursos naturales como medio para su desarrollo, comenzaron a reivindicar con fuerza la extensión de sus competencias más allá de su mar territorial.

- Fue en la tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre derechos del mar donde se estableció que la zona económica exclusiva tendrá una extensión máxima de 200 millas, contadas desde la línea de base. Fueron 200 millas porque esta es la distancia media de la plataforma continental, siendo esta el hábitat más adecuado para las principales especies pesqueras.

El Estado ribereño podrá ejercer dos tipos de competencias:

- Explorar y explotar, conservar y administrar los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas, del lecho marino y de su subsuelo, y con respecto a otras actividades con finalidad económica.

- Jurisdicción en materia de:

- Establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones estructuras.
- Investigación científica marina.
- Protección y preservación del medio marino.

A los demás Estados les compete, sin embargo, las libertades de navegación, de sobre vuelo y de tendido de cables y tuberías submarinas.

Para que un Estado pueda acceder a la flota pesquera de otro Estado, el Estado ribereño debe fijar el total de capturas admisibles y su capacidad de capturas. Cuando tal capacidad sea inferior al total de capturas admisibles, el Estado ribereño autorizará a otros Estados a acceder al total residual de captura. Los Estados admitidos a la pesca en la zona económica ajena deben observar las medidas de conservación y las demás condiciones establecidas en la normativa del Estado ribereño.

El Estado ribereño puede tomar todas las medidas necesarias para asegurar el respeto de las normas que ha adoptado el convenio de Naciones Unidas de derecho del mar, comprendido el arresto, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales. Debe, sin embargo, proceder sin tardanza a revocar el apresamiento de los buques y a liberar a sus tripulantes, en cuanto se constituya una fianza u otra garantía razonable. Las sanciones impuestas no pueden comprender ninguna forma privativa de libertad.

El convenio de Naciones Unidas sobre derechos del mar, regula la pesca de especies transzonales altamente migratorias (atunes), de mamíferos marinos, y de las especies anádromas y catádromas (salmones y anguilas).

Entre el mar territorial y la zona económica exclusiva existe una diferencia de carácter jurídico, mientras el primero es una zona de mar adyacente a la costa, en la zona económica exclusiva el Estado ejerce soberanía para aprovechar los recursos naturales y no puede impedir a los demás Estados la libertad de navegación, el sobrevuelo y tendido de cable y de tuberías submarinas.

La zona económica exclusiva y la plataforma continental difieren en que la primera es la extensión sumergida de la masa terrestre hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas, mientras que en la zona económica exclusiva se miden 200 millas en forma horizontal, a partir de la mismas líneas de base desde las cuales se mide el mar territorial.

El Estado ribereño goza de jurisdicción referente a la utilización y establecimiento de islas artificiales, investigación científica y preservación del medio marino, esta zona le permite al Estado costero el utilizarla para fines económicos.

#### 3.4. Plataforma continental

La plataforma continental es aquel zócalo o costa sumergida en que parece apoyarse el continente. Desde el punto de vista geográfico, la plataforma continental pertenece al fondo oceánico, el cual se compone de la siguientes partes.

- Plataforma continental propiamente dicha
- Talud continental
- Cuencas oceánicas.

La plataforma continental es una llanura sumergida que a determinada profundidad, 200 metros desciende de forma casi vertical hasta el fondo del mar (isóbara de los 200 metros) . El talud es la profundidad en la cual la plataforma desciende y llega a los 2,500 metros. Las cuencas oceanográficas son de dos clases: pelágicas, hasta los 5,000 metros, y abisales, desde los 5,000 metros en adelante. En la plataforma continental es donde se encuentran los recursos naturales, como; calcio, fosfato, hidrocarburos, peces de todas clases y flora en gran cantidad.

El origen de la demarcación de la plataforma continental se da en el año de 1945, con la proclama del presidente Norteamericano H. Truman. Los Estados Unidos de Norte America. fueron los primeros en reivindicar su jurisdicción sobre los recursos existentes en su plataforma continental. En los años inmediatamente sucesivos, numerosos países adoptaron medidas análogas, que no encontraron ninguna objeción.

El convenio de Naciones Unidas sobre derechos del mar de 1958, consagró la existencia de la plataforma continental. Posteriormente, el convenio de 1982, definió la plataforma continental en un sentido geológico, siendo el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas, pero situadas fuera de la zona del mar territorial hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas. Con esta nueva definición de plataforma continental se pretendió dar satisfacción a dos grupos de Estados:

- A los que no tienen plataforma continental, o si la tienen, es pequeña, les garantiza una extensión máxima de 200 millas.

- A los que tienen plataforma continental muy amplia, les garantiza una extensión máxima de 350 millas.

Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental consisten en la exploración y explotación de los recursos naturales, siendo derechos exclusivos, en el sentido de que nadie puede emprender ninguna actividad de exploración o de explotación, sin el expreso consentimiento del Estado ribereño.

Los recursos naturales de la plataforma continental comprenden a los recursos minerales y a los organismos vivos pertenecientes a las especies sedentarias.

En la plataforma continental, como en la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene el derecho exclusivo de construir y de reglamentar la construcción y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras destinadas a fines económicos. Alrededor de ellas, el Estado ribereño puede establecer zonas de seguridad de una anchura de 500 metros. Las instalaciones y estructuras abandonadas o en desuso deben ser retiradas para garantizar la seguridad de la navegación.

Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no prejuzgan el régimen de las aguas suprayacentes ni del espacio aéreo situado sobre tales aguas.

La convención de las Naciones Unidas de 1982, modifica el concepto de la plataforma continental substancialmente considerándola como el lecho y el subsuelo de las áreas marinas mas allá de su mar territorial y a todo lo largo de su prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del borde continental o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. Igualmente se estableció la obligación por parte de los Estados de demarcar el borde exterior del margen continental en los casos en que dicho margen se extienda mas de 200 millas contados desde la línea de base.

Los puntos fijos que constituyan la línea del límite exterior de la plataforma continental en el lecho del mar de la demarcación anteriormente referida deberán estar situados a una distancia menor de 350 millas contadas desde la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial. En el caso de las crestas submarinas el límite exterior de la plataforma continental no excederá las 300 millas salvo que se trate de elevaciones submarinas tales como mesetas, emersiones, bancos y espolones de dicho margen.

#### 3.4.1. Delimitación de la plataforma continental y de la zona económica exclusiva

La delimitación de la plataforma continental o de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente ha sido objeto de numerosas controversias internacionales, debido a los grandes intereses económicos que suponen los nuevos espacios marítimos ganados al mar.

El convenio de Naciones Unidas sobre el derecho del mar de 1958, estableció la regla de la equidistancia, y posteriormente el convenio de Naciones Unidas sobre el derecho del mar de 1982, reguló la delimitación de la zona económica exclusiva en su Artículo 74, y la de la plataforma continental en el Artículo 86. A los Estados se les requiere que intenten resolver sus controversias por medios pacíficos, negociaciones, investigación, mediación, conciliación o arbitraje. Ninguna delimitación podrá realizarse unilateralmente por un Estado, teniendo que ser negociada y presidida por el principio de la buena fe.

La equidad no implica necesariamente la igualdad, ya que de lo que se trata es que, en presencia de una situación geográfica de no igualdad entre varios Estados, es

reparar una particularidad no esencial, de la que podría derivarse una diferencia de trato injustificable.

### 3.4.2. Las circunstancias relevantes a los fines de la delimitación

Hay seis tipos de circunstancias: Biológicas y ecológicas, económicas, geológicas, geográficas, militares y políticas, pero solo vamos hacer referencia a las circunstancias geográficas:

- Método del desplazamiento de la línea equidistante a favor del Estado dotado de costas más extensas: cuando las fachadas marítimas de los Estados tengan diferente longitud (en el golfo de Maine).
- Método del pasillo(en la controversia entre Canadá y Francia en las islas de Saint Pierre-et-Miquelon).
- Método de la perpendicular a la dirección general de la costa(en la controversia entre Guinea y Guinea Bissau).
- Método de la perpendicular a la línea de cierre de una bahía(el golfo de Maine).
- Método de seguir la línea de costa(en la controversia entre Túnez y Libia).
- Método equitativo: cuando las costas de dos Estados están frente a frente, de modo lineal o de modo que la irregularidad del litoral de uno se compensa por la irregularidad del litoral del otro(en la delimitación del Reino Unido y Francia en el Canal de la Mancha).

- Método proporcional: cuando un Estado tenga una configuración costera particular respecto a la de sus Estados vecinos:
- En las costas cóncavas, las líneas de la equidistancia tienden a converger para encontrarse a una distancia próxima a la costa(en el mar del Norte entre Alemania, Dinamarca y los Países Bajos).
- En las costas convexas, las líneas de la equidistancia tienden a divergir, de modo que la plataforma se amplía a medida que crece la distancia de la costa.

### 3.5. Alta mar

El alta mar es la faja marítima que se encuentra a partir de cierta medida contada desde la costa o la línea de base, desde el cual se mide la anchura del mar territorial, es decir, que se extiende desde el borde de las 200 millas náuticas correspondientes a la zona económica exclusiva. Se a considerado que esta faja no pertenece a nadie y es mas bien una cosa común a todos los pueblos de la comunidad internacional.

Este espacio marítimo a sufrido modificaciones por el desarrollo del derecho del mar, y por la aparición de la zona económica exclusiva

#### 3.5.1. La Naturaleza Jurídica de la Alta Mar

Principio de la Libertad de los Mares:

El principio fundamental es de que la Alta Mar, es libre lo cual significa que no es propiedad de ningún Estado, y que escapa de cualquier tipo de competencia territorial.

Esta concepción presenta una importante diferencia con relación a ciertas épocas en las que reinaba la concepción romana del *dominium maris*.

Este último criterio prevaleció particularmente en la edad media, durante la cual las naciones feudales condujeron a los Estados marítimos a la pretensión de gobernar el mar. Se puede citar la pretensión inglesa del dominio de los mares, al estimar que su posición insular le otorgaba la facultad de dominar las aguas saladas de todo el mundo, como la propagación del territorio británico o de sus vías naturales de acceso, al principio del Siglo XIX, en el momento de emanciparse las colonias españolas todavía podría oírse que el mar es un elemento que separa a las naciones unas de otras, y las une a Gran Bretaña. Sin embargo poco a poco la doctrina sobre el *dominium maris* se fue transformando. El Siglo XVII es un periodo de oposición a las ideas anteriores en el que se rechaza la aplicación de la teoría del *dominium maris*.

Admitiéndose que el alta mar no es propiedad de nadie se afirma que es *una res comunis* Por lo tanto se afirma:

1. Que si el mar fuera una *res nullius*, estaría sometido a la soberanía común de los Estados lo que en realidad no sucede.

2. Si fuese una *res comunis* se explicaría la navegación pacífica, pero no la guerra marítima porque cuando esta se desarrolla en alta mar daña los intereses de las potencias no beligerantes; sin embargo el alta mar es, de hecho y de derecho teatro de hostilidades.

3. Si el alta mar fuera una *res comunis*, se hallaría sujeta a una administración común encomendada a un órgano central.

El régimen del alta mar se ha precisado en el convenio de Ginebra del 29 de abril de 1958, en los siguientes términos:

Artículo 1. Se entiende por alta mar todas las partes del mar que no pertenecen al mar territorial o las aguas interiores de un Estado.

Artículo 2. El alta mar está abierto a todas las naciones y ningún Estado puede pretender, legítimamente someter a su soberanía a una parte cualquiera del mismo. La libertad del mar se ejerce en las condiciones que determinan los presentes artículos y las demás normas de Derecho Internacional. Singularmente, comporta para los Estados, ribereños o no las libertades de: navegación, pesca, instalar cables y oleoductos marinos y sobre volarlos.

El alta mar es pues una *res nullius* lo que quiere decir que los diferentes Estados solo ejercen una competencia defensiva y una competencia personal relativa a sus súbditos y a los barcos que llevan su bandera.

El convenio de las Naciones Unidas sobre derecho del mar de 1982, proclama el principio de la libertad de pesca, teniendo todos los Estados derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar. Pero esta libertad de los Estados no es absoluta, teniendo una serie de limitaciones como lo son:

- Obligación de adoptar todas las medidas necesarias para la conservación de los recursos, y entre ellas, la obligación destinada a mantener el nivel de peces en niveles óptimos.

- Obligación de cooperar con otros Estados para la adopción de tales medidas, a través de acuerdos regionales y de las Comisiones Internacionales de Pesquería, que se encargan de:

- Gestionan los recursos pesqueros en zonas geográficas determinadas y la pesca de especies específicas.

- Establecen las cuotas de captura y los períodos de pesca, y fijan las artes de pesca que pueden utilizar los buques, ya que el arte de pesca que más problemas han suscitado ha sido las redes de malla ya que provoca un efecto depredador de capturas indiscriminadamente, por lo que han sido prohibidas o limitadas en su longitud por los convenios y legislaciones.

En general, la pesca en la alta mar está siendo revisada y debatida, sobre todo en lo referente a la conservación de los recursos, habiéndose introducido conceptos nuevos, como la pesca responsable y el uso sostenible de los recursos.

Una serie de Estados, con grandes fachadas oceánicas plantearon reivindicaciones para extender su soberanía más allá de las 200 millas de la zona económica exclusiva. En este contexto de reivindicaciones se adoptó el convenio de Naciones Unidas de 1995, sobre poblaciones de peces transzonales y altamente migratorias, en el que se recogen principios marcadamente conservadores, consagrando la obligación de los Estados de cooperar a nivel internacional en esta materia. La novedad de este convenio es el establecimiento de un estricto régimen de control de los barcos que dirigen sus actividades a estas pesquerías, que incluye la posibilidad de ejercer jurisdicción sobre estos buques, aunque sean extranjeros. Este convenio aún no ha entrado en vigor.

### 3.5.2. Regulación del convenio respecto de las demás libertades en alta mar

- Libertad de tendido de cable y de tuberías en alta mar. Artículos 112 al 115 del convenio de Naciones Unidas de 1958, el convenio confiere a los Estados una serie de obligaciones, así como infracción por la destrucción y deterioro de los cables y tuberías de forma negligente.

- Libertad de investigación científica: El convenio reconoce esta libertad no solo a los Estados, sino también a las organizaciones internacionales.

El Artículo 88 del convenio establece que el alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos, no impidiéndose con ello la realización de maniobras militares. En esta materia hay que destacar algunos convenios, como el de Moscú de 1963, que prohíbe los ensayos con armas nucleares en la atmósfera.



## CAPÍTULO IV

### 4. La jurisdicción privativa marítima

#### 4.1. Principios de la jurisdicción marítima

Los principios de la jurisdicción marítima son aquellas reglas que otorgan la estructura, la forma y limita las diferentes fases del proceso con el objetivo de que se logre el reconocimiento de los derechos consagrados en la norma sustantiva.

Los procesos marítimos sólo podrán iniciarse a petición de partes, de esto se desprende un carácter positivo, porque se da una libertad de disposición sobre el contenido y desarrollo del proceso. El proceso se inicia por una persona llamada actor, distinto del juez que al entablar la demanda promueve la actividad jurisdiccional.

También serán los procesos marítimos de única instancia, pero admitirán recurso de apelación ante el tribunal superior de justicia correspondiente.

La oralidad, el proceso marítimo será fundamentalmente oral con impulso de oficio, y con principio de inmediación, la prueba se recibe directamente por el Juez, existe así mismo el principio de concentración, ya que en vez de dividir el proceso en una serie indefinida de fases, en el proceso marítimo se concentran la demanda, contestación y audiencia, y también se da publicidad al proceso.

Principio de impulso procesal, ya que el juez, impulsa la marcha sin necesidad de que las partes le soliciten hacerlo; ya que simplemente se da efectivo cumplimiento a las normas que regulan el proceso.

Otro principio con que cuenta esta jurisdicción es el principio de lealtad procesal que señala: Las partes deben comportarse con lealtad y probidad durante el juicio.... El Dr. Barsallo señala: “Una de las finalidades perseguidas por las legislaciones de todos los países consiste en la moralización del proceso como medio efectivo e indispensable para la recta administración de justicia”<sup>14</sup>.

El principio de economía procesal, nos dice que el proceso ha de desarrollarse con la mayor economía de tiempo, gastos y esfuerzos ya que se establece que tanto el juez como los órganos auxiliares de los tribunales tomarán medidas legales para lograr la mayor economía procesal.

El principio de congruencia, “No podrá condenarse al demandado por cantidad superior o por objeto distinto del pedido de la demanda. Si lo pedido por el demandante excede de lo probado sólo se concederá lo probado”.<sup>15</sup> No podrá condenarse al demandado por cantidad superior o por objeto distinto del pedido en la demanda.

Por último, se encuentra el principio de impugnación, ya que admite el recurso de apelación.

#### 4.2. Principios del proceso marítimo

En primer término, nos referiremos a los principios orientadores de los procesos marítimos y luego traeremos a cuenta algunas reglas de este procedimiento, que pudieran constituirse en modelos o prototipos dignos de imitar, dadas las virtudes de tales mecanismos de carácter procesal, estos han brindado y brindan actualmente

---

<sup>14</sup> Gómez Jurado, Ernesto Marco, **Jurisdicción y competencia del tribunal marítimo de Panamá**, Pág. 17

<sup>15</sup> Gómez Jurado, Ernesto Marco; **Ob. Cit.** Pág. 17

muchas ventajas dentro de las causas marítimas. No obstante, sin el ánimo de rebasar los lineamientos iniciales planteados, consideramos que es necesario, aunque de forma somera, referirnos a algunas reglas de los procesos marítimos para mayor ilustración sobre los temas a tratar.

#### 4.2.1. Principios generales del proceso marítimo

En Guatemala actualmente no existe un procedimiento marítimo específico, todas las controversias relacionadas con el derecho marítimo procesal o sustantivo, son conocidos por tribunales de orden común, es así que dentro de la presente se hace una comparación de normas procesales de varios Estados destacando como el procedimiento más completo el de la República de Panamá, México y Venezuela, y todos han coincidido con los siguientes principios procesales.

##### 4.2.1.1. Principio dispositivo

EL proceso marítimo al igual que los demás procesos en los que se plantea en contenciosos o disputas de interés privado o particular, inicia a petición de parte, no existe proceso marítimo que sea de iniciación oficiosa. En Guatemala este principio es recogido por el Artículo 51 y 113 del Código Procesal Civil y Mercantil, al indicar que el ejercicio de la acción procesal está encomendado en sus dos formas, activa y pasiva a las partes y no al juez.

#### 4.2.1.2. Principio de la única instancia

Los procesos marítimos serán de única instancia, pero admitirán el recurso de apelación ante el tribunal superior de justicia correspondiente, de acuerdo con lo que al efecto establece los distintos convenios y en especial el de Ginebra de 1958.

En circunstancias que todos aprendimos desde las clases de procesal general, la segunda instancia en un proceso de conocimiento se materializa con la interposición de alguna de las partes del recurso ordinario de apelación contra alguna de las resoluciones que la ley expresamente señale que admite dicho recurso.

Lo cierto es que en el procedimiento marítimo la apelación es de carácter restrictiva, toda vez que el tribunal que conoce la misma, solo podrá conocer de asuntos de derecho y los hechos no podrán ser objeto de discusión en la segunda instancia. Y por lo tanto como regla general no procederá la práctica de pruebas en segunda instancia.

#### 4.2.1.3. Principio de oralidad

La ley de procedimiento marítimo panameño adoptó como sistema de recepción de las pruebas, el sistema de la oralidad o de acto concentrado como también se le conoce en la doctrina procesal, sistema este que se contrapone al escrito y escalonado o de tracto sucesivo que adoptan los procesos en la justicia ordinaria, concretamente el proceso civil. En Guatemala, éste principio es recogido por el Artículo 201 del Código Procesal Civil y Mercantil, al indicarnos que la demanda puede ser planteada verbalmente, encontramos que la interposición de la demanda, su contestación e

interposición de excepciones, ofrecimiento y proposición de impugnación, puedan presentarse en forma verbal.

Este sistema de recepción oral se ha dicho que beneficia a la actividad probatoria, ya que con el se logra mayor inmediación con la prueba, debido a que le juez al presidir el acto concentrado de la audiencia percibe directa y personalmente, con todos sus sentidos, las pruebas que las partes presenten o aduzcan e incluso las que de oficio produzca, con lo cual se logra una mejor apreciación y valoración de los medios de convicción allegados al proceso.

Esto nos lleva necesariamente a aclarar que el proceso marítimo, así como otros que han acogido la oralidad como sistema de recepción de la prueba, no implica que todos los actos del proceso sean de naturaleza oral, ya que en definitiva hay fases del proceso en que la escritura no se puede soslayar; la demanda, la contestación, alguna incidencia, así como todas las resoluciones que el tribunal dicte, incluyendo la sentencia, deben constar por escrito.

De modo que la oralidad no tiene un carácter absoluto, su principal manifestación dentro del proceso marítimo se da en la fase de cognición, práctica de pruebas, que se realiza en un acto concentrado que se denomina procesalmente, la audiencia.

#### 4.2.1.4. Principio de substanciación oficiosa o impulso procesal del tribunal

Este principio incluso plantea un deber de todos los jueces y magistrados, cuando señala que son deberes generales de los jueces y magistrados: Dirigir e impulsar el proceso, velar por su rápida solución adoptando las medidas para impedir su paralización. En Guatemala este principio es recogido por el Artículo 64 del Código

Procesal Civil y Mercantil ya que esta norma pretende un proceso rápido, impidiendo la prolongación innecesaria de los plazos, dictando resoluciones una vez vencidos estos sin necesidad de gestión alguna.

Por lo tanto el procedimiento marítimo debe estar basado en la organización constitucional del estado, siendo competencia de la Corte Suprema de Justicia llevar a cabo todos los procedimientos sometidos a su competencia entre ellos, lo que sería en Guatemala el novedoso procedimiento marítimo, estableciendo la obligación del tribunal de impulsar el proceso al señalar en ley que regula su actividad que: Iniciado el juicio, el tribunal tomará las medidas tendientes a evitar su paralización, salvo que la ley disponga que ello corresponde a las partes.

#### 4.2.1.5. Principio de lealtad y probidad

Este principio que inspira todos los cuerpos procesales también se manifiesta expresamente en el procedimiento marítimo, consignado el deber que tienen las partes de comportarse con lealtad, buena fe y probidad en el curso de los procesos marítimos, y de la facultad del juez para rechazar cualquier solicitud o acto que implique una dilación manifiesta, o una actuación ineficaz, o cuando una o ambas partes se sirven del juicio para simular un acto o para perseguir un fin prohibido por la ley. La Ley del Organismo Judicial de Guatemala en su Artículo 17 recoge este principio al indicar que el proceso es una institución de buena fe, y este no debe ser utilizada por las partes con fines fraudulentos.

#### 4.2.1.6. Principio de economía procesal

Entendida la economía procesal, como aquel principio que propugna por que el proceso jurisdiccional se desarrolle con mayor economía de tiempo, de costos, gestiones y actuaciones judiciales. El Código Procesal Civil y Mercantil de Guatemala recoge la economía procesal en el Artículo 206, el cual se complementa con la ley del Organismo Judicial que tiende a la simplificación de tramites y abreviación de plazos con el objeto que exista economía de tiempo.

Los mencionados principios los reconoce la ley de procedimiento marítimo de varios estados y no constituyen incongruencia o contravienen los principios consagrados por nuestra carta magna con carácter expreso, no obstante, la misma, dentro de su contenido normativo, reconoce la orientación de otros principios generales del derecho procesal, como el de igualdad de las partes, el de preclusión, el debido proceso, intermediación, cosa juzgada, legitimación, motivación, etc. Que por supuesto no podrán ser obviados en un proceso ventilado bajo la jurisdicción del Estado de Guatemala.

#### 4.3. Características del proceso marítimo

- Los términos corren calendario.
- Edicto se fija por cinco días.
- La ejecutoria de las resoluciones sólo toma en cuenta el tipo de recurso que contra ellas se pueda interponer.
- Los términos no se pueden prorrogar, reducir, ampliar y reponer por voluntad de las partes, salvo la urgencia de las actuaciones.
- Amplitud en el tipo de cauciones que son admisibles
- Novedosos y efectivos mecanismos de notificación

- Deber de consignar la condena como requisito indispensable para cursar el recurso de apelación
- Competencia nacional e internacional
- El secuestro se presenta conjuntamente con la demanda.
- De acuerdo a la finalidad del secuestro se fija la caución daños y perjuicios que se debe consignar.
- Aplicación supletoria del código judicial al procedimiento marítimo.

#### 4.4. Paradigmas del proceso marítimo panameño

Entendiendo paradigma como ejemplo que sirve de norma o prototipo modelo a imitar, nos vamos a ocupar ahora de algunas reglas o mecanismos procesales consignados normativamente en la ley de procedimiento marítimo, que pudiésemos considerar dignos de ser utilizados, previa adopción legal de los mismos, en otras ramas jurisdiccionales, señalando además cuales ya incluso han sido adoptados y funcionan adecuadamente en otros procesos.

- Trámite de especial pronunciamiento de la excepción de prescripción en el proceso marítimo.

Inicialmente debemos tener en cuenta que excepción, dentro de la nomenclatura procesal, se le conoce como el medio de defensa con que cuenta el demandado en un proceso. El Código de Procedimiento Marítimo Panameño en su Artículo 72, sostiene que, constituyen excepciones los hechos que impiden o extinguen total o parcialmente la obligación o la modifican.

Estas defensas, de las que puede echar mano el demandado dentro de un proceso, tienen fases específicas del proceso donde la ley autoriza sean aducidas o interpuestas por la parte interesada, así como también la ley señala expresamente en que momento procesal serán resueltas.

En cuanto a la oportunidad para interponerlas, el Artículo 72 del Código Procesal Marítimo de Panamá, postula que: el demandado puede, al contestar la demanda, en sus alegaciones o mediante los recursos ordinarios, aducir o valerse de excepciones.

En cuanto a la fase del proceso, en la cual el tribunal debe pronunciarse resolviendo el fondo de una defensa del demandado contenida en una excepción, tanto la ley de procedimiento marítimo como el Código Judicial de Panamá, coincide en señalar que las excepciones se resuelven en la sentencia, es decir, luego de agotados todos los trámites del juicio, al proferirse la decisión jurisdiccional que le pone fin a la instancia.

No obstante lo anterior, en el caso que nos compete en Guatemala los cuerpos procesales suelen establecer que algunas excepciones, por razones de economía procesal, deban ser resueltas de forma previa al agotamiento de las fases comunes y obligadas de los procesos.

Es común encontrar que la ley señale que ciertas excepciones se tramitarán con previo y especial pronunciamiento. En el proceso marítimo concretamente, esta fórmula procesal ocurre cuando el medio de defensa es alegado en la contestación de la demanda, que es cuando termina la fase expositiva del proceso y sin continuar con el trámite normal del mismo, el juez convoca las partes para una audiencia especial, que

forma parte del trámite ordinario, para decidir una o varias excepciones que la misma ley señala que se pueden decidir previamente.

En el proceso marítimo se puede dar trámite previo a la denominada excepción de prescripción de la acción, recordemos que las acciones prescriben por su no ejercicio dentro del plazo o periodo que la ley sustantiva establece para tales efectos y, en la eventualidad que el derecho en disputa sea reclamado cuando ya ha transcurrido el término legal para su reconocimiento jurisdiccional, el demandado puede alegar como defensa en juicio, que la pretensión del actor o demandante se encuentra prescrita, por ende extinguida, con lo cual enerva o destruye la acción y consecuentemente el demandado debe ser absuelto.

En otros textos procesales, como el código judicial de Panamá, esta defensa no puede ser resuelta con el trámite previo y especial pronunciamiento, con lo cual, a pesar que el demandado la alegó desde el inicio del pleito cuando contestó la demanda, el proceso va a tener que continuar hasta la fase de la sentencia, porque el juez ordinario no está autorizado legalmente para resolver esta excepción con carácter previo

En este tema, Ley de Procedimiento Marítimo panameña va a la vanguardia, ya que un gran número de reclamaciones de índole extracontractual, ante la alegación del demandado de esta defensa, es posible resolver un proceso desde sus fases iniciales.

- El recurso de apremio.

La Ley de Procedimiento Marítimo panameña instituye una figura que tiene como objeto enervar los efectos del secuestro marítimo, destruyendo o desacreditando la prueba prima facie o indiciaria que le sirve de sustento para ser acogido y así lograr la

desafectación o gravamen judicial que pesa sobre él o los bienes secuestrados, sea cual sea su naturaleza, es decir, lograr el levantamiento del secuestro.

Las causas o motivos que justifican la procedencia de este mecanismo procesal marítimo, los señala la Ley de Procedimiento Marítimo Panameño, cuando en su Artículo 186 establece que cuando interviniendo error, culpa, negligencia o dolo se secuestre:

- Bienes que no pertenecen al demandado.
- Se secuestran bienes en contravención a un acuerdo previo y expreso de no secuestrar.
- Que se solicite un secuestro para la ejecución de un crédito marítimo privilegiado extinguido.

Adicionalmente, la jurisprudencia ha establecido que también procede el apremio cuando se secuestre una nave, carga o flete, cuando se trate de una acción para la ejecución de un crédito marítimo privilegiado y este crédito sea inexistente.

- Acción de daños y perjuicios derivados de la procedencia del apremio.

El Código del Proceso Marítimo de Panamá, establece que quien promueva un secuestro, por error, culpa, negligencia o dolo en los supuestos antes anotados, será responsable de los daños y perjuicios, así como por el pago de los gastos, costas emergentes de la acción, estableciendo además que el mismo juez que decretó el secuestro y que obviamente acogió el apremio, será competente para determinar la

responsabilidad del demandante y el monto de los daños y perjuicios causados a la parte agraviada.

Lo anterior supone que la Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá, dentro de una institución procesal, adopta la llamada responsabilidad especial, derivada del ejercicio o abuso del derecho generada con actuaciones judiciales temerarias o de mala fe, que también prevé el Código Judicial de Panamá en su Artículo 217.

- El apremio no procede contra embargo

Este criterio ha sido sostenido por la jurisprudencia de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia de Panamá, argumentando que el embargo constituye una institución procesal distinta del secuestro y con fines distintos. Debemos tener en cuenta que el secuestro es una medida de aseguramiento o precautoria y, el embargo es una medida de ejecución.

- Procede el apremio aun cuando se haya afianzado para liberar el bien del secuestro.

Si dentro de un proceso marítimo se han secuestrado bienes, por regla general naves y se promueve un recurso de apremio para enervar los efectos del secuestro, pero la premura del secuestrado es de tal magnitud, que a pesar de haber promovido el apremio, solicita el levantamiento del secuestro presentando una fianza liberativa que sustituya al bien secuestrado, en nada impide que se le de curso al apremio, toda vez

que los efectos del secuestro se mantienen sólo en la cosa secuestrada por la fianza la cual permanece afectada.

- El apremio acogido en un secuestro para la ejecución de crédito marítimo privilegiado extinguido, supone la extinción de la acción privilegiada contra la nave, más no la acción contra su propietario.

La jurisprudencia ha establecido que habiéndose acogido un apremio contra un secuestro decretado contra una nave, en ejercicio de la acción *in rem*, esto supone la extinción de la acción contra la nave, no obstante, si la obligación debida tiene un plazo de prescripción en la ley sustantiva, que va más allá del término del privilegio, la acción personal contra el propietario de la nave no necesariamente se encuentra prescrita.

- Trámite del apremio

El Artículo 186 de la Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá, establece que están legitimados para el ejercicio del recurso de apremio, el propietario de los bienes secuestrados erróneamente, como también se legitima a quien ejerza la administración y custodia del bien.

El trámite inicia con la presentación del recurso ante el Tribunal que decretó el secuestro, solicitando se cite al secuestrante para que en el término de la distancia comparezca a justificar que el secuestro procede y debe mantenerse.

El recurrente apremiante al recurso, prueba fehaciente de que el secuestro es improcedente. Artículo 187 de la Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá. Cumplido

lo anterior, al acogerse el recurso, el tribunal notificará personalmente al secuestrante o a su apoderado para que en el término de la distancia comparezcan ante el tribunal.

En la práctica, la misma resolución acoge el recurso y ordena la notificación del secuestrante, fija la fecha y hora en que deberá comparecer a una audiencia, en la cual tendrá que probar que el secuestro procede y debe mantenerse, de lo contrario, el tribunal ordenará al alguacil el levantamiento del mismo.

- Sistema de notificación de personas domiciliadas en el extranjero.

Siendo los tribunales marítimos competentes para conocer disputas o controversias de carácter internacional, es normal que sean parte de los procesos marítimos personas naturales o jurídicas domiciliadas en el extranjero, a las cuales muchas veces, en calidad de demandadas, se les tiene que notificar personalmente del traslado de la demanda, para integrar en debida forma el contradictorio y que las mismas comparezcan al tribunal marítimo a hacer valer en juicio sus derechos.

Para tales efectos, la Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá contiene un sistema de notificación de personas domiciliadas en el extranjero, sumamente novedoso, que dista mucho de parecerse a los métodos consignados, en los cuales se requiere la intervención de las autoridades diplomáticas para la ejecución de la notificación, lo que evidentemente hace más lenta y burocrática la notificación en tales condiciones, con el ya conocido sistema de las cartas rogatorias.

En un proceso marítimo en el cual se demande a una persona domiciliada el extranjero y a la misma se le secuestró un bien dentro de la República de Panamá, el

secuestro, además de tener el propósito de adscribir competencia de los tribunales marítimos panameños, surtirá los efectos de la notificación personal de la demanda, debiendo complementarse la notificación, enviando al demandado, dentro de los cinco días siguientes a la ejecución del secuestro, copia de la demanda respectiva por vía de correo recomendado con aviso de recibo a su dirección postal y, en su defecto a la dirección de su oficina de administración o lugar habitual de su residencia, agregándose al expediente recibo de la entrega de la respectiva administración de correos. Artículos. 164 párrafo 2 y 400 párrafo final de la Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá.

En la práctica esta parte complementaria resulta muchas veces innecesaria, porque normalmente cuando se secuestra una nave o la carga en un proceso marítimo, antes de los cinco días comparece un abogado o firma de abogados en representación del propietario del bien secuestrado, a quien se le entrega el traslado.

Tratándose de personas domiciliadas en el extranjero a las que no se les ha secuestrado ningún bien dentro de la jurisdicción panameña, la ley prevé otro mecanismo igualmente novedoso consistente en designar por parte del demandante un abogado idóneo en el domicilio del demandado o de su apoderado, a quien se le envía normalmente por vía aérea los documentos objetos del traslado. Ese abogado idóneo designado por el actor y comisionado por el tribunal, al recibir los documentos se desplaza al domicilio del demandado para rendir una declaración jurada, donde hace constar su condición de abogado idóneo y que ha hecho entrega de los documentos correspondientes a una persona responsable en el domicilio del demandado o de su apoderado. La declaración con la copia de los documentos, entregados se enviarán al tribunal por correo. En este caso el termino de contestación de la demanda correrá desde la fecha de la declaración jurada.

Con este procedimiento se ahorra en la legislación panameña, el trámite del exhorto o carta rogatoria, enviando al Cónsul de Panamá o de una nación amiga en el domicilio del demandado.

- Notificación edictal

Dentro del proceso marítimo, la regla general en materia de notificación de las resoluciones judiciales es la notificación por edicto, y la notificación personal esta concebida para un reducido número de resoluciones.

La fijación del edicto es por cinco días que, en lo marítimo, la regla general es que los términos corren calendarios.

La regla de los cinco días del edicto ha sido asimilada por la legislación procesal común u ordinaria con la reforma que se hizo al Código Judicial con la Ley 23 de 2001, reduciendo significativamente el número de resoluciones que se notificaban personalmente, aumentándose consecuentemente número de las que se notifican por edicto, que ahora igual que en lo marítimo se fija por cinco días, solo que en la esfera ordinaria corren hábiles.

- Reglas especiales sobre pruebas

La Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá, además de contener reglas probatorias similares a las previstas en su Código Judicial donde se regula por un lado las reglas y principios generales sobre pruebas y por el otro las reglas sobre cada medio de prueba en particular, además incluye dentro del régimen probatorio una sección de la ley que denomina, aseguramiento de pruebas, donde se plasman una serie de

mecanismos de recabación de pruebas cuya dinámica es de procedencia del Common Law, donde puede ocurrir que las partes practiquen pruebas sin la necesaria intervención del tribunal.

Estos mecanismos que son propios de los sistemas judiciales de corte sajón, aparecen regulados en la Ley de Procedimiento Marítimo de Panamá, por razones históricas obvias, recordemos que con anterioridad a la existencia del tribunal Marítimo panameño, funcionaba en Ancón el Tribunal de la Zona del Canal, que era presidido por un Juez norteamericano que aplicaba normas de procedimiento americano.

Además, entre los antecedentes de la Ley 8 de 1982 de Panamá, se pueden mencionar las reglas federales de procedimiento civil de los Estados Unidos de América, específicamente las reglas suplementaria B y C para ciertas reclamaciones marítimas y de almirantazgo de procedimiento civil para las cortes distritales de los Estados Unidos de América, reglas de procedimiento, que contienen estos mecanismos, los cuales en el sistema sajón se denominan discovery.

La ley denomina a estas instituciones, suministro de información o documentos interrogatorios orales; interrogatorios escritos a las partes; aceptación de hechos y documentos.

Sin entrar a explicar por ahora las interioridades de cada uno de estos institutos procesales, nos conformamos en acotar que los mismos operan solicitando una parte a la otra, en sus respectivas oficinas, información ya sea por la vía de hacer preguntas escritas, solicitando la aportación de documentos, o se dé por reconocido un hecho alegado o un documento presentado, dentro de un término que está previsto en la ley, el cual inicia desde que una parte le da traslado a la otra en su respectiva oficina, sin que por regla general el tribunal intervenga.

El objetivo de estos mecanismos es evitar a toda costa que una parte sorprenda a la otra o al tribunal, presentando en la audiencia una prueba que previamente se había solicitado y que la parte que la tenía no la quiso aportar, cuando la contraria se la solicitó.

Además este mecanismo favorece la posibilidad de que las partes, sabiendo de antemano a la audiencia las pruebas con que cada uno cuenta, puedan llegar a una eventual transacción y dar por terminado de forma excepcional el pleito.

Estos mecanismos que han rendido importantes frutos dentro del procedimiento marítimo, fueron adoptados por la Ley 29 del 1 de febrero de 1996 de Panamá, por la cual se dictan normas sobre la defensa de la competencia y se adoptan otras medidas.

## CAPÍTULO V

### 5. Competencia en la jurisdicción marítima

Competencia: es la facultad de conocer en determinado asunto de carácter judicial con preferencia a otro tribunal de justicia. También es definida como la facultad de administrar justicia en determinadas causas.

Aplicando esta norma al derecho marítimo, la competencia marítima será la facultad de administrar justicia en los asuntos marítimos, como lo son los actos de comercio marítimo y lo concerniente a los actos de tráfico y transporte marítimo.

La creación de un órgano jurisdiccional con competencia privativa en materia marítima la hacemos basándonos en criterios de competencia de carácter territorial, donde dichos órganos jurisdiccionales podrán conocer de los casos que se den exclusivamente dentro del territorio guatemalteco.

Los tribunales marítimos tendrán competencia privativa en las causas que surjan de los actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimo, ocurridos dentro del territorio de la República de Guatemala, en su mar territorial y en las aguas navegables de sus ríos y lagos.

El término competencia privativa se da en la medida de la exclusividad que tendrán los órganos jurisdiccionales marítimos de Guatemala para conocer en primera

instancia de las causas relacionadas al comercio transporte y tráfico marítimo, la cual está enmarcada en una materia determinada.

Los requisitos necesarios para que los órganos jurisdiccionales marítimos adquieran competencia, son:

- Que la causa que de origen a la acción constituya un acto de comercio o de tráfico marítimo.
- Que geográficamente dicha causa haya surgido en la República de Guatemala.

Los actos que pueden ser considerados de comercio marítimo entre algunos podemos mencionar:

- La compraventa de buques, de aparejos, de combustibles y demás objetos necesarios para la navegación.
- Los mandatos especiales entre el naviero y el capitán de la nave o entre el naviero o el cargador y el sobrecargo.

Según se alude a la regla general de competencia, es en la República de Guatemala donde tendrán que surgir las causas que le atribuyen competencia al tribunal marítimo, o aquellas donde expresamente se sometan a conocimiento de dicho tribunal.

#### 5.1. Excepción a la regla general de competencia

La excepción a la regla general de competencia, es la que establece que tendrán competencia de carácter privativa órganos jurisdiccionales marítimos de Guatemala,

para entrar a conocer de las acciones que se introduzcan como consecuencia de actos relacionados al comercio, transporte y tráfico marítimo, pero no ocurridos dentro del ámbito establecido, es decir, no ocurridos en el territorio guatemalteco, sino que los mismos se hayan dado fuera del territorio de la República de Guatemala, pero con convenio expreso de las partes de poder someter sus conflictos a los órganos jurisdiccionales marítimos de Guatemala.

Entonces los órganos jurisdiccionales marítimos adquieren competencia mediante los siguientes criterios:

- La nacionalidad guatemalteca de la nave.
- La autonomía de la voluntad. Aquí se incluyen la elección expresa de la ley guatemalteca dentro de un contrato y la sumisión expresa o tácita de las partes al tribunal marítimo guatemalteco.
- Los órganos jurisdiccionales marítimos tendrán competencia si la ley sustantiva guatemalteca resultare aplicable en virtud de lo dispuesto por la propia ley guatemalteca.

## 5.2. Posibles competencias del tribunal marítimo en Guatemala

Según lo establecido en el Decreto Gubernativo Número 2,946 de la República de Guatemala Títulos I, II, III, IV, V, VI y VIII del Libro III, Comercio Marítimo.

- Conocer de la venta judicial de un buque solicitada por todo acreedor, el embargo y remate de un buque guatemalteco, en cualquier puerto de la república, en la que se encuentre, así como el caso de que si la nave estuviere en viaje llegare al estado de no poder navegar, podrán solicitar su venta ante el juzgado del departamento a que pertenezca el puerto de su primera escala o arribada, ofreciendo justificación del daño que hubiere sufrido y que no puede ser rehabilitada para continuar el viaje. Artículos

846, 849, 850, del Decreto Gubernativo Número 2,946 de la República de Guatemala.

- El dueño de una nave o los coparticipes en el caso de pertenecer esta a muchas personas podrán administrarla por si mismos teniendo las calidades de tener aptitud para poder comerciar, en defecto de convenciones expresas y formales que reglamenten el modo de administración de los coparticipes de la nave todas las resoluciones de interés común serán adoptadas por la mayoría de sufragios, en caso de empate se someterá la decisión al juzgado correspondiente, Artículos 853, 855 del Decreto Gubernativo Número 2,946 de la República de Guatemala.
  
- Acordada la reparación de la nave la minoría esta obligada a contribuir con la cantidad que le corresponda, antes de principiar la reparación se hará el justiprecio por peritos elegidos por las partes o en su defecto por el juzgado competente en caso de que alguna de ellas se niegue a hacer el nombramiento, si la mayoría no aceptare la adjudicación de la parte o partes de la minoría podrá solicitar del juzgado respectivo la autorización necesaria para tomar sobre ellas dinero a la gruesa y pedir su embargo y venta en publica subasta. Siempre que la minoría, aunque la constituya un solo dueño entendiere que el estado de la nave exige una pronta reparación resistida por la mayoría podrá solicitar un reconocimiento judicial por peritos nombrados por el juzgado de primera instancia. Artículos 860, 861, 862 del Decreto Gubernativo Número 2,946 de la República Guatemala.
  
- Son causas legales para la despedida del capitán y de los hombres de mar ante el tribunal correspondiente:
  - La inhabilitación para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo cargo.

- La violación de las instrucciones respecto del capitán.
  - La desobediencia en materia de su respectiva obligación
  - El abandono de la guardia de la nave.
  - La embriaguez habitual.
  - La perpetración de un delito.
  - El daño causado a la nave o al cargamento por dolo y por negligencia.
  - Cualquier otro hecho que a juicio del juzgado competente fuere de igual o mayor gravedad que los indicados, Artículo 875 del Decreto Gubernativo Número 2,946 de la República de Guatemala.
- Atribuciones del capitán: a) numeral 8, el capitán no podrá contratar un préstamo a riesgo marítimo sin previa información de la necesidad y autorización del juzgado respectivo;. b) numeral 9, vender en publica subasta con previa autorización judicial la parte de la carga que baste para cubrir las necesidades urgentes de la nave cuando no pueda proporcionarse fondos por ningún medio. Del Artículo 901 del Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de la República de Guatemala
- El capitán antes de emprender el viaje esta obligado a; numeral 2: Abrir tres libros encuadernados y foliados rubricados por el juez de primera instancia respectivo y titulados el primero Diario de Navegación, el segundo Libro Cuenta y Razón y el tercero Libro de Cargamentos. Artículo 902 Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de la República de Guatemala.
- Obligaciones del capitán concluido el viaje, Artículo 909 numeral 5 Acuerdo Gubernativo numero 2,946 de la República de Guatemala. Poner la carga a disposición del juzgado respectivo para que ordene su deposito cuando los

consignatarios no soliciten su entrega dentro de un termino razonable o se nieguen a recibirla o se ignora la persona a quien deba entregarse.

- El hombre de mar puede rescindir su compromiso en los casos siguientes;
  - Por la variación del destino de la nave antes de principiarse el viaje para el cual se hubiere contratado.
  - Por declaración de guerra entre la republica y la nación a cuyo territorio estuviere destinada la nave.
  - Por la adquisición de noticias seguras de la existencia de una epidemia en el puerto de descarga antes de comenzar el viaje o durante una arribada.
  - Por muerte o despedida del capitán antes de la salida de la nave.
  - Por la falta de convoy cuando se hubiere ajustado para navegar durante la escolta de un buque de guerra.
  - Por cualquier enfermedad que le inhabilite para prestar el servicio a que se hubiere comprometido.
  - Por el maltrato o falta de alimentos convenientes .

La escisión en estos casos podrá ser solicitada ante el juzgado competente en los puertos de la republica. Artículo 954 Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de la República de Guatemala.

- Se prohíbe al capitán hacer entrega de la carga si concurren a exigirla varios destinatarios relativo a una misma mercadería, el capitán pondrá la carga a disposición del respectivo juzgado, para que ordene su deposito con noticia de los interesados, oiga a estos y resuelva acerca de la propiedad y entrega de las mercaderías, los interesados y los depositarios en su caso deberán de depositar la venta de las mercaderías que por su naturaleza y por su estado se hallen expuestas a producir un deterioro, el producto de la venta deducidos los costos

y comisiones de deposito será judicialmente consignado. Artículos 1059, 1060 Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de la República de Guatemala.

- El capitán pondrá una copia autorizada del acta en la secretaria del juzgado del primer puerto guatemalteco a donde arribe dentro de las veinticuatro horas contadas desde el momento en que el buque sea admitido a la libre practica de la avería común, y de la resolución para causarla y de la echazon ratificando al mismo tiempo bajo protesta todos los hechos que aquella contenga Artículo 1098, segundo párrafo Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de Guatemala. La justificación, regulación y repartimiento de la avería común se hará a solicitud del capitán ante el tribunal competente del puerto de descarga sea guatemalteco o extranjero, con citación y audiencia de todos los interesados presentes o sus consignatarios en la forma que determine la ley, Artículo 1109, Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de Guatemala. Todas las operaciones de liquidación serán presentadas al tribunal que conozca de ellas para su aprobación previa audiencia de los interesados presentes o de sus legítimos representantes, Artículo 1118, Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de Guatemala.
  
- El capitán no podrá descargar las mercaderías en el puerto de arribada forzosa sino en os casos siguientes:
  - Si los cargadores lo exigieren para prevenir el daño de las mercaderías.
  - Si la descarga fuere indispensable para hacer la reparación del buque
  - Si se reconociere que el cargamento ha sufrido avería

En los últimos casos el capitán solicitara la autorización del juzgado respectivo. Artículo 1142, Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de Guatemala. No encontrándose el propietario de las mercaderías averiadas o persona que le represente el capitán pedirá al juzgado respectivo el nombramiento de peritos para que previo reconocimiento de las mercaderías averiadas informe acerca

de la naturaleza y extensión de la avería y de los medios de repararla o evitar su propagación, y si sería o no conveniente el reembarque de las mercaderías o que se mantengan en depósito según lo juzgare conveniente a los intereses del propietario y el capitán llevara a efecto bajo su responsabilidad lo que se decretare. Artículo 1144, Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de Guatemala. Pero si el mal estado de las mercaderías ofrecieran un inminente peligro de pérdida o aumento de deterioro el capitán pedirá al juzgado correspondiente se proceda inmediatamente a su venta en pública subasta. Artículo 1146, Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de Guatemala.

- Del naufragio y varamiento: El funcionario a quien se denuncie un naufragio o varamiento ocurrido en el distrito de su jurisdicción se trasladará inmediatamente al lugar del suceso y dictará todas las providencias conducentes a la salvación de los hombres de mar del buque, sus papeles, libros y cargamentos y la conservación de los objetos que puedan salvar, evacuadas estas diligencias dará cuenta al juzgado correspondiente para que proceda a lo que haya lugar conforme a derecho, Artículo 1158, Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de Guatemala. Los objetos salvados serán vendidos en pública subasta si no fuere posible conservar los por estar averiados, y hallarse expuestos a perderse o deteriorarse por vicio propio esto con autorización judicial y el producto de la venta será judicialmente depositado a cuenta de quien corresponda, Artículo 1159, Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de Guatemala
- Las pólizas privadas harán fe en juicio, los préstamos celebrados de palabra son ineficientes en juicio cuando el capital prestado no exceda de trescientos quetzales ya que el préstamo a riesgo marítimo debe constar en escritura pública, Artículos 1169, 1170, Acuerdo Gubernativo Número 2,946 de Guatemala.

## CAPÍTULO VI

### 6. Creación de un tribunal marítimo con jurisdicción privativa y competencia en tráfico y comercio marítimo en Guatemala

En el presente capítulo hacemos un análisis esquematizado tratando de plantear de manera completa, del porque es necesario crear un órgano con jurisdicción privativa de derecho marítimo y competencia exclusiva en Guatemala, para ello tomamos como base la experiencia y el uso práctico y los excelentes resultados que la creación de un órgano semejante en otros países ha dado, y al hacer la propuesta siguiente tomamos como base la aplicación de las normas internacionales de otros estados, así como características, jerarquías, estructura y procedimientos.

Dentro de nuestra propuesta esta crear este tribunal en una doble instancia, con todas las capacidades para regirse como un tribunal especial y privativo tal y como lo es el tribunal marítimo de la República de Panamá, en este tribunal se le daría poder al juez y capacidad para administrar justicia y aplicarla en casos determinados cuando así sea conveniente, lo cual se traduce en que todo juez marítimo, posea los mismos poderes y facultades de los demás jueces, solo que en este caso dirigidos a resolver conflictos concernientes a su jurisdicción marítima derivados del tráfico y comercio marítimo.

#### 6.1. Competencia

Los tribunales marítimos podrán abstenerse, a instancia de parte, de conocer o de continuar conociendo un proceso cuando las partes hayan convenido por contrato

escrito en someter sus controversias a arbitraje o a un tribunal en país extranjero, por razón de tráfico y en cuestiones de comercio marítimo.

Los tribunales marítimos de la República de Guatemala estarán regulados y organizados mediante la Ley del Organismo Judicial y de la Constitución Política de la Republica de Guatemala, con las facultades que la ley le otorga a otros tribunales pero extendiendo su competencia a todo el territorio nacional, por que los tribunales son especiales.

Este tribunal resolverá litigios a través de procedimientos, que se deben seguir para realizar algún proceso en esta jurisdicción. Hasta el año 2005, no existía un solo tribunal marítimo, no obstante, si se crea el primer tribunal marítimo, los litigios originados del comercio marítimo serán resueltos por estos procedimientos que permitirían a través de jueces especializados en la materia una mayor eficacia en el juzgamiento de cuestiones específicas dentro del territorio de la republica de Guatemala, citando por ejemplo el derrame petrolero en las costas en el Puerto Quetzal, en donde el proceso quedo inconcluso por falta de manejo de los códigos internacionales de seguridad marítima y derecho del mar, tanto por los abogados de la Procuraduría General de la Nación y de los fiscales y jueces, pero una excelente actuación de los abogados especializados en derecho marítimo que astutamente lograron culpar al mal funcionamiento de nuestro embarcadero logrando una indemnización para la naviera propietaria del buque tanque carguero, es entonces de imperativa necesidad que se creen dos tribunales marítimos ambos se encontrarían en distinto lugar en el Puerto San José y Puerto Barrios y que serian totalmente independientes uno del otro.

Actualmente son los tribunales superiores del ramo civil o penal, los que conocen de estos procesos y los tribunales de alzada o las salas quienes conocen de las apelaciones de las resoluciones dictadas por estos órganos jurisdiccionales,

quienes no son los adecuados ni los competentes. Pero si se implementara la reforma propuesta el tribunal marítimo conocería de estos procesos, y las salas de la corte de los recursos, interpuestos en contra de las resoluciones recurribles dictadas por el tribunal marítimo.

La jurisdicción marítima es la facultad genérica de administrar justicia que poseen los jueces de esta materia, especialmente aplicada a conocer y sustanciar causas de naturaleza marítima, material y jerárquico definido en la ley. Esto quiere decir que todo juez marítimo posee los mismos poderes y facultades de los demás jueces, sólo que dirigidos a resolver litigios donde se vean involucrados los buques y sus elementos conexos.

## 6.2. Antecedentes históricos puestos en practica en Panamá

Hemos decidido ubicar como un ejemplo histórico los magníficos resultados obtenidos por la creación de un tribunal marítimo en la República de Panamá, además de ser este el mas completo en su organización y procedimientos. Esto conlleva lógicamente a comprobar que la aplicación y puesta en practica de la presente propuesta no solo daría los resultados esperados sino nos atrevemos a decir que los sobrepasaría puesto que al entrar en practica este proyecto se estaría dando una proyección al conocimiento y manejo de esta rama del derecho por lo que además conllevaría a un avance en la aplicación del derecho.

Al crearse el tribunal marítimo de Panamá en 1982, todavía se encontraba vigente la Constitución de 1972, sin las reformas de 1983, que no contemplaba una jurisdicción especial marítima, ya que esta antes de pasar a manos panameñas

perteneía a la Corte Distrital de los Estados Unidos de América, para la Zona del Canal bajo la jurisdicción del Estado de Illinois y estaban regulados en el Panamá Canal Zone.

Sin embargo, en el Artículo 3 del Código Judicial de Panamá, subrogado por el Artículo 2 de la Ley 19 de 9 de julio de 1991, ya contemplaba a los tribunales marítimos como parte del órgano encargado de administrar justicia.

Los tribunales marítimos de la República de Panamá están regulados y organizados mediante la Ley 8 de 30 de marzo de 1982, dentro del cual los tribunales son especiales. Mediante el artículo 3 de la Ley 8 de 30 de marzo de 1982, se crea un tribunal marítimo con sede en el Corregimiento de Ancón, Distrito de Panamá con jurisdicción en todo el territorio de la República de Panamá, en el edificio No. 310, anteriormente ocupado por la antigua Corte Distrital de los Estados Unidos, para la antigua Zona del Canal.

Esta ley dicta normas de procedimiento, que se deben seguir para realizar algún proceso en esta jurisdicción. Hasta el año 2001, existía un solo tribunal marítimo, no obstante, ese año se reforma el Código Judicial mediante la Ley 23 de 2001, y se crea el segundo tribunal marítimo, que posee la misma jurisdicción y jerarquía que el primer Tribunal, ambos se encuentran en el mismo lugar, y son totalmente independiente uno del otro.

Antes de la reforma de 1986, los tribunales Superiores del Distrito Judicial, ramo civil, conocían las apelaciones de las resoluciones dictadas por el Tribunal Marítimo de Panamá. Luego de la reforma, esta atribución pasó a la Sala Primera de lo civil de la Corte Suprema de Justicia, quien se ocupa de las apelaciones interpuestas en contra de las resoluciones recurribles dictadas por el Tribunal Marítimo de Panamá.

### 6.3. Características de la jurisdicción marítima panameña

Como características de la jurisdicción marítima, podemos enunciar las siguientes:

#### 6.3.1 . Carácter soberano, exclusivo y público

La jurisdicción adquiere su fuerza de la soberanía del Estado, de su condición de ente autónomo y absoluto, que se eleva por encima del poder de los particulares. En principio el Estado, por conducto del órgano creado para tal fin, es el único llamado a realizar la gestión jurisdiccional en forma permanente, sobre sus súbditos y en los límites de su territorio.

Es exclusiva, porque no pueden ejercerla los ciudadanos, ni los gobiernos extranjeros en nombre del Estado. Solo de manera excepcional se encomienda a los particulares, tal como sucede en los jurados de conciencia, los árbitros y los arbitadores.

Es pública en el sentido de que es impartida por una entidad de carácter público como lo es el Estado, a través de sus funcionarios conocidos como jueces.

#### 6.3.2 . Carácter general

Es aplicable a todos los sujetos, nacionales o extranjeros, dentro de sus límites territoriales y políticos. Toda persona natural o jurídica puede acudir a los tribunales, sin que éstos puedan desatender sus reclamaciones; Además de que las personas siempre están en la posibilidad permanente de necesitar la tutela del Estado.

#### 6.3.2.1. Excepciones a la generalidad

- La excepción de la inmunidad diplomática y consular, puesto que existe un régimen de privilegios e inmunidades para las misiones diplomáticas.

#### 6.3.3. Carácter unitario

Si la soberanía del Estado es una sola, la jurisdicción se presenta derivada de esa cohesión institucional, que la hace indivisible.

#### 6.3.4. Carácter permanente

En la sociedad existe en todo momento relaciones de gran complejidad que pueden producir discrepancias entre los particulares o de éstos con la administración, se muestra necesaria una administración de justicia también constante. No puede preverse el momento exacto en que la jurisdicción debe actuar, por esto la actividad jurisdiccional es permanente no puede aceptarse que se realice de manera temporal o periódica.

#### 6.3.5. Carácter definitivo

Según Devis Echandía, significa que lo resuelto por el juez pone fin a la controversia y los particulares no pueden continuar perpetuamente litigando por la misma causa.

Es comprensible que sea definitiva la jurisdicción cuando exista controversia,

pues la finalidad de la jurisdicción es lograr la justicia y la paz social, garantizando la observancia práctica del derecho, situación distinta en los casos no contenciosos, puesto que puede suceder que se haya formulado una petición y no hay una contraparte que se oponga a ella.

#### 6.3.6. Carácter independiente

La jurisdicción marítima no se deriva de otro poder más que de la soberanía estatal y sus funcionarios están investidos de la autoridad suficiente para discernir y decidir, las causas según su mejor criterio, pero siempre con apego a la ley.

#### 6.3.7. Carácter especial

Es aquella que se ejerce con limitación a asuntos determinados o respecto de personas que por su clase estado o profesión están sujetos a ella, este es el caso de la jurisdicción marítima y su competencia que se limita solo a litigios surgidos del tráfico y del comercio marítimo.

#### 6.4. Elementos de la jurisdicción marítima

La jurisdicción marítima deberá constar por lo menos de dos tribunales. El primer tribunal marítimo al igual que el segundo deberán ubicarse estratégicamente uno en cada una de las zona donde el comercio marítimo tenga el nivel mas alto,

siendo estos los departamentos de Izabal y Escuintla, por la ubicación de las empresas portuarias que atraen todo el tráfico y comercio a sus puertos.

Estos tribunales especiales debieran constar con el siguiente personal:

- Un juez
- Un juez suplente
- Un secretario
- Dos oficiales
- Dos oficiales suplentes
- Y el personal subalterno adicional que fuere necesario.

Al hacer esta propuesta lo hicimos basados en la aplicación práctica de los tribunales de Panamá, los cuales en su práctica están conformados como lo estipula el Artículo 4 de la Ley 8 de 1982, modificada por la Ley 11 de 1986, de la República de Panamá.

#### Conformación del primer tribunal marítimo de Panamá

Un juez.  
Dos asistentes del juez.  
Un secretario.  
Un alguacil.  
Un funcionario de contabilidad.  
Un estenógrafo.  
Dos oficiales mayores.  
Dos escribientes.  
Un notificador.

## Conformación del segundo tribunal marítimo de Panamá

Un juez.  
Un asistente del juez.  
Un secretario judicial.  
Un alguacil marítimo.  
Un funcionario de contabilidad un estenógrafo.  
Un oficial mayor.  
Dos escribientes.

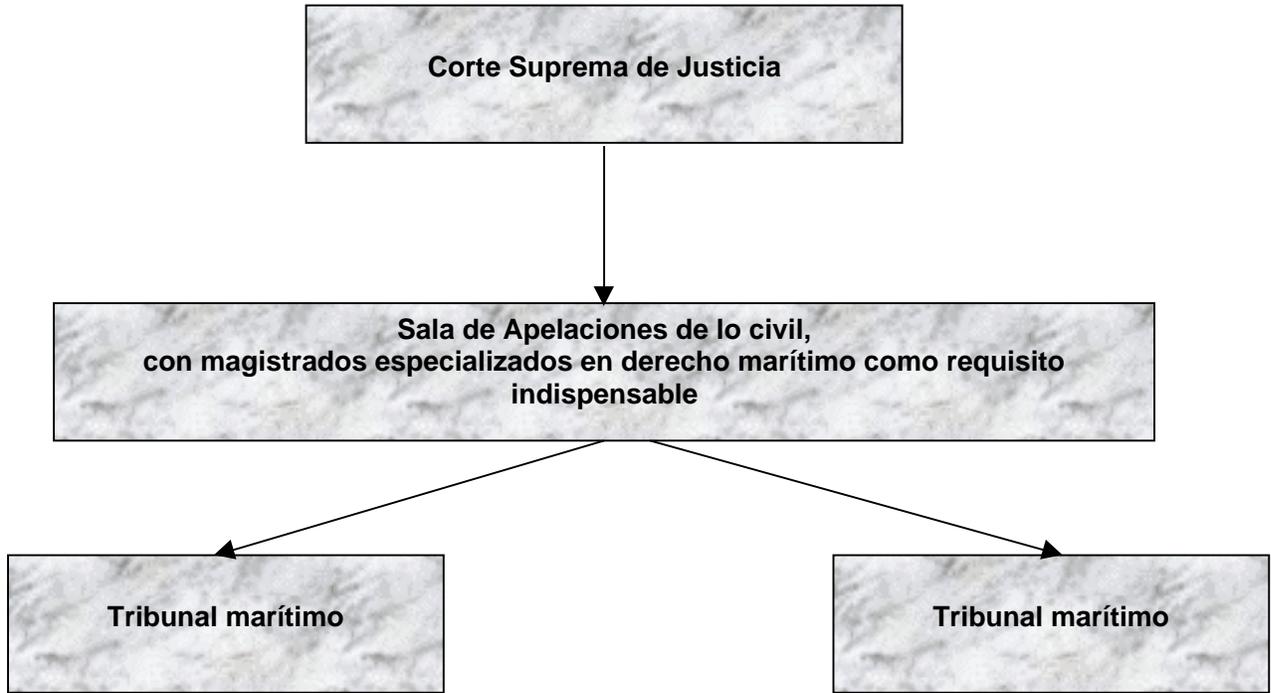
### 6.5. Organización jurisdiccional

La jurisdicción marítima esta compuesta y organizada de la siguiente manera:

- La Corte Suprema de Justicia.
- Salas de Apelaciones de lo civil, pero con especialización sus magistrados en derecho marítimo como requisito indispensable.
- Tribunal marítimo.

Y por consiguiente la justicia en materia marítima se ejercerá por:

- Tribunales marítimos
- Tribunales superiores de justicia o salas
- Por la Corte Suprema de Justicia



## CAPÍTULO VII

### 7. Competencia del tribunal marítimo

“De manera muy general podemos decir que el derecho procesal es el que se refiere a la actividad desarrollada por los órganos del Estado para la aplicación de las normas generales y de fondo, a los casos individuales concretos”<sup>16</sup>.

Aun cuando tradicionalmente se ha tratado separadamente el procedimiento civil del penal la especialización del derecho ha llevado al reconocimiento de otras ramas como las del derecho procesal marítimo para la determinación del órgano jurisdiccional que debe de aplicar la norma y para definir la sucesión de actos y de formas que debe de cumplir dicho órgano como manifestación externa de su actividad específica.

Las particularidades del derecho marítimo o de la navegación y las exigencias del hecho técnico y económico que regula requiere la formulación de construcciones procesales adecuadas a ellas y la creación de órganos jurisdiccionales también adecuados como son los tribunales marítimos especializados ya que el procedimiento civil ordinario resulta insuficiente para proteger con rapidez y eficacia los intereses propios de la actividad marítima y de los derivados de ella. Esto implica, justifica y explica que frecuentemente algunas disposiciones de naturaleza marítima figuren en códigos o leyes relacionadas con otras materias, aún cuando esa política legislativa conlleve consigo el riesgo de una fragmentación normativa y de una coordinación

---

<sup>16</sup> BLAS SIMONE, Osvaldo. **Compendio de derecho de la navegación**. Pág. 5.

imperfecta entre el sistema procesal de esas disposiciones especiales y en general de la ley o leyes procesales civiles.

En materia marítima el ordenamiento de la forma procesal va cediendo paso a la inevitable y conveniente interdependencia con los ordenamientos jurídicos de estados extranjeros, apertura que encuentra apoyo en la progresiva aceptación de los convenios internacionales de unificación normativa, para ser aplicados por los tribunales marítimos específicamente, y fundamentado en la necesidad práctica de reorganizar los esquemas legales siguiendo los principios de esos convenios y de las nuevas y moderadas corrientes de pensamiento, que sin alejarse demasiado de las exigencias y de las peculiaridades de la actividad marítima, tienden a nutrir el derecho procesal marítimo y a dar más importancia a las facultades decisorias de los tribunales especializados, que en este caso son los marítimos que a las normas del derecho civil.

En Guatemala los procedimientos y normativas relativas al derecho marítimo, están contenidos en varios cuerpos de leyes como por ejemplo el código de comercio, el código procesal civil y mercantil y el código de trabajo y en convenios internacionales de los cuales Guatemala es parte.

Respecto al derecho internacional comparado podemos citar el código de la navegación de Italia de 1942, que cuenta con disposiciones procesales y que son aplicadas por un tribunal marítimo y que se encuentran concentradas en la parte primera dedicada a la navegación marítima, así como la Ley de Navegación de Argentina de 1973, que reúne las normas procesales que también son aplicadas por tribunales marítimos de ese país, y el caso más cercano es el Código de Procedimientos Marítimos de Panamá aplicando sus normas los dos tribunales marítimos que en ese país también funcionan.

En Guatemala son competentes para conocer de los negocios marítimos que resulten de la navegación marítima y que se susciten en el territorio guatemalteco entre guatemaltecos y extranjeros los juzgados y tribunales de jurisdicción civil ordinaria, con arreglo a lo establecido en las leyes nacionales, con las excepciones que resulten de los casos de sumisión expresa o tácita de las partes y de los casos de inmunidad y de jurisdicción cuando corresponda a casos de sometimiento de conflictos a un tribunal arbitral internacional, cuando ello sea lícito y de los demás casos que se establezcan o que contemple la ley.

En la Constitución Política de la República de Guatemala se establece el derecho que todas las personas tienen a obtener la tutela efectiva de los tribunales, y el derecho al juez predeterminado por la ley, determinándose que el principio de la unidad jurisdiccional es la base de la organización y el funcionamiento de los tribunales, dando como resultado que las controversias marítimas en nuestro país sean conocidas por tribunales del orden civil y no marítimas como correctamente debería de ser.

En nuestra opinión la enorme cantidad y diversidad de juicios que son tramitados ante los juzgados y tribunales del orden civil, justifica la creación de un tribunal marítimo para conocer de los asuntos mercantiles marítimos; ya que la ley aplicable en los litigios marítimos es la Ley Procesal Civil y Mercantil como también el Código de Comercio o el Código de Trabajo que en su contenido se regulan situaciones relacionadas con este aspecto, lo cual no es adecuado por estar dispersas estas regulaciones.

Al estudiar las instituciones del derecho marítimo o de la navegación se aprecia la existencia de varios procedimientos especiales propios de esta disciplina jurídica entre ellos podemos enunciar los relativos, a la contratación de prestamos por el capitán para satisfacer el saldo del precio de compra del buque, o para tomar dinero a la gruesa, el embargo, la venta judicial de buques, la ejecución de la hipoteca naval, el depósito

judicial de mercaderías, las protestas del mar, lo relacionado con los tripulantes, con los salvamentos, con la verificación del estado de las mercaderías, con las averías gruesas, con el abordaje, acciones para la entrega de la carga, para el pago de fletes, para hacer el abandono de un bien a los aseguradores y para cobrar la indemnización de estos últimos. Todos estos negocios propios de derecho marítimo y que deben de ser resueltos por un tribunal marítimo en cada una de sus controversias.

“El ejercicio de la navegación da lugar a diversas formas de negocios jurídicos nacionales e internacionales expuestos a la problemática clásica de determinar tanto la ley aplicable como del tribunal competente, generalmente resuelta por los ordenamientos jurídicos internos, pero influenciada por una *lex mercatoria* cada día más presente y significativamente condicionada por las normas jurídicas supranacionales cada día más frecuentes y emanadas del derecho convencional uniforme de los estados”<sup>17</sup>, donde el ordenamiento jurídico guatemalteco no es ajeno a estas transformaciones.

Algunas cuestiones que deberían someterse a conocimiento del tribunal marítimo guatemalteco; las cuestiones que se desarrollan en el presente apartado son enunciativas para los efectos del trabajo de investigación, sin embargo no son limitativas.

#### 7.1 Embargo preventivo de buques.

Todo deudor es responsable del cumplimiento de las obligaciones que ha contraído con todos sus bienes presentes y futuros, conjunto que se conoce como patrimonio común de los acreedores, dentro del cual se halla obviamente los buques. Estos forman parte de esa garantía genérica, pero pueden ser también afectos de una

---

<sup>17</sup> FARIÑA, Francisco. **Derecho y legislación marítima**. Pág. 20.

garantía específica respecto de ciertos créditos incluso cuando su derecho de propiedad ha sido transmitido a un tercero no deudor.

Como elementos patrimoniales constitutivos de esa garantía genérica, los buques están sujetos a la tutela jurisdiccional cautelar y por ello pueden ser embargados preventivamente, de igual manera que la declaración de bienes incluyendo a los buques del quebrado, con la consiguiente indisponibilidad del deudor situación que también se da en el concurso de acreedores y que puede darse en la suspensión de pagos, o cuando la insolvencia sea de condición definitiva.

Un buque puede así mismo ser embargado en el proceso de ejecución forzosa de una sentencia condenatoria, al concluir el proceso declaratorio, pero este tipo de embargo ya resultante de una ejecución singular o de una general, no interesa mayormente aquí, debiendo concentrarse en la función jurisdiccional orientada a lograr el embargo preventivo, es decir, una medida cautelar previa a dicho proceso declarativo.

Esta medida necesita contar con dos requisitos:

La manifestación sobre el derecho que se pretende hacer valer y su cuantía, y el peligro que la demora en accionar produzca o pueda producir daños y perjuicios al acreedor.

Las notas características del embargo preventivo de buques son: Su accesoriedad y su provisionalidad, estando al servicio de una acción principal, cuya ejecución trata de garantizar con la misma eficacia que si la sentencia su hubiera obtenido el mismo día de la traba de esa medida.

Cuando se habla del buque entendemos que se trata de cualquier ingenio flotante construido según las normas técnico navales, apto para navegar y destinado a la navegación incluyéndose las embarcaciones deportivas y de recreo.

El embargo marítimo significa la inmovilización de un buque por disposición de una autoridad marítimo judicial competente, para garantizar un crédito marítimo, por lo tanto un buque solo puede ser embargado por un crédito marítimo.

Quien tenga a su favor un crédito marítimo puede embargar el buque a que el crédito se refiere, u otro buque, al mismo tiempo que el crédito pertenezca al mismo propietario, sin embargo es procedente cuando el buque estuviese listo para zarpar levantarse la medida mediante una caución o garantía.

La autoridad competente será el tribunal marítimo en cuya jurisdicción se encuentre el buque, este puede disponer el levantamiento del embargo cuando se otorgue caución o garantía suficiente la que a falta de acuerdo entre las partes, será fijada por la autoridad judicial marítima competente.

El tribunal marítimo en el cual se ha practicado el embargo será competente para resolver el fondo del litigio.

Como se ha mencionado ya el embargo preventivo de buques tiene su origen en los créditos marítimos expresión que incluye a cualquier crédito concerniente o resultante de la propiedad, construcción, posesión, administración, explotación o

transacción de un buque o de una hipoteca naval, o de una carga de igual naturaleza sobre cualquier buque, o de operaciones de salvamento referentes a un buque, estos créditos marítimos son:

- Daños causados por un buque por abordaje o de otra manera.
- Pérdida de vidas o lesiones corporales causadas por el buque o que han ocurrido con relación a la explotación o administración del buque.
- Operaciones de salvamento o acuerdos de salvamento.
- Obligación de pagar compensaciones respecto de la eliminación de daños o de las medidas preventivas.
- Gastos o costos de la remoción, recuperación o destrucción de restos naufragados de un buque.
- Cualquier contrato referente al uso y goce o al arrendamiento del buque, este contenido en una póliza de fletamento o en otro documento.
- Cualquier contrato referente al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque, esté contenido en una póliza de fletamento o en otro documento.
- Pérdidas o daños en relación con las mercancías transportadas en el buque incluyendo equipajes.
- Avería gruesa.
- Remolque.
- Practicaje.
- Bienes materiales, provisiones, combustibles, equipos incluyendo contenedores, o servicios suministrados al buque.
- Construcción, reparación, reconversión, o equipamiento del buque.
- Derecho de puerto, canales, u otras vías navegables y derecho de muelle.

- Salarios u otras remuneraciones debidos al capitán, oficiales y demás miembros de la tripulación.
- Desembolsos hechos respecto del buque por el capitán, armador, arrendatario, fletador o agente o en el nombre de estos.
- Primas de seguros por indemnización respecto del buque pagaderas por el armador o por el arrendatario.
- Cualquier comisión, honorarios de mediación o de agencia pagaderos respecto del buque por el armador o arrendatario.
- Cualquier disputa sobre la propiedad o la posesión del buque.
- Cualquier disputa entre copropietarios del buque sobre la utilización del buque o sobre los ingresos generados por este.
- Por hipoteca naval o una carga de igual naturaleza sobre el buque.
- Y por cualquier disputa resultante de un contrato de compraventa del buque.

El embargo de un buque solo puede ser ordenado por un tribunal marítimo procediendo exclusivamente respecto de créditos marítimos y aunque el buque este listo para navegar o ya este navegando.

Este embargo se aplica a los buques de navegación marítima incluyendo los buques deportivos y de recreo aptos para navegar en el mar, y desde luego a toda construcción flotante que responda a la noción jurídica de buque y que sea capaz de llevar a cabo navegación marítima.

Otro presupuesto es que el buque, enarbole la bandera de un estado ya que los buques tienen la nacionalidad del estado cuyo pabellón está autorizado a utilizar.

El embargo marítimo será por lo tanto la inmovilización de un buque de mar dispuesto por una resolución judicial para garantizar un crédito marítimo, de los numerados taxativamente.

La jurisdicción para autorizar el embargo preventivo de un buque corresponde exclusivamente a un tribunal marítimo, y es en estos donde debe ser solicitada la medida cautelar y en su caso dicho órgano jurisdiccional es el que decide acerca de su levantamiento, y a nuestro juicio estos tribunales marítimos deben entenderse en cualquiera disputas relativas a la responsabilidad de la parte que ha pedido el embargo del buque por los daños y perjuicios causados a consecuencias de esa medida.

Está legitimada para pedir el embargo preventivo de un buque, toda persona que invoque ser titular de un crédito marítimo de los numerados anteriormente y el reconocimiento de esa legitimación corresponde al tribunal marítimo competente, cabe mencionar que se puede embargar un buque tanto nacional como extranjero, basta que se alegue el derecho o créditos reclamados, y la causa que los motive. Significa que es necesario acreditar el crédito que se pretende asegurar, siendo suficiente la cita o exposición de hechos o de la relación obligacional en la que el demandante funda su pretensión, correspondiéndole al tribunal marítimo la consideración y evaluación de la verosimilitud de ese derecho.

Es indispensable que el crédito sea cierto líquido y exigible y que halla prueba de su existencia que justifique la traba del embargo preventivo, para poner a un buen resguardo los intereses del acreedor pero sabiendo que esa medida es cautelar, accesoria y provisional que solo es decretada y se hace efectiva si ese acreedor entrega al tribunal una contragarantía adecuada y suficiente, y finalmente deber ser ratificada mediante el ejercicio de la acción principal ante el tribunal marítimo, dentro de un cierto plazo sin cuya ratificación se extingue el embargo preventivo de un buque, al resultar este nulo de pleno derecho ante tal omisión.

El titular de un crédito marítimo, puede solicitar el embargo preventivo del buque al que se refiere este crédito de propiedad, de quien está obligado al cumplimiento de la deuda, pero también puede asegurar cautelarmente su derecho de crédito respecto de cualquier otro buque que pertenezca a la persona que en el momento en que nació el crédito marítimo, era propietaria del buque al que dicho crédito se refiera. En los casos de arrendamiento el demandante puede pretender el embargo preventivo del buque fundado en los créditos marítimos derivados de su explotación, cuyo deudor sea su arrendatario y no su propietario; también puede solicitar la medida cautelar sobre cualquier otro buque de propiedad del arrendatario.

Luego de la presentación de la demanda de embargo preventivo de un buque, el tribunal marítimo examina la pretensión de la parte demandante y si decide hacer lugar a dicha pretensión, decretará la medida cautelar pedida y determinará la cantidad que como contragarantía o fianza debe presentar, esa parte para responder de los daños y perjuicios y costas que puedan ocasionarse, la cual si bien puede ser cualquier tipo de garantía, es habitual que tome la forma de un aval bancario, emitido por una institución bancaria o financiera, o una compañía de seguros. Es habitual que el juez relacione tal cantidad con el montante de la reclamación, el tribunal marítimo debe fijar también el plazo dentro del cual el demandante debe de iniciar la acción principal y si no lo hace quien ha solicitado y obtenido el embargo del buque debe pedir su ratificación en el juicio declarativo o ejecutivo correspondiente ante este mismo tribunal entablando la demanda en el plazo que se fije.

Cuando la parte demandada no entrega la fianza al tribunal marítimo este libera un oficio a la capitanía del puerto en el que se halla el buque, a fin que esa autoridad impida su salida. El procedimiento cautelar se inicia y se desarrolla sin el consentimiento y sin la participación del deudor es decir al margen del principio de contradicción, si bien es obvio dicho deudor toma conocimiento de su resultado cuando el buque es embargado o inmovilizado en el puerto en el que se halla.

A partir de ese momento el deudor cuyo interés ha de ser sin duda el levantamiento de la medida cautelar dentro del plazo mas breve posible, en la consiguiente liberación del buque puede ejercitar las opciones de las que dispone, según le aconseje o impongan las circunstancias sus posibilidades y su propia voluntad. Estas opciones pueden ser variadas tanto en su naturaleza como en su mecanismo de implementación:

- ✓ El deudor puede reconocer la deuda y satisfacerla, caso en el que acreditado el pago el tribunal marítimo debe de levantar el embargo preventivo por la desaparición de la causa de crédito marítimo invocado por el acreedor.
  
- ✓ El deudor puede presentar una garantía en efectivo o bajo la forma de una fianza, en este supuesto el embargo preventivo es levantado, pero ese efectivo, esa fianza o ese aval pasan a ocupar el lugar del buque y sirve para responder de lo que resuelva en el juicio principal el tribunal marítimo. El demandante puede invocar las siguientes defensas en el tribunal marítimo como por ejemplo: que el crédito por el que el embargo ha sido trabado no es uno de los taxativamente enunciados; Que el propietario, o armador, fletador o arrendatario no es la persona obligada frente al crédito marítimo alegado por el demandante por lo que no está legitimado pasivamente; Que el demandante, no es el titular del crédito marítimo que invoca, es decir que carece de legitimación activa; Que la demanda está satisfecha; Que la acción para reclamar el crédito está prescrita; Que el buque ya ha sido embargado por el mismo crédito marítimo. La oposición deber ser hecha dentro del plazo que establezca el tribunal marítimo.

## 7.2. Ejecución de la hipoteca naval

“Estando constituida la hipoteca naval para asegurar el cumplimiento de una obligación principal, vencida o incumplida, o producido algún acto o hecho previsto en el contrato celebrado por las partes, puede ser ejecutado por el acreedor, sobre el buque, cualquiera que sea su poseedor, este procedimiento de ejecución es semejante al establecido para la hipoteca inmobiliaria y para la prenda sin desplazamiento”<sup>18</sup>.

El fundamento de esta institución reside en la necesidad de dar agilidad a los causes procesales y estimulando así el otorgamiento de créditos con garantía real.

Los casos que facultan al acreedor para ejercitar su acción respecto del buque sujeto al derecho real de la hipoteca naval son los siguientes:

- Vencimiento del plazo estipulado para la devolución del capital. Debe entenderse que se refiere al plazo pactado en el contrato de préstamo, para la restitución al acreedor del dinero o de la cosa fungible que hubiera recibido el deudor y dicho vencimiento se refiere a la totalidad del préstamo hipotecario o a cualquier fracción de él.
- Vencimiento del plazo estipulado para el pago de intereses, supone que los intereses han sido acordados expresamente, pues en caso contrario no son debidos, refiriéndose esta causa tanto al cumplimiento total como parcial de esta prestación.
- Declaración en quiebra o concurso del deudor.

---

<sup>18</sup> GAUCHE, Gastón. **De los privilegios marítimos y de la hipoteca naval**. Pág. 30.

- Deterioro sufrido por el buque hipotecado que le inutilice para navegar, el acreedor hipotecario que pretenda la ejecución debe de aportar una certificación extendida por la autoridad portuaria competente de la que surja la inhabilitación del buque para navegar, esta autoridad es el tribunal marítimo competente ya que esta autoridad debe de ordenar y llevar a cabo el reconocimiento del buque.
  
- La venta del buque a una persona física o jurídica extranjera, debemos entender que esta causa podrá servir de fundamento al pedido de ejecución hipotecaria si el acreedor, no ha prestado su consentimiento, o si el prestatario vendedor no consigna el importe el crédito asegurado con la hipoteca.
  
- El cumplimiento de las condiciones resolutorias pactadas en el contrato de préstamo, y de todas las que produzcan el efecto de hacer exigible el capital o los intereses.
  
- La pérdida del buque sobre la que se ha constituido una hipoteca naval.

El acreedor debe requerir al deudor la devolución del capital pendiente y el pago de los intereses que corresponda por vía del tribunal marítimo, una vez hecho este reclamo, si el deudor no diera cumplimiento a las prestaciones debidas dentro del plazo que el tribunal marítimo fije, dicho acreedor puede reclamar ante el tribunal marítimo, la devolución y el pago de las cantidades adeudadas y solicitar ante este mismo tribunal marítimo el embargo del buque hipotecado y su venta posterior, en definitiva, cuando quede firme la resolución judicial que dispone la venta del buque en pública subasta, antes debe hacerse una valoración del buque por peritos, certificaciones registrales y publicidad de la subasta, y la celebración de esta última ante el tribunal marítimo,

existiendo por parte de este una aprobación judicial de la subasta, liquidación de cargas, la cancelación de la hipoteca naval y el otorgamiento de la escritura de venta.

El demandante presenta su demanda junto con el título en que funda su acción, es decir la escritura de constitución de la hipoteca naval, inscrita en el registro que acredite la inscripción del derecho real de hipoteca naval, en el que debe constar el valor fijado por las partes, como los domicilios elegidos por estas a los fines de que las comunicaciones atinentes al proceso sean practicadas en ellos.

La venta del buque se hace en pública subasta, después del requerimiento de pago del deudor o después de la última notificación al tercero poseedor del buque si correspondiera, previo los anuncios de rigor, el acreedor puede solicitar si no hay posturas que conduzcan a la venta, la adjudicación del buque en pago a su acreencia.

El procedimiento tiene como objeto básicamente la realización del buque y la satisfacción del crédito del acreedor ante un tribunal marítimo.

Luego del examen que hace el tribunal marítimo de los documentos presentados y de su competencia, si así lo ordenare llevará adelante el embargo y la ejecución del buque, el deudor o eventualmente un tercero son citados para el remate pudiendo ambos dentro del término improrrogable que fije el tribunal marítimo, oponerse a la ejecución o en su caso formalizar oposición alegando excepciones y proponiendo la prueba que estime conveniente como: Falsedad del título, pago, compensación de créditos, prescripción, quita o espera, falta de personalidad en el ejecutante, novación, transacción, compromiso arbitral e incompetencia de jurisdicción.

El procedimiento culminará con una sentencia con cuyo dictado el tribunal marítimo agota su función haciéndose ejecutar lo juzgado, actividad que integra el ejercicio de la potestad jurisdiccional.

### 7.3. Depósito judicial de mercancías marítimas

El depósito judicial de mercancías y efectos de los pasajeros que son transportados a bordo de un buque puede tener lugar en varios supuestos.

- Cuando el destinatario de la carga no fuere localizado.
- Cuando no se presentare el portador legítimo del conocimiento de embarque.
- Cuando el buque quedare inservible durante el viaje.
- Cuando el destinatario de la carga se negare a recibirla.
- Cuando se presentaren varias personas con conocimientos de embarque, al portador, o a la orden, endosados a su favor reclamando la entrega de las mismas mercancías.
- Cuando el portador legítimo de un conocimiento de embarque no se lo presentare al capitán del buque antes de la carga.
- Cuando exista motivo de desconfianza respecto del cobro del flete, de los gastos y derechos causados por la carga y de la contribución de esta en avería gruesa.
- Cuando un buque en que fueron recogidos objetos salvados de un naufragio, llegare al puerto de su destino.
- Cuando un pasajero no pagare el precio del pasaje y los gastos de manutención.
- Cuando el cargador o el consignatario de la carga no pagare al transportista marítimo, los fletes, los gastos y los derechos causados por dicha carga.

El depósito judicial de mercancías y de efectos de los pasajeros es un medio preventivo empleado por un tribunal marítimo, con el propósito de proteger en algunos

casos al transportista marítimo y en otros a los titulares de la carga, con el fin que el porteador lleve a cabo la entrega de la mercadería a través de su consignación judicial.

El procedimiento relativo al depósito judicial de mercancías marítimas constituye un acto de jurisdicción voluntaria en negocios de comercio, el interesado debe de iniciar el expediente por escrito ante el tribunal marítimo con una descripción de los hechos y de los pormenores de los efectos cuyo depósito pide, designando a la persona que ha de actuar como depositario judicial, correspondiendo al tribunal marítimo apreciar a su discreción las garantías que ofrece dicho depositario.

El secretario del tribunal marítimo, extiende la diligencia de constitución del depósito con el detalle de la cantidad y del estado de los efectos depositados, en el caso de disconformidad entre la cantidad y la calidad de ellos, dicho secretario debe de hacer un recuento minucioso de los efectos en presencia del depositante y depositario, pero si se tratare de una diferencia de calidad de dichos efectos, proveyendo interinamente a la custodia y conservación de cuanto haya de ser depositado.

Es frecuente que al mismo tiempo que se pide el depósito, se solicite también la venta de mercancías, sobre todo de las percederas y de los de conservación difícil o costosa, y de las que puedan sufrir un deterioro o una depreciación a corto plazo, por su exposición a los agentes naturales o por razones puramente comerciales.

La venta debe de ser hecha en pública subasta, previa tasación por peritos y con la consiguiente publicidad, consistente en los edictos que se fijan en los estrados del

tribunal a arbitrio prudente del juez, así como la publicidad a través de edictos en los diarios de mayor circulación en el país.

Cuando hubieran terceras personas a quienes pudieran perjudicar las actuaciones, deben de ser citadas por el tribunal marítimo, para que si lo desean concurren a la práctica de este procedimiento, lo mismo corresponde hacer en los casos en que las diligencias puedan afectar intereses públicos, o a personas presentes o ausentes que gocen de una especial protección legal. La intervención de estos terceros se limita a tomar conocimientos de las personas que intervienen en las actuaciones y a su capacidad legal, respecto del carácter con que lo hacen pudiendo exponer ante el tribunal marítimo lo que estimen conveniente.

Las mercancías cargadas a bordo de un buque están afectadas al pago de los fletes, de los gastos y de los derechos causados por ellas, por lo cual en caso de incumplimiento del cargador o del consignatario de la carga al respecto, el porteador marítimo puede hacer uso del derecho del depósito judicial de mercancías marítimas, ante un tribunal marítimo. Según este procedimiento si el transportista marítimo decide emplear este derecho debe de solicitar ante el tribunal marítimo que formule al consignatario de la carga un requerimiento de la cantidad adecuada, en concepto de fletes. Si una vez formulado el requerimiento el consignatario de la carga no paga, el tribunal marítimo ordenará que se constituya en depósito de la parte de la carga necesaria para cubrir, el monto del transportista marítimo, se procede a la venta judicial de la mercancía en subasta pública según las reglas pertinentes de tasación y publicación.

Luego de practicada la venta el consignatario de la carga, puede oponerse en cuyo caso, el precio obtenido en la venta judicial debe ser depositado en el establecimiento correspondiente, si no se presentare oposición el tribunal marítimo, de oficio debe de realizar el depósito y entregar al porteador la cantidad que le sea debida.

#### 7.4. El reconocimiento judicial de mercancías

El reconocimiento judicial de mercancías es procedente:

- Cuando al ser entregadas las mercancías a su destinatario, hubieren dudas y contestaciones entre este y el transportista marítimo sobre el estado de esas mercaderías y ambas partes no se pusieran de acuerdo para comprobar contradictoriamente tal estado en el momento de la recepción.
- Cuando antes de hacerse el buque a la mar falleciere el capitán, o cesare en su cargo por cualquier incidente, y los cargadores exigieren al nuevo capitán la ratificación de los conocimientos de embarque emitidos por el capitán fallecido o cesado.
- Cuando las mercancías aseguradas resulten averiadas en todo o en parte a la llegada del buque a buen puerto, en los casos de avería simple.
- Cuando el buque entrara de arribada forzosa a un puerto, y el capitán creyese conveniente para mejor conservación de la carga, proceder a su descarga no teniendo o no pudiendo recibir el consentimiento de los cargadores.
- Cuando en los casos de arribada forzosa, fuere necesario proceder a la descarga de las mercancías para hacer reparaciones en el buque o para que la carga no fuere averiada.

- Cuando en el caso de abandono de mercancías, averiadas por vicio propio o por caso fortuito para el pago del flete y demás gastos, el fletante o el transportista no estuvieren conformes con tal decisión de los cargadores.
  
- Cuando el capitán careciere de fondos, y tuviere que proceder a la venta de la carga para reparar el buque y rehabilitarle para seguir el viaje.

El reconocimiento judicial de mercancías se lleva a cabo siguiendo un procedimiento semejante al indicado para el depósito de mercancías marítimas, resuelto por el tribunal marítimo, usualmente después de recibir la opinión de los peritos designados a esos fines.

#### 7.5. Reconocimiento judicial del buque

En algunos casos cabe también el reconocimiento del buque según ciertos supuestos:

- ✓ Cuando el fletante luego de recibir una parte de la carga, no lograre formar al menos las tres quintas partes de las que puede transportar el buque al precio que hubiere fijado y lo sustituyere por otro.
  
- ✓ Cuando un buque necesitare ser reparado, y alguno de los participantes no consistiere que se haga y no proveyere los fondos necesarios para ello. La persona que estimare necesaria la reparación debe de pedir al tribunal marítimo, que el buque sea reconocido por

peritos, y una vez practicado ese reconocimiento el juez disponga el requerimiento a quien no haya aportado los fondos para que lo haga en el plazo que señale este tribunal, bajo apercibimiento que de no hacerlo, será privado de su parte, pagándole a los demás partícipes, el valor que tenía tal parte antes de la preparación, previo justiprecio de la misma por los mismos peritos que han reconocido el buque.

- ✓ Cuando hubiere que acreditar la necesidad de vender un buque si estuviere inutilizado para la navegación en el curso de un viaje, y no pudiere ser rehabilitado para continuarlo. El pedido se hace ante el tribunal marítimo, el que nombra a los peritos cuyo dictamen permite al juez decretar la venta o no.
  
- ✓ Cuando la avería simple fuere fijada por peritos.

#### 7.6. Protesta del mar

La protesta del mar es una representación que hace el capitán de un buque para poner de manifiesto ciertos hechos extraordinarios y ocurridos durante el viaje, y de interés para su armador, para el mismo, para los fletadores o los cargadores, para los aseguradores del buque y para la actividad pública representada en el tribunal marítimo.

Entre los casos en que dicha manifestación es obligatoria ante el tribunal marítimo podemos mencionar los siguientes:

- ⇒ Cuando un buque entrare de arribada forzosa a un puerto el capitán debe de presentar protesta ante el tribunal marítimo.

- ⇒ Cuando el buque hubiere sufrido un temporal, o cuando el capitán considere que la carga ha sufrido un daño o avería.
  
- ⇒ Cuando el buque hubiere naufragado, especificando el capitán ante el tribunal marítimo los detalles del accidente que produjo el naufragio, ante la tripulación y los pasajeros que se hubiesen salvado, necesarias para averiguar todo lo relativo a ese hecho.
  
- ⇒ Cuando navegando varios buques en convoy, naufragare uno de ellos y algún capitán se negase sin justa causa a recibir parte de la carga salvada, que le correspondiera recibir, esto para iniciar las acciones relativas a los daños y perjuicios resultantes.
  
- ⇒ Cuando un buque hubiere sufrido un abordaje.

#### 7.7. Apoderamiento de víveres en caso de urgencia

Si un buque quedare sin provisiones antes de llegar al puerto de su destino, el capitán, si abordo hubiesen personas que tuvieren víveres propios, podrá obligarlos para que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallaren en el buque, pagando su valor inmediatamente o a más tardar en el puerto de arribada.

Puede ocurrir que los propietarios de esos víveres no estén conformes con que haya existido aquella necesidad, o con el precio que el capitán quiera pagar por ellos, en estos casos para hacer constar los hechos puede promover una acción judicial ante el tribunal marítimo.

El juez debe de oír a los interesados en una comparencia y si no hay acuerdo da por terminado el acto, notificando a los dueños de los víveres que pueden ejercitar la acción en un juicio.

#### 7.8. Venta judicial de un buque

Se trata de la venta forzosa de un buque, al referirse al buque que se inutilizare para navegar, hallándose en viaje, caso en el cual aquel debe de ser reconocido con intervención de un órgano jurisdiccional en este caso el tribunal marítimo; Así también cuando los propietarios de un buque deciden su venta, cuando la venta judicial se lleva a cabo a instancia de un acreedor privilegiado, lo cual debe de entenderse que es posible, luego de la declaración del derecho de crédito.

Una vez decretada la venta por el tribunal debe de procederse previo inventario a la tasación del buque por peritos, facilitándose el conocimiento de estas diligencias a los que deseen interesarse en esta subasta, y debe de ser anunciada por el tribunal en un periodo de tiempo, con constancia en el expediente.

Dada la naturaleza del buque el tribunal debe de requerir al registro de la propiedad, donde este inscrito el buque que remita una certificación en la que consten las hipotecas navales, embargos, inscripciones preventivas, demandas y gravámenes de cualquier tipo que pesen sobre el buque.

Si la certificación del registro indica la existencia de cargas, el tribunal debe de notificar a los acreedores que sean titulares de créditos hipotecarios o de gravámenes de cualquier tipo, y a quienes hayan solicitado y obtenido el embargo de un buque, o la



subasta debe de hacerse por el tribunal marítimo previo inventario tasación y publicidad. En el caso de que el producto no alcanzare a cubrir la deuda el porteador puede pedir ante el tribunal marítimo una ampliación del depósito y de la venta. El deudor puede oponerse a la entrega al transportista de la cantidad obtenida en la subasta, en cuyo supuesto esta cantidad debe de quedar depositado en la cuenta que disponga el tribunal hasta que en el juicio respectivo se decida si es procedente o no.

Cuando hayan mercancías que se hubiesen averiado o su alteración aconseje su venta urgente, el capitán debe de presentar al tribunal un detalle de esas mercancías, solicitando su venta después de acreditar ante el tribunal, que no tiene existencias en la caja del buque y que ha realizado gestiones para encontrar algún prestamista a la gruesa, con resultado negativo y que la necesidad del dinero surge del hecho que tales mercancías requieren de gastos de custodia y conservación que pueden, resultar desproporcionados con relación al valor de ellas en el estado en que se hallan.

Cuando no hubiera nadie interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos, y los fletes, correspondientes al salvamento de los efectos de un naufragio, o cuando fuese peligrosa su conservación, o cuando en un término prudencial no se hubiese podido averiguar quienes son sus propietarios legítimos. En este caso, el capitán o el armador del buque salvador puede pedir al tribunal la venta de la parte de esos efectos necesaria para pagar aquellos gastos y fletes.

#### 7.10. Tanteo y retracto de buques

Cuando dos o mas personas participan de la propiedad de un buque, se entiende constituida una propiedad de copropietarios en la cual los participantes gozan del derecho de tanteo y de retracto en la venta del buque a personas extrañas a esa copropiedad o coparticipación naval.

El copropietario que quisiera ejercitar ese derecho debe de hacerlo dentro de un plazo prudente, pidiendo al tribunal marítimo, una actuación de jurisdicción.

El tribunal marítimo debe de liberar un mandamiento al registro general de la propiedad, con indicación de la consignación del precio, a fin de que se practique la anotación preventiva de la demanda de tanteo o retracto. Si hubiere oposición del comprador o de algún copropietario el retrayente debe de ejercitar su pretensión mediante una acción.

#### 7.11. Queja en el contrato de fletamento

Hace referencia sobre la capacidad de carga del buque y sobre la insuficiencia de mercancías para completar esa capacidad al menos sus tres quintas partes, casos en los que ante el incumplimiento de la prestación prometida, la persona que sufra un daño o corra el riesgo de sufrirlo, puede presentar una queja ante el tribunal marítimo el cual previa información debe de adoptar la resolución que proceda, ordenando su ejecución, al capitán del buque y a las demás personas.



Esos conocimientos de embarque son los únicos títulos en orden a la carga, para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del fletador y del capitán y hacen fe, entre todos los interesados en la carga.

El conocimiento de embarque es un documento causal y literal, un título valor en el que se incorpora el derecho al título, así como la legitimación a través de su posesión, característica que faculta a su tenedor legítimo a reclamar del transportista la entrega de la mercancía amparada por aquel, disponiendo, en el caso de que dicho transportista se niegue a hacerlo de una acción sumadísima o de apremio para lograr su propósito.

Es una modalidad especial cuya intención es ofrecer al titular del conocimiento de embarque un procedimiento breve en el que el tribunal marítimo debe de resolver lo que entienda que corresponde con la mayor celeridad posible, la solicitud promovida en la demanda de la entrega de las mercancías conduce en primer término al requerimiento, que el tribunal debe de hacer al transportista o a su representante, para que de cumplimiento de su presentación así lo estimare el tribunal marítimo.

#### 7.14. El cobro del flete por la vía apremio

Se concede al transportista marítimo la acción para que pueda cobrar los fletes y gastos que le adeude el cargador o el receptor de la carga ante el tribunal marítimo.

El crédito por el que se pida el apremio debe de ser líquido, según el conocimiento de embarque, pero si no lo fuera es posible hacer la liquidación correspondiente, el título de transporte debe de ser presentado al tribunal marítimo, ante el que hay que justificar asimismo que las mercancías, contenidas en ese documento han sido recibidas.

El conocimiento de embarque lleva en si mismo la fuerza de la acción para el cobro de los fletes y los gastos, y como la mercancía amparada por el ha sido entregada, a esa fuerza innata se le añade el hecho de haber retirado la carga mediante la presentación y el uso del documento por el deudor y no puede negar su legitimidad, al ratificar con estos actos su calidad de título ejecutivo.

Una vez de que el tribunal considera que el apremio es procedente se hace un requerimiento de pago al deudor, que de no dar resultados positivos, abre la vía del embargo de los bienes de dicho deudor y la consiguiente citación de este para la venta de los bienes embargados, y el deudor puede oponerse a dichas pretensiones por medio de las excepciones de falsedad del título, falta de personalidad en el tenedor del título, pago y transacción.

El tribunal debe de dictar sentencia mandado que procede la venta de los bienes.

#### 7.15. Jurisdicción y procedimiento en materia de salvamento

Cuando se presta un servicio a un buque en situación de peligro con un resultado útil, hace a favor del salvador el derecho a percibir una remuneración, que cubre tanto el valor de los daños y perjuicios sufridos por el, como la retribución equitativa por dicho servicio.

Esa remuneración se debe de buque a buque o más propiamente de armador a armador, la acción para el cobro de tal remuneración corresponde al armador del buque salvador, ante un tribunal marítimo, siendo competentes para instruir los expedientes de los salvamentos que hayan tenido noticia mediante comunicaciones escritas.

La iniciación del expediente puede tener lugar mediante: La comunicación, o partes que los capitanes de los buques que hayan intervenido en un salvamento deben formular ante el tribunal marítimo, dentro de un plazo prudente, también puede iniciarse dicho expediente de oficio tan pronto el tribunal tenga noticias de ese hecho por la comunicación de cualquier interesado en el salvamento, el tribunal debe de ordenar la publicación de edictos dando cuenta de tal iniciación y citando a todos los que puedan estar interesados, para que se apersonen a él por si mismos o por sus representantes legales dentro del plazo que fije el tribunal, a fin de que aporten las pruebas en que fundamenten su derecho.

Los tripulantes pueden ser representados por alguien nombrado por ellos con ese propósito.

Los interesados deben de aportar cuantos datos sean útiles para la comprobación de los hechos y circunstancias que puedan contribuir a la fijación de gastos, y de los daños y perjuicios sufridos con ocasión del servicio prestado, y el tribunal marítimo debe dirigir las actuaciones para lograr una acertada calificación de los hechos, procurando establecer el grado de peligro corrido por los buques, para que pueda establecer en definitiva la remuneración consiguiente.

Las diligencias se entienden con las partes que hayan comparecido, procediéndose a la valoración de lo salvado, si es posible por acuerdo entre las partes, y a falta de tal acuerdo mediante peritaje, y a tomar todas las medidas adecuadas que hagan posible la salida del buque salvado sin ocasionar a su armador perjuicios innecesarios. La autorización para la salida de ese buque debe de estar precedida de la constitución de garantías suficientes y oportunas respecto de los derechos de la partes.

Tratándose de un buque de bandera extranjera el tribunal procede usualmente a decretar su embargo o su inmovilización, hasta que sus armadores o aseguradores,

otorguen una fianza bastante a juicio de este tribunal para responder del pago de las obligaciones derivadas del servicio prestado, esta fianza puede ser de cualquier tipo; efectivo, aval bancario, o una carta de garantía de una compañía de seguros.

Los bienes objeto del salvamento deben de ser conservados por el tribunal, para evitar que se pierdan, así como para garantizar los derechos de las partes, si se tratara de cosas perecederas o que pueden sufrir deterioros graves o correr el riesgo de pérdida, dicho tribunal puede proceder a su venta en la forma que aconsejen las circunstancias, prescindiendo del mecanismo de la subasta pública.

El procedimiento se impulsa de oficio llevando a cabo una serie de actuaciones, tales como la verificación de los hechos y de las circunstancias que lo han rodeado, la aceptación de certificaciones meteorológicas mediante el período de tiempo, en el que se prestaren los servicios, el requerimiento de los asientos en los diarios de navegación y en los libros de máquinas de los buques para su incorporación al expediente, la celebración de audiencias para la declaración de testigos y la realización de inventario de los buques.

El período de instrucción termina con la redacción por el jugador de la cuenta general de gastos en la que se exponen los hechos ocurridos, los servicios prestados con todos los detalles e informaciones reflejados por aquel y unidos al expediente, y los daños y perjuicios sufridos por todos los interesados, fijando el valor de los bienes salvados a los fines de que pueda determinarse el montante de la remuneración del salvante.

El armador del buque salvado tratara de demostrar que no ha habido servicios o que si las ha habido no pueden ser tipificados como salvamento, o que no hubo resultado útil, o que los valores salvados son más bajos de los que indicare el salvador,



o que no hubo peligro, o que los gastos y la remuneración a la realidad de los hechos y a los valores en juego son excesivos.



## CONCLUSIONES

- 1 En Guatemala se hace necesario estructurar un órgano jurisdiccional marítimo o tribunal marítimo por parte de la Corte Suprema de Justicia con la finalidad de poder resolver en forma adecuada los litigios e incidentes que el comercio marítimo tanto nacional como internacional suscitan, y que por el momento no existe en Guatemala este ordenamiento legal específico.
- 2 La actividad económica marítima obliga a actualizar el sistema de justicia modernizándolo, para satisfacer los requerimientos de justicia originados de esa actividad, exigiendo su especialización por sus características propias; naciendo así un órgano jurisdiccional con sus propias competencias.
- 3 La constante actividad comercial y turística desarrollada en el puerto Quetzal, ha ocasionado que se susciten conflictos legales de este tipo de actividad, en la que se ven involucrados sujetos muy específicos tales como, el armador, el capitán, la tripulación, los pasajeros, los cargadores, los destinatarios, los transportistas, y terceras personas afectadas, lo que ha hecho que recurran a órganos jurisdiccionales civiles los cuales no son los idóneos ni competentes para realizar esta actividad judicial.
- 4 Guatemala siendo parte de tratados internacionales como el "SOLAS" y el "MARPOL" nacidos en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), tiene la obligación de actualizar y modernizar las viejas estructuras legales referentes a sus puertos.
- 5 La jurisdicción marítima en Guatemala no debe ser dejada a cargo de otros órganos jurisdiccionales, los cuales no son los idóneos como actualmente ocurre, sino crear

un órgano jurisdiccional marítimo adecuado a los parámetros internacionales, tomando como paradigmas los ordenamientos jurídicos de Panamá, España, Venezuela y México y que dicho órgano jurisdiccional ejerza su competencia en todas las aguas del pacífico en donde el Estado guatemalteco ejerza su soberanía.

6 Que la competencia del tribunal marítimo se hace específica por conocer de.

- Embargo preventivo de buques.
- Ejecución de la hipoteca naval.
- Depósito judicial de mercancías marítimas.
- Reconocimiento judicial de mercancías marítimas.
- Reconocimiento judicial de buques.
- Protesta de mar.
- Apoderamiento de víveres en caso de vigencia.
- Venta judicial de buques.
- Venta judicial de mercancías.
- Tanteo y retracto de buques.
- Queja en el contrato de fletamento.
- Apertura de escotillas.
- Entrega de la carga por vía de apremio.
- Cobro del flete por vía de apremio y, procedimiento en materia de salvamento. Constituyendo lo anterior, parte de la competencia específica del tribunal marítimo según los tratados internacionales y el ordenamiento jurídico internacional comparado, convirtiéndose así en los litigios e incidentes muy propios del comercio marítimo y materia de resolución de dicho tribunal.

6. Se hace necesario actualizar el ordenamiento jurídico portuario, así como crear un código procesal marítimo para la resolución de litigios en esta materia, a cargo de un tribunal marítimo con competencia en aguas del Océano Pacífico guatemalteco.



## RECOMENDACIONES

1. Para mejorar la actividad económica marítima desarrollada en el Puerto Quetzal se cree por parte de la Corte Suprema de Justicia, un tribunal marítimo, con sus propias competencias, a cargo de juzgadores especializados en la materia, con la finalidad de resolver los litigios e incidentes que surgen de esta actividad, en virtud que la Portuaria Quetzal a lo largo del tiempo ha necesitado de un órgano jurisdiccional que los resuelva en forma adecuada, y que la especialización de los juzgadores en materia marítima sea un requisito indispensable por lo particular de los litigios e incidentes.
2. Se actualice el ordenamiento jurídico referente a la actividad portuaria de país, modernizándola para poder cumplir las demandas relativas a materia marítima, y a la vez se promulgue una ley procesal marítima para la resolución de los litigios en esta materia, basada en la celeridad sencillez y especialización de los litigios.
3. Se dote al tribunal marítimo por parte de la Corte Suprema de Justicia del recurso económico, humano y físico para que pueda ejercer todas sus funciones de jurisdicción y competencia.
4. El Estado de Guatemala a través del Congreso de la República, se adhiera a los tratados marítimos internacionales relativos a los nuevos mecanismos de resolución de conflictos originados de la actividad marítima internacional, nacidos en el seno de la Organización Marítima Internacional, para dar certeza jurídica a inversionistas extranjeros, y ofrecer a estos un ordenamiento jurídico moderno y a la vanguardia de los países desarrollados, que creen condiciones adecuadas para la inversión de capitales extranjeros.





# ANEXO



## GLOSARIO

### “A”

**Abanderar:** Matricular un buque bajo pabellón de nacionalidad determinada. Proveer los documentos que acreditan su bandera.

**Abordar:** Chocar una nave contra otra, fortuita o intencionalmente.

**Actividad acuícola:** Serie de actos relacionados a la acuicultura, tales como reproducción cultivo y cosecha de productos hidrobiológicos.

**Actividad pesquera:** Serie de actos relacionados a la pesca, tales como captura recolección, extracción y casa de recursos pesqueros.

**Actividades portuarias:** la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarias, los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; Todas ellas se efectúan en los puertos y terminales portuarias, en los embarcaderos, en los embarcaderos, en las construcciones que existen sobre las playas y zonas de bajamar y en orillas de los ríos, lagos donde existan instalaciones portuarias.

**Aguas internas o continentales:** Aguas situadas dentro del territorio nacional, tales como: ríos, lagos y lagunas.

**Aguas marinas interiores:** Aguas marinas situadas al interior de la línea de base del mar territorial, tales como dársenas, esteros y bahías.

**Armador:** Persona natural o jurídica mercantil poseedora en propiedad o por cualquier otro título legal, de una o más embarcaciones que se dedique bajo cualquier modalidad contractual a la explotación de las mismas.

**Arqueo:** Cabida de un barco.

**Arribada:** Llegada de un buque o artefacto naval al puerto o a un punto, de las cosas o riberas, procedente de un puerto o un punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque persona o carga.

**Arrumaje:** Estiba. Acción de estibar. Colocar mercancías y efectos a bordo de la una embarcación.

**Artefacto Naval:** Toda construcción flotante no destinada a navegar mientras resulte auxiliar de navegación.

**Atracar:** Acción de acercar el buque al muelle.

**Avería:** Daños que sufre una embarcación o las mercaderías durante su transporte por mar.

**Avituallar:** Proveer de sustento para los integrantes de un viaje por mar.

## “B”

**Buque:** Nave o embarcación consistente en toda construcción flotante destinada a navegar por agua, debidamente matriculada de conformidad con las normas vigentes en materia.

## “C”

**Cabotaje:** navegación entre puertos de un mismo país o de una misma costa.

**Capitán:** Jefe superior de una nave mercante, encargado de su gobierno y dirección, mediante una retribución convenida con el naviero.

**COCATRAM:** Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.

**Comercio Marítimo:** la adquisición, operación y explotación de buques con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.

**Concesión pesquera:** Autorización por parte del estado para que una persona natural o jurídica, ejerza el derecho de pesca y para ello lo faculta otorgándoseles licencia o permiso, bajo estipulaciones de una ley.

**Concesión portuaria:** Contrato administrativo en virtud del cual el Estado, permite que una persona jurídica ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos para construir, mantener, operar y administrar un puerto privado de uso público o de su uso privado a cambio de una contra prestación económica a favor de la nación.

**Concesión de servicio portuario:** Contrato administrativo en virtud del cual, la administración portuaria, permite que una persona natural o jurídica mercantil, efectúe actividades o servicios dentro de un puerto.

**CONVEMAR:** Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, del 10 de diciembre de 1982, ratificada por Guatemala el 4 de octubre de 1996.

“D”

**Descarga:** Cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento; todo en relación con sustancias perjudiciales o con efluentes que contengan tales sustancias.

“E”

**Estola:** Longitud de una embarcación, medida de popa a proa.

**Espacio portuario:** Son las porciones del territorio del estado, donde se encuentran emplazados los puertos existentes, incluyendo sus zonas de expansión, así como aquellas que, según estudios técnicos autorizados, sean aptas para la construcción de nuevos puertos.

“F”

**Flete:** Precio que se paga en el contrato de fletamento.

“I”

**Infraestructura portuaria:** Comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, muelles y espigones y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.

**Inspección:** Es la vista a bordo de un buque o artefacto para verificar tanto la existencia y validez de los certificados y otros documentos, como el estado del buque o artefacto naval, su equipo y la tripulación.

“L”

**Licencia de navegación:** Documento emitido por las Capitanías de Puerto, mediante el cual, se autoriza a una embarcación a navegar dentro de las aguas jurisdiccionales de Guatemala.

**Licencia de pesca o acuicultura:** Documento mediante el cual, se autoriza a una persona natural o jurídica a ejercer la pesca o acuicultura.

“M”

**Manga:** Longitud de embarcación, medida de estribor a babor desde su parte mas ancha.

**Marina:** Conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como, la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo y turismo.

**Marina Mercante:** Es el conjunto de embarcaciones con sus respectivas tripulaciones de un país, las empresas y agencias navieras consignatarias de dichos buques en puerto.

**Milla marítima:** medida longitudinal que equivale a 1,851.85 metros.

## “N”

**Nave:** Barco, embarcación, buque.

**Navegación interior:** Es la que transcurre íntegramente en el ámbito de un deterioro puerto o de otras aguas interiores.

**Navegación internacional:** Es la que se realiza entre puertos, lugares o instalaciones situadas en el territorio de un país o sobre su plataforma continental y puertos, a lugares o instalaciones situadas fuera de dicho territorio o plataforma.

**Naviero:** Persona bajo cuyo nombre y responsabilidad gira la expedición de una nave, con sus aparejos equipo y armamento. También es la persona encargada de avituallar o representar al buque en un puerto determinado.

## “O”

**Operador portuario:** Toda persona distinta al transportista que, en el ejercicio de una autorización o un contrato otorgado por el administrador portuario, se hace cargo de mercancías que han sido o será objeto de transporte por agua a fin de prestar o hacer p`restar con respecto a esas mercancías, servicios tales como el depósito transitorio, la carga la descarga la estiba, la desestiba, el arrumaje, el entablado, el atrincado, el acarreo y el almacenamiento.

## “P”

**Pasavante:** Abanderamiento provisional que permite la navegación directa desde el puerto extranjero hasta el primer puerto nacional.

**Patente de navegación:** Documento expedido a favor de un buque que autoriza su bandera, su navegación y acredita su nacionalidad.

**Patente de sanidad:** Documento sanitario en donde consta no haber enfermedades infecto contagiosas a bordo o en el pasaje de salida.

**Pesca:** Acción que consiste en capturar, recolectar, extraer y cazar por cualquier medio o procedimiento, recursos hidrobiológicos.

**Pesca artesanal:** Actividad que se realiza sin embarcaciones o con embarcaciones entre cero punto cuarenta y seis (0.46) toneladas y cero punto noventa (0.90) toneladas de registro neto (TRN); se puede realizar en esteros, lagos, lagunas, ríos y mar.

**Pesca científica:** Actividad que se realiza con propósitos de investigación científica.

**Pesca comercial:** Actividad que se realiza con el propósito de obtener beneficios económicos.

**Pesca deportiva:** Pesca que se realiza con el propósito de esparcimiento y recreación, con o sin embarcaciones, siempre que las especies capturadas no sean objeto de comercialización.

**Pesca de subsistencia:** Pesca que se practica sin embarcaciones o con embarcaciones que no excedan de cero punto cuarenta y cinco (0.45) toneladas de registro neto (TRN) sin fines de lucro y con el único propósito de obtener productos pesqueros para el consumo directo del pescador y su familia, se puede realizar es esteros, lagos, lagunas, ríos y mar.

**Pescador:** Toda persona natural o jurídica dedicada a la pesca.

**Pilotaje:** Practicaje. Derecho que pagan las embarcaciones al entrar en los puertos donde necesitan pilotos para realizar ciertas maniobras. Servicio de asesoramiento brindado a los capitanes de los buques, orientado a facilitar la entrada y salida a puerto o maniobras dentro de este.

**Piloto:** Práctico. Perito en el arte de navegar, encargado de dirigir y asesorar al capitán en la ruta de un buque cuando le sea de su competencia.

**Porteador:** El que se obliga a transportar mercancías por mar.

**Puerto:** Conjunto de espacios acuáticos y terrestres, naturales o artificiales e instalaciones fijas y móviles, aptos para maniobrar de fondo, atraque y desatraque y permanencia de buques, que constituyen una unidad integral para efectuar operaciones de transferencias de bienes entre buques y tierra u otros de transporte, de embarque y desembarque de personas.

**Puerto de matrícula:** Para cada buque en particular, aquel en el que está registrada. Debe figurar en el caso de la embarcación debajo del nombre del buque.

### “R”

**Recinto portuario:** Zona delimitada en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

**Registro:** Asientos que versan sobre el nombre de un buque, clase de aparejo, sistema de fuerza, lugar de construcción del casco y de las máquinas, año de la misma, material empleado, dimensiones de la eslora, manga y puntal, tonelaje bruto y neto, señal distintiva que le corresponde en el C.I.S. (Código Internacional de Señales), nombre y domicilio de los dueños, cambios y variaciones de circunstancias.

### “S”

**Salvamento:** Acto de salvar de un naufragio, personas o cosas.

**Siniestro:** Avería. Destrucción o pérdida por incendio ç, naufragio o cualquier otro riesgo del mar.

### “T”

**Título:** Documento válido, se cual fuere el nombre con el que se le conozca, expedido por la administración marítima y portuaria o bien reconocido por ella, en virtud del cual se faculta al titular de dicho documento a desempeñar el cargo allí indicado o según le autoricen las reglamentaciones del país de que se trate.

**Tonelaje de registro:** Capacidad de la embarcación, expresada en toneladas métricas de arqueo, equivalente a un metro cúbico de tonelada.

**Tonelaje de registro bruto (TRB):** Totalidad de los espacios cerrados y cubiertos de la embarcación, incluyendo todas sus construcciones y habilitaciones que determinan las dimensiones en la misma.

**Tonelaje de registro neto (TRN):** Capacidad interior de la embarcación compuesta por los espacios útiles para carga de producto una vez practicados los descuentos autorizados.

**Tripulación:** Gente de mar que lleva una embarcación PATRA su maniobra y servicio.

“V”

**Veda:** Suspensión temporal de pesca de una especie en un espacio y tiempo determinado.

**Velero:** Buque que navega con la ayuda de su velamen, siempre que su maquinaria propulsora, en caso de tenerla, no se esté utilizando.

**Vertimiento:** La evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar. El hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.



## BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ RUBIO, Juan José. **Derecho marítimo y derecho internacional**. 3ª. ed.; revisada, corregida y aumentada; Madrid, España: Ed. Librería Náutica, Eusivo Jaurilaritza, enero de 2000.
- ALESSANDRI RODRÍGUEZ, Arturo. **De las obligaciones**. (s.e.); Santiago de Chile: Ed. Sociedad Editorial Metropolitana, 1934.
- ANSIETA, Alfonso. **Contratos de fletamentos de naves, charters**. (s.e.); Venezuela, Universidad Autónoma de Valparaíso: Ed. Blanca, 1983.
- BARROILHET ACEVEDO, Claudio. **El arraigo de naves**. 1ª. ed.; Santiago de Chile: Ed. Sociedad Editorial Metropolitana, 1999.
- BLAS SIMONE, Osvaldo. **Compendio de derecho de la navegación**. 1ª. ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1987.
- BUSTAMANTE, Luis. **El patrimonio, dogmática jurídica**. (s.e.); Santiago de Chile: Ed. Sociedad Editorial Metropolitana, 1979.
- BRUNETTI, Antonio. **Derecho marítimo privado italiano**. 2ª. ed.; Versión española, anotado por R. Gay de Montella, Venecia, Italia: Ed. Tecnos, 1935.
- CLARINGBOULD, Maarten. **Arrest of ships**. (s.e.), traducida al español por Francisco Fariña. 1ª. ed.; Londres, Inglaterra: Ed. Barcelona, 1986.
- CLARO SOLAR, Luis. **Explicaciones del derecho civil chileno y comparado**. (s.e.); Santiago de Chile: Ed. Sociedad Editorial Metropolitana, 1937.
- FARIÑA, Francisco. **Derecho y legislación marítima**. 4ª. ed.; revisada, corregida y aumentada; Barcelona, España: Ed. Universidad de Barcelona, 1955.
- FARIÑA, Francisco. **El transporte marítimo y sus sistemas de responsabilidad**. 2ª. ed.; Barcelona, España: Ed. Universidad de Barcelona, 1959.
- FARIÑA, Francisco. **Derecho comercial marítimo**. 2ª. ed.; Barcelona, España: Ed. Universidad de Barcelona, 1955.
- GAUCHE T. Gastón. **De los privilegios marítimos y de la hipoteca naval**. (s.e.); Santiago de Chile: Ed. Sociedad Editorial Metropolitana, 1971.

GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo A. **El transporte marítimo.** (s.e.); Madrid, España: Ed. Librería Náutica, Bárbara de Braganza, 1996.

GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Nelson. **Presupuestos básicos de derecho internacional público.** 2ª. ed.; Maracaibo, Venezuela: Ed. Kelran, 1979.

GÓMEZ JURADO, Ernesto Marco. **Jurisdicción y competencia del tribunal marítimo de Panamá.** 1ª. ed.; Panamá: Ed. Palma, 1998.

HERNANDEZ YZAL, Santiago. **Derecho marítimo.** (s.e.); Madrid, España: Ed. Librería Náutica, Bárbara de Braganza, 1968.

**Informe técnico complementario de la comisión encargada de redactar el proyecto de reforma del libro III, del Código de Comercio.** de fecha 10 de diciembre de 1985.

MEZZERA, Rodolfo. **Curso de derecho marítimo III.** (s.e.); Montevideo, Uruguay: Ed. Universidad Nacional de Montevideo, 1961.

MALVAGNI, Atilo. **Derecho marítimo, contratos de trasporte por agua.** 1ª. ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1956.

OSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** (s.e.); Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1981.

PASCAL GARCIA, Hiudobro Enrique. **De las presunciones.** (s.e.); Santiago de Chile: Ed. Universidad de Santiago de Chile, 1969.

SCIALOJA, Antonio. **Sistema del derecho de la navegación.** 1ª. ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Formatec, 1950.

SALGUERO, Adolfo. **Constituyente soberanía y espacios geográficos.** 3ª. ed.; Caracas, Venezuela: Ed. El Universal, 1966.

### **Legislación:**

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

**Ley del Organismo Judicial.** Congreso de la Republica de Guatemala , Decreto Número 2-89, 1989.



**Código de Comercio de Guatemala.** decreto 2-70 del Congreso de la Republica de Guatemala y sus reformas.

**Decreto Gubernativo Número 2,946.** Títulos I, II, III, IV, V, VI y VIII del Libro III, Comercio Marítimo.

**Código Procesal Civil y Mercantil de Guatemala.** decreto ley 107.

**Ley de Procedimiento Marítimo Panameña.**

**Código del Proceso Marítimo Panameño.**