

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

**AUSENCIA DE REGULACIÓN LEGAL DEL CONTRATO DE PRACTICAJE DENTRO
DEL ÁMBITO DE DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO**

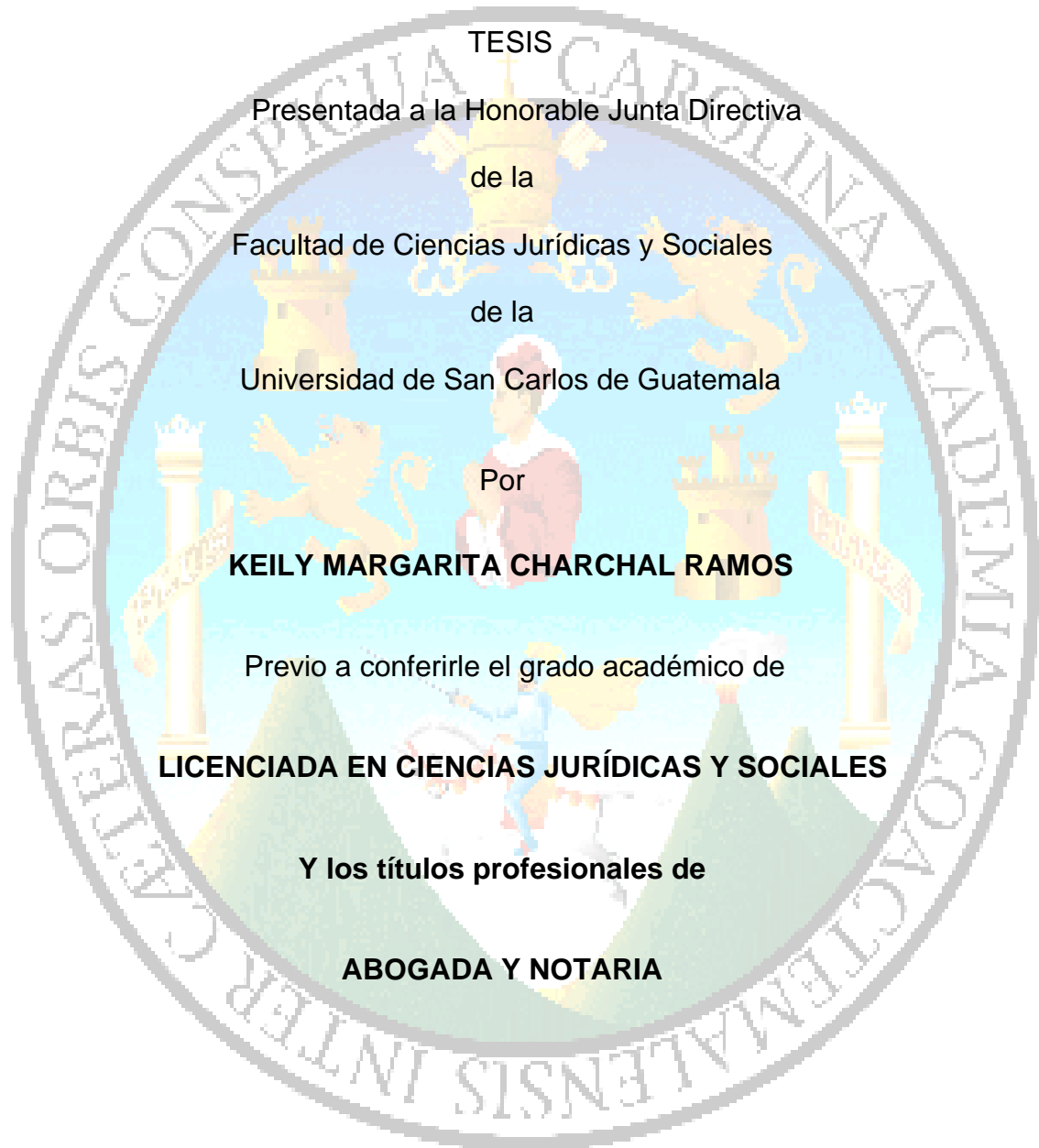
KEILY MARGARITA CHARCHAL RAMOS



Guatemala, octubre de 2009.

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

**AUSENCIA DE REGULACIÓN LEGAL DEL CONTRATO DE PRACTICAJE DENTRO
DEL ÁMBITO DE DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO**



Guatemala, octubre de 2009.

**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. Marco Vinicio Villatoro López
VOCAL V:	Br. Gabriela María Santizo Mazariegos
SECRETARIO:	Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase

PRESIDENTA:	Licda. Marisol Morales Chew
SECRETARIO:	Lic. Jorge Mario Yupe Carcamo
VOCAL:	Lic. Artemio Rodulfo Tánchez Mérida

Segunda Fase

PRESIDENTE:	Lic. Napoleón Gilberto Orozco Monzón
SECRETARIA:	Licda. Eneida Victoria Reyes Monzón
VOCAL:	Lic. José Alejandro Córdova Herrera

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



DESPACHO JURÍDICO

Licenciada Sandra Marina Ciudad Real Aguilar
4ta Calle 7-53, Zona 9, Edificio Torre Azul, Nivel 6 Of. 608
Telefax (502) 23611190/23611489.
Email: sandraciudadreal@intelnett.com
Guatemala C.A.

Guatemala, 28 de abril de 2009.

Licenciado
Carlos Manuel Castro Monroy
Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad San Carlos de Guatemala.
Guatemala, Ciudad.



Estimado Licenciado:

En cumplimiento a la asignación hecha por usted, para asesorar la tesis de la Bachiller **KEILY MARGARITA CHARCHAL RAMOS** intitulada “**AUSENCIA DE REGULACIÓN LEGAL DEL CONTRATO DE PRACTICAJE DENTRO DEL ÁMBITO DE DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO**”, observé que cumple con todos los requisitos y formalidades que están contenidos en el normativo de esta facultad permitiéndome emitir el siguiente dictamen:

- I. Considero que el tema investigado por la bachiller, es de suma importancia respecto a su contenido científico y técnico, dado que mis recomendaciones dentro del ámbito de asesoría fueron atendidas, ya que el presente trabajo de tesis, se realizó bajo un estudio de alcances ilimitados y de un valor incalculable para todas las generaciones de nuestra alma mater.
- II. Para los que conocen y comprenden aspectos de la materia y están de alguna forma interesados en ella, el contenido de este estudio es de suma importancia, porque reúne en un solo documento el conocimiento teórico y práctico, que merece tomarse muy en cuenta para su posterior análisis y fundamentalmente para su aplicación, en virtud que aunque no esté regulado en el Código de Comercio Guatemalteco, el servicio de practica se realiza en los diferentes puertos de Guatemala, proporcionando el asesoramiento a los capitanes de buques que fondean en las costas del atlántico y del pacífico.




- III. La sustentante ha desarrollado un trabajo sistemático dentro del campo jurídico guatemalteco, que sin duda es un aporte significativo para que se reconozca el Contrato de Practicaje dentro del ámbito del Derecho Mercantil, con la finalidad de regular los instrumentos del tráfico marítimo así como el régimen jurídico aplicable a dicho contrato.

- IV. Merece destacar el hecho que el trabajo de tesis se apoya en la experiencia profesional de la autora por el entusiasmo puesto de manifiesto en su desarrollo, razones válidas que le dan argumentación y consistencia científica al estudio realizado y se constituye en plataforma para el análisis y reflexión del tema, cuya proyección se enfoca hacia el logro de su aplicación real y verdadera. Tomando en cuenta que en él se describe objetivamente la causa y efecto del Contrato de Practicaje, con lenguaje claro y sencillo la autora presenta en forma ordenada y lógica la temática legal, desde su planificación, fundamentación teórica, metodología, consideraciones, conclusiones y recomendaciones, notándose que la bibliografía utilizada, fue la adecuada al tema elaborado, y en tal circunstancia apruebo el presente trabajo de tesis.

- V. Por lo expuesto, el estudio atribuye a un adecuado manejo de la temática, así como la vocación investigativa de la sustentante porque dada su amplitud y complejidad, lleva implícito un esfuerzo y dedicación especial, permitiéndome extender **DICTAMEN FAVORABLE** a la presente tesis, en virtud de haberse cumplido con los requisitos preceptuados en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura de Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Con muestras de mi más alta consideración y respeto, aprovecho la ocasión de reiterarle mi cordial saludo.

Atentamente.



Colegiada 4876
Licda. Sandra Ciudad Real
Abogada y Notaria

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES


Ciudad Universitaria, zona 12
Guatemala, C. A.



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, trece de mayo de dos mil nueve.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) EDWIN AUGUSTO VELA CASTAÑEDA, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante KEILY MARGARITA CHARCHAL RAMOS, Intitulado: "AUSENCIA DE REGULACIÓN LEGAL DEL CONTRATO DE PRACTICAJE DENTRO DEL ÁMBITO DE DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) 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 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".


LIC. CARLOS MANUEL CASTRO MONROY
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS



cc. Unidad de Tesis
CMCM/sllh

Licenciado
Edwin Augusto Vela Castañeda
Abogado y Notario

OFICINA PROFESIONAL

Licenciado Edwin Augusto Vela Castañeda,
2da. Calle 8-47, Zona 1, Villa de Mixco, Guatemala.
Telefax (502) 2434-4868



Guatemala, 10 de junio de 2009.

Licenciado

Carlos Manuel Castro Monroy

Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad San Carlos de Guatemala.

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 de la Bachiller **KEILY MARGARITA CHARCHAL RAMOS** intitulada "**AUSENCIA DE REGULACIÓN LEGAL DEL CONTRATO DE PRACTICAJE DENTRO DEL ÁMBITO DE DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO**", me permito manifestar lo siguiente.

- a. Que la bachiller CHARCHAL RAMOS, trabajó bajo mi inmediata dirección, a través de la cual, revise detenidamente el trabajo de tesis, considerándolo innovador, preciso e importante, ya que en el desarrollo de la temática de investigación se realizó un valioso análisis del Contrato de Practicaje, como contrato atípico en la práctica mercantil guatemalteca y paralelamente se aborda desde la perspectiva legal, doctrinaria y exegética del Derecho Marítimo comparado a la figura del Contrato propiamente dicho.
- b. Se siguió un proceso de revisión progresivo, respetando el criterio del asesor, se inició con el análisis del contenido, la lógica interna, la metodología y finalmente los elementos de juicio del trabajo de tesis, haciéndose las correcciones y ajustes que fueron pertinentes sobre el ejercicio académico.
- c. Por lo tanto, en cumplimiento del contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura de Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, extiendo **DICTAMEN FAVORABLE**.

En virtud de lo anteriormente expuesto, **OPINO**, que el presente trabajo satisface eficientemente los requisitos reglamentarios correspondientes, para el Examen Público de Graduación Profesional de la sustentante.

Aprovecho la oportunidad para agradecer el honor conferido y la confianza depositada.
Atentamente.

Colegiado 4976

Licenciado
Edwin Augusto Vela Castañeda
Abogado y Notario

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12
Guatemala, C. A.

DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, dieciocho de septiembre del año dos mil nueve.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante KEILY MARGARITA CHARCHAL RAMOS, Titulado AUSENCIA DE REGULACIÓN LEGAL DEL CONTRATO DE PRACTICAJE DENTRO DEL ÁMBITO DE DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.-

CMCM/sllh



DEDICATORIA

A DIOS: Por darme la vida, salud, sabiduría, inteligencia y sobre todo perseverancia para alcanzar mis metas.

A MIS PADRES: Teresa Margarita Ramos de Charchal (Q.E.P.D) y Víctor Charchal García, por llevarme en el camino correcto y por sus ilustrados consejos.

A MIS HERMANOS: Con mucho cariño y aprecio.

A MIS SOBRINOS: Con cariño y afecto.

A MI HIJA: Con amor infinito.

CON AGRADECIMIENTO ESPECIAL:

- Licenciada Sandra Ciudad Real, con mucho cariño y respeto comparto mi triunfo.
- Licenciado Douglas Charchal Ramos, por ser como un padre y comprensivo hermano, el cual con sus sabios consejos me guió; le agradezco por su apoyo incondicional.
- Edgar Mazariegos, por su apoyo durante este tiempo difícil en el cual me brindó su amor incondicional.
- Evelyn Mazariegos, por su amistad sincera.
- Licenciado Ludwing Charchal Ramos, querido hermano, gracias por sus consejos y el tiempo compartido para lograr nuestros éxitos profesionales.

A: **LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, POR ABRIR LAS PUERTAS EN ESTA GLORIOSA CASA DE ESTUDIOS.**

ÍNDICE

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

CAPÍTULO I

1.	Derecho marítimo	
1.1	Antecedentes históricos del derecho marítimo.....	1
1.2	Etapas del derecho del mar.....	2
1.3	Concepto de derecho marítimo.....	13
1.4	Características del derecho marítimo.....	14
1.5	Generalidades del derecho marítimo.....	15
1.6	Clasificación del derecho marítimo.....	16

CAPÍTULO II

2.	El contrato y sus consecuencias legales	
2.1	Generalidades.....	19
2.2	Concepto legal de contrato.....	20
2.3	El contrato como acto jurídico.....	20
2.4	Elementos del acto jurídico.....	21
2.5	Los vicios del consentimiento.....	22
2.6	Formación del contrato.....	24
2.7	Interpretación de los contratos.....	24
2.8	Responsabilidad contractual.....	26
2.9	Clasificación de los contratos.....	27

CAPÍTULO III

3.	El servicio de practica	
3.1	Antecedentes históricos del practica.....	33

	Pág.
3.2 El modelo del practicaaje estatal.....	36
3.3 La competencia portuaria sobre el practicaaje.....	37
3.4 Las corporaciones de prácticos.....	37
3.5 Practicaaje en el derecho español.....	38
3.6 Gestión de servicios portuarios.....	42
3.7 Servicio de practicaaje.....	43
3.8 Régimen sancionador del practicaaje.....	44
3.9 Elementos del contrato de practicaaje.....	47
3.10 Obligaciones de los sujetos del contrato de practicaaje.....	50
3.11 Naturaleza de la profesión de práctico.....	52
3.12 Concepto de contrato de practicaaje.....	53
3.13 Características generales del contrato de practicaaje.....	53

CAPÍTULO IV

4. Régimen jurídico de responsabilidad del practicaaje	
4.1 Responsabilidad contractual del práctico frente al naviero.....	57
4.2 Responsabilidad del porteador por hechos del práctico.....	60
4.3 El abordaje con práctico a bordo.....	62
4.4 Limitación de responsabilidad en el practicaaje.....	65

CAPÍTULO V

5. Situación actual del contrato de practicaaje en Guatemala	
5.1 Situación de los pilotos prácticos en Guatemala.....	69
5.2 Límites geográficos de los servicios portuarios en Guatemala.....	69
5.3 Aporte final.....	78
CONCLUSIONES.....	81
RECOMENDACIONES.....	83
ANEXO.....	85
BIBLIOGRAFÍA.....	113

INTRODUCCIÓN

El Estado de Guatemala reconoce dentro de su Constitución Política, la libertad de industria, de comercio y de trabajo, salvo las limitaciones que por motivos sociales o de interés nacional impongan las leyes, y tradicionalmente dentro del ámbito del Derecho Marítimo, que es parte integrante de la disciplina del Derecho Mercantil, existe legislación reguladora de la navegación marítima que se localiza en un libro específico del Código de Comercio, este no contiene normas que regulen el contrato de practicaaje.

La importancia del presente trabajo radica en proporcionar datos necesarios para crear las bases en la prestación del servicio de practicaaje, la cual no existen procedimientos legales y, lo que se pretende con esta investigación, es la realización del cambios en el sistema marítimo portuario.

La presente investigación cuenta con cinco capítulos distribuidos de la siguiente manera: en el capítulo primero se desarrolló la evolución histórica del derecho marítimo y sobre las convenciones de las naciones unidas sobre el derecho del mar. En el capítulo segundo se refiere a las generalidades, elementos, formas e interpretaciones del contrato, su clasificación y sus consecuencias legales. En el capítulo tercero, se escriben conceptos de la actividad del servicio de practicaaje que conforman una gran diversidad de actos, hechos jurídicos y operaciones materiales que son manifestaciones voluntarias para facilitar el estudio de los elementos formales y reales del práctico. En el capítulo cuarto subraya la responsabilidad contractual del práctico y el régimen jurídico del servicio de practicaaje. En el capítulo quinto, narra la situación actual en los diferentes puertos marítimos de la República de Guatemala. Se emitieron conclusiones y recomendaciones teniendo como propósito fundamental la sustentación válida y confiable de comprobar y contrastar la hipótesis enunciada.

No está demás manifestar que la presente investigación matiza los siguientes parámetros: Justificación de la investigación: El Decreto Legislativo 2-70, del Congreso de la República rige las normas del Código de Comercio y en la cual este no preceptúa el contrato de practicaaje, y con el presente trabajo de investigación se persigue

establecer que la legislación guatemalteca carece de una normativa legal dentro del derecho sustantivo mercantil.

El problema planteado se refiere a: ¿Qué consecuencias jurídicas provoca el vacío legal del contrato de practicaje dentro del derecho mercantil guatemalteco?

Dentro de este contexto, el esbozo de los indicadores y la opinión de los entrevistados permitió obtener una gama de razonamientos para desarrollar planteamientos sólidos y determinar que la hipótesis expuesta: la falta de una normativa que regule el contrato de practicaje en la legislación guatemalteca, tiene como consecuencia la irresponsabilidad de instaurar soluciones uniformes para las controversias marítimas de distinta naturaleza y distintos efectos, dentro de la disciplina contractual. La cual denota que la hipótesis planteada en la investigación es válida para el presente caso de investigación.

Por último los métodos y técnicas que se emplearon en la presente investigación se llevaron a cabo dentro de un enfoque del método descriptivo, mediante el estudio de la situación reciente, para explorar y conocer la realidad actual, lo cual permitió reunir toda la información pertinente sobre el tema.

No está demás exponer que los resultados de la presente investigación pueden beneficiar a todas aquellas personas amantes del derecho marítimo, para que tengan una herramienta más de consulta y realicen las gestiones necesarias para apoyar a instituciones o entes que tengan potestad de conformidad con la Constitución Política de la República de Guatemala, para presentar proyectos de ley, ante la Dirección Legislativa del Congreso de la República.

CAPÍTULO I

1. Derecho marítimo

1.1. Antecedentes históricos del derecho marítimo

El mar constituye el 70 por ciento de la superficie de la tierra, esta simple referencia nos indica la importancia que tiene el mar para el planeta, sin embargo, más allá de este dato, es posible afirmar que el mar ha jugado un rol preponderante en el desarrollo de las civilizaciones desde tiempos muy remotos y su influencia alcanza a nuestros ancestros cuya alimentación muy probablemente incluía recursos de origen marino. En efecto, el mar no solo ha sido utilizado como sustento alimenticio del hombre desde su aparición sino también como medio de transporte y de comunicación entre los pueblos dando origen al comercio marítimo que ha devenido en la prosperidad de muchos Estados.

Si a esto sumamos la importancia estratégica del mar como medio de penetración política y control militar y el progresivo interés que despiertan los recursos no vivos que allí se encuentran como el petróleo, el gas, los minerales, entre otros, es posible explicar la ambición que ha despertado desde siempre el control y regulación.

Precisamente la regulación de los diversos espacios marítimos que hoy se reconocen ha sido fruto de una evolución lenta y gradual, producida a lo largo de muchos siglos, donde los intereses de potencias marítimas pero también los países en desarrollo han jugado un rol preponderante.

Esta evolución histórica del derecho del Mar se ha sucedido entonces a lo largo de diversas etapas.

1.2. Etapas del derecho del mar

Primera etapa (siglo XV DC): En la etapa antigua específicamente durante la vigencia del imperio Romano, primó la tesis del mar cerrado. En el Imperio Romano, el mediterráneo se denominó mar de los romanos, entendiéndose que en dicho espacio marino las autoridades romanas ejercían su soberanía y su jurisdicción. Las instituciones de Justiniano estipulaban que el mar regulado por el derecho romano era de todos y así todos podían acceder a él. En consecuencia para el Derecho Romano, el mar, más que una cosa de la comunidad era una cosa sin dueño, es decir no pertenecía a nadie, razón por la cual era susceptible de aprobación.

Esto último fue precisamente uno de los aspectos más débiles de esta tesis, en la medida en que la ocupación exige un propósito de una efectiva ocupación. Sin embargo, el mar por su propia naturaleza, no es susceptible de ocupación efectiva. En todo caso serían y transitoriamente, porciones del mar ocupadas por los navíos que los transitan.

No obstante la debilidad de este planteamiento, esta concepción del mar se prolongó hasta la Edad Media, etapa en la cual los Estados empiezan a reclamar soberanía sobre las aguas adyacentes a su territorio. Mientras tanto el criterio romano de que cada Estado podía prolongarse indefinidamente hacia el mar se consolidó en el siglo XII.

En efecto, desde este siglo los países marítimos ejercían derechos hasta gran distancia de sus costas, para vigilar a los piratas, para reservarse en el monopolio de la pesca y para controlar la navegación e imponer contribuciones o exigir de ellos un saludo como demostración de acatamiento. Así en el siglo XIII, Venecia ejerció jurisdicción sobre el Mar Asiático, exigiendo el pago de ciertos derechos de los barcos que atravesaban su mar. Venecia era considerada señora de los mares.

Sin embargo, más allá de esta práctica uniforme, comenzaba a surgir un debate en la doctrina respecto de la necesidad de establecer un límite a cada mar territorial. Así, en el siglo XIV, el italiano Bartola de Sassoferrato fijó en 1000 millas (equivalente a dos días de viaje) el límite de cada mar territorial, criterio que fue aceptado por los juristas italianos del siglo XV.

Otros autores contemporáneos plantearon como límite el alcance de la vista desde la costa, criterio variable por las condiciones meteorológicas y por las características del observador.

El fundamento del mar territorial ilimitado o cerrado predominante en la Edad Antigua y en la Edad Media, era el control por parte de los Estados de la mayor extensión de espacios marítimos.

Segunda etapa (siglos XVI-XVII D.C): La segunda etapa en la evolución del derecho del mar se encuentra en el siglo XVI y está caracterizada por la defensa de un mar libre. Efectivamente, algunos Estados como Francia e Inglaterra comenzaron a cuestionar a principios de este siglo el control de los mares por España y Portugal, descontento que se tradujo en ataques de corsarios franceses e ingleses, contra las embarcaciones de esos dos países. Frente a estos ataques, España y Portugal iniciaron las primeras reclamaciones contra Francia e Inglaterra por entender que estaban siendo violentados en sus derechos soberanos sobre el Atlántico y el Pacífico. Sin embargo, tanto Francia como Inglaterra, contradiciendo la práctica existente hasta entonces, comenzaron a sostener la tesis del mar libre, al señalar que el mar era una cosa común, es decir, que pertenecía a todos o a ninguno, no pudiendo por tanto ningún Estado apropiarse de porción marítima alguna.

Una de estas reclamaciones se presentó ante la Corte inglesa por parte del embajador de España acreditado en Inglaterra, quien protestó por los ataques del británico Francis Drake en el Pacífico a las embarcaciones españolas dedicadas al

comercio, ante lo cual la Reina Isabel I manifestó que los buques de todas las naciones podían navegar libremente por el océano, y que ni la naturaleza ni el interés público justificaban la posesión exclusiva del mar, cuyo uso, al igual que el aire, debía ser común para todos.

Este planteamiento de la libertad de los mares se comenzó a acentuar durante el siglo XVII, cuando España y Portugal empezaron a ser desplazados por Inglaterra y Holanda como potencias marítimas; y también, cuando en este siglo empiezan a aparecer los primeros publicistas defensores de esta libertad.

Más allá de la fuerza argumental de cada una de estas posturas, lo cierto es que a fines del siglo XVI, la tesis del mar territorial o cerrado no solo comienza a ser cuestionada por la doctrina de los publicistas, sino también por la propia práctica de los Estados, de manera tal que el mundo empieza a dividirse entre quienes sostienen la primera tesis y aquellos que argumentan la tesis del mar libre.

Tercera etapa (siglo XVII): A fines de Siglo XVII, la obra de Cornelio Van Bynkershoek abrió una nueva etapa en la historia del Derecho del mar, al dejar atrás el debate sobre los conceptos de mar cerrado y mar libre, y buscó conciliarlos a través de una fórmula ecléctica que dividía el mar en dos zonas marítimas: el mar territorial y la alta mar.

La primera zona, según Bynkershoek, tendría como propósito asignar un espacio marítimo al Estado Ribereño a fin de que este ejerza en dicha zona sus derechos de soberanía y jurisdicción. Basado en estos argumentos sostuvo que dicho mar territorial debía tener como límite el alcance de tiro de un cañón. Es decir, el límite del mar territorial se extiende hasta donde llega el alcance del cañón.

Y la segunda zona marítima debía ser, según Bynkershoek absolutamente libre; para que cualquier Estado pida navegar, dedicarse a la pesca o al comercio, sin ninguna restricción del Estado Ribereño. De eso se desprende que el interés

dominante en esta época fue el de la navegación y no el de la seguridad de ahí que prevaleciera una concepción restrictiva del mar territorial.

En el siglo XVIII se encuentran los orígenes de la zona contigua, que facultaban al gobierno británico a llevar a cabo actividades de inspección en una zona adyacente al mar territorial, la cual se fue ampliando con el tiempo: seis millas en 1764, 15 millas en 1802, 24 millas en 1853. Si bien este sistema fue abolido en 1876, el precedente fue acogido por otras legislaciones.

Al final del siglo XVIII, las dos zonas marítimas señaladas por Bynkershoek quedarían consolidadas definitivamente; sin embargo la regla de la bala del cañón, para definir el mar territorial iría progresivamente perdiendo fuerza, pues se entendió que se trataba de una regla variable y dependiente de diversas circunstancias, como era el avance tecnológico, la calidad de los cañones, fue así como el secretario de la legación de París, Fernando Galliani, comenzó a planear, en 1782, un nuevo límite al mar territorial, al señalar que este debía corresponder a las tres millas marinas. Manifestando que, sin esperar a ver su soberanía territorial actualmente construye algunas fortificaciones y qué calibre de cañones puede poner allí, nosotros debemos fijar definitivamente, y a lo largo de toda la costa, la distancia de tres millas, como aquella que seguramente es el máximo alcance con que una bala puede ser proyectada con un arma de pólvora.

Esta fórmula equivalía a una legua marina ó 5556 metros y también a la vigésima parte de un grado de latitud geográfica en el Ecuador; tales características objetivas explican por qué las principales potencias marítimas la adoptaron casi inmediatamente.

Así, la regla de las tres millas fue adoptada por ciertos tratados celebrados por Inglaterra y Francia en 1786, y en 1818 fue adoptada en el Tratado de Gentes.

Esta nueva regla fue también adoptada por los tribunales británicos a partir del siglo XIX. En el caso de los Estados Unidos de América, se suele citar como dato histórico la nota enviada el ocho de noviembre de 1798 por el secretario de Estado norteamericano Thomas Jefferson y a los ministros de Gran Bretaña y Francia. Se han sostenido opiniones y reivindicaciones muy diferentes sobre la materia.

La mayor distancia a la que se haya dado nunca un asentimiento internacional digno de consideración ha sido el alcance de la vista humana, estima en más de 20 millas, y la distancia más pequeña, me parece, que haya sido reclamada por el estado, es el alcance máximo de una bala de cañón, generalmente identificado a una legua marítima. Se ha preconizado igualmente distintas intermedias y la de 3 leguas marítimas tiene alguna autoridad en su favor.

La distancia de una legua marítima o de tres millas geográfica partir de la costa, lo cual esta distancia no podría admitir oposición, tal como ha sido reconocido por tratados entre algunos de los Estados con los cuales mantenemos relaciones de comercio y de navegación, y es tan pequeña o menor que lo reclamado por cualquiera de ellos respecto a sus propias costas.

En el siglo XIX, con la aparición de Inglaterra como la primera potencia marítima del mundo, se consolidó definitivamente la distinción entre mar territorial y alta mar. Produciéndose el primer ensayo de sistematización del Derecho del mar en el Congreso de París de 1856, cuyas normas fueron seguidas por numerosos Estados durante largo tiempo.

En 1817, Francia proclamó un mar territorial de 11 millas; Inglaterra, por su parte, fijó límites mayores a las tres millas para determinadas competencias y materias; mientras que Dinamarca, Suecia y Noruega establecieron cuatro millas de mar territorial para todos los propósitos. Por su lado, España adoptó seis millas como mar territorial; en 1848, México proclamó nueve millas de mar territorial; y otros países como Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Perú y Uruguay pactaron una

extensión de cinco millas de mar territorial en el código de Montevideo de Derecho Internacional Privado de 1889; y en el tratado de derecho penal internacional privado, ratificado por Argentina, Bolivia, Paraguay, Perú y Uruguay, se reafirmó la extensión de cinco millas de aguas territoriales.

Por otro lado, el Instituto de Derecho Internacional, en su sesión de París de 1894, aprobó un proyecto del derecho del mar que establecía un mar territorial de seis millas. Esta resolución señaló lo siguiente: según el Artículo 2 del proyecto del derecho del mar instituía, el mar territorial se extiende a seis millas marítimas desde la línea de la bajamar en toda la extensión de las costas. Artículo 4 del mismo proyecto, establecía en caso de guerra, el estado ribereño neutral tiene el derecho de fijar, por la declaración de neutralidad o por notificación especial, su zona neutral más allá de seis millas hasta donde llegue el alcance de un cañón de las costas.

Cuarta etapa (1919-1982): Luego de la Primera Guerra Mundial, con la creación en 1919 de la Sociedad de las Naciones, se produce un cambio en el Derecho del mar, pues se empezó a sostener la necesidad de llegar a consensos en relación a diferentes tópicos marítimos. En efecto, la sociedad de naciones creó un comité de expertos para la codificación progresiva del Derecho Internacional, compuesto de 16 miembros, el mismo que seleccionó tres temas a ser abordados en la primera conferencia mundial de codificación de derecho Internacional.

Este comité preparó dos informes, luego de recabar la opinión de 22 estados, los mismos que sirvieron para la celebración de la conferencia para la codificación del derecho internacional, en la ciudad de la Haya, del 13 de marzo al 12 de abril de 1930.

En todo caso, la conferencia de la Haya fue muy útil pues como ya se señaló, significó la primera experiencia de debate conjunto entre todos los Estados respecto a las normas que debían regular el derecho del mar; permitiendo

consolidar la existencia de zonas marítimas como el mar territorial, zona contigua y alta mar.

Luego de la Segunda Guerra Mundial, algunos Estados comienzan a proclamar zonas de jurisdicción marítima de hasta 200 millas marinas, incluyendo las grandes potencias. Así, el cinco de septiembre de 1939, el Presidente Roosevelt expidió un Decreto que impartía a los barcos de guerra norteamericanos la orden de patrullar hasta las 200 millas marítimas. Luego, en octubre de 1939 se celebra la primera reunión de consulta de Ministros de Relaciones Exteriores Americanos, en la ciudad de Panamá, donde se aprueba la declaración de Panamá, la misma que estableció una jurisdicción sobre el mar a favor de los Estados Americanos, que en algunas partes llegaba hasta las 300 millas de la costa.

Más tarde, el 28 de septiembre de 1945, el Presidente Truman de los Estados Unidos de América proclamó la soberanía de los Estados Unidos sobre la plataforma continental adyacente a sus costas; y el mismo día emitió una segunda proclamación en la que establecía zonas de conservación en aquellas áreas de la alta mar contiguas a las costas de los Estados Unidos.

Estas declaraciones también motivaron otras de distintos países americanos. Este fue el caso de México en octubre de 1945, de Panamá y Argentina en 1946, de Chile en 1947, y en el Perú a través del Decreto Supremo número 781 del uno de agosto de 1947, dictado por el Presidente José Luis Bustamante y Rivero. El Artículo tercero de este decreto disponía lo siguiente: como consecuencia de las declaraciones anteriores, el Estado se reserva el derecho de establecer la demarcación de las zonas de control y protección de las riquezas nacionales en los mares continentales e insulares que quedan bajo el control del gobierno del Perú, y de modificar dicha demarcación de acuerdo con las circunstancias sobrevivientes por razón de los nuevos descubrimientos, estudios e intereses nacionales que fueren advertidos en el futuro; y, desde luego, declara que ejercerá dicho control y protección sobre el mar adyacente a las costas y una línea

imaginaria paralela y trazada sobre el mar a una distancia de 200 millas marinas, medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos.

Siguiendo esta tendencia, el 30 de julio de 1952, el comité jurídico interamericano de la Organización de Estados Americanos elaboró un proyecto de convención sobre mar territorial, estableciendo el Artículo 2 lo siguiente: los estados signatarios reconocen igualmente el derecho de cada uno de ellos para fijar una zona de control y aprovechamiento económico hasta una distancia de 200 millas marinas, contadas desde la línea de más baja marca de sus costas y de las de sus posesiones insulares, dentro de la cual podrán ejercer la vigilancia militar, administrativa y fiscal de sus respectivas jurisdicciones.

Un año más tarde, en octubre de 1953, tiene lugar la segunda reunión del instituto hispano de derecho americano en la ciudad de Sao Paulo, Brasil, en la que se fija la anchura del mar territorial en 12 millas marinas.

Más adelante, en diciembre de 1954 se realizó la segunda conferencia sobre conservación y explotación de las riquezas marítimas del Pacífico Sur, en la cual los Gobiernos del Perú, Ecuador y Chile aprobaron un convenio complementario sobre la zona marítima, en el que se reiteraba la zona de jurisdicción marítima hasta las 200 millas.

Dos años más tarde se celebró la tercera reunión del consejo interamericano de jurisconsultos, que aprobó la resolución número 13, denominada principios de México sobre régimen jurídico del mar. Mediante este documento se rechazó el mar territorial de tres millas y se señaló la competencia de cada Estado para fijar su respectivo mar territorial atendiendo a factores geográficos, geológicos y biológicos, así como a las necesidades económicas de su población y a su seguridad y defensa.

Con este último se respaldaban los fundamentos que inspiraron la Declaración de Santiago de 1952, al afirmarse que la extensión del mar territorial no obedecía a razones de seguridad sino más bien a criterios de índole social y económica.

Con la creación de la Comisión de Derecho Internacional de Naciones Unidas se inicio una labor de codificación de las normas del Derecho del Mar. Conformándose cinco grupos de trabajo dedicadas al estudio de los siguientes temas: mar territorial y zona contigua, régimen de alta mar, pesca y conservación de recursos vivos en la alta mar; plataforma continental y libre acceso al mar de los países sin litoral. La cual se aprobaron cuatro convenciones, las que no fueron ni aprobadas ni ratificadas por los países latinoamericanos. Estas convenciones fueron:

Convención sobre el mar territorial y la zona contigua: En lo que respecta a esta convención, que entró en vigor el 10 de septiembre de 1964, no se llegó a un acuerdo sobre la extensión del mar territorial. La propuesta que tuvo mayor aceptación fue formulada por las delegaciones de México e India, según la cual cada Estado podía fijar su mar territorial hasta un límite máximo de doce millas; sin embargo, tampoco esta fórmula alcanzó la mayoría de dos tercios para ser aprobada. Esta convención se limitó a establecer en su Artículo uno que: la soberanía de un Estado se extiende fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de mar territorial, donde los buques de todos los Estados poseen el derecho de paso inofensivo.

Al establecer el Artículo 24 de la convención sobre el mar territorial que la zona contigua no se puede extender más allá de 12 millas, contadas desde la línea base, desde donde se mide la anchura del mar territorial, se interpretó que la anchura del mar territorial no podía ser mayor de 12 millas.

En relación a la zona contigua, el Artículo 24 precitado de esta convención la definió como una zona de alta mar contigua al mar territorial, respecto de la cual el Estado Ribereño podía adoptar medidas de fiscalización destinadas a evitar las infracciones a sus leyes de policías aduaneras, fiscales, de inmigración y sanitarias; así como reprimir las infracciones de esas leyes, cometidas en su territorio o en su mar territorial. Como puede apreciarse, esta regulación no contempló en la zona contigua el derecho exclusivo o preferente de pesca a favor del Estado Ribereño.

“Convención sobre la alta mar: Esta convención, que entró en vigor el 30 de septiembre de 1962, estableció que las zonas marítimas existentes más allá del mar territorial constituían parte de la alta mar y, en consecuencia, que en dicho espacio los Estados gozaban de las libertades correspondientes, entre ellas la de navegación, pesca, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinas.

Esto como es obvio, contradecía abiertamente la posición que los Estados venían asumiendo progresivamente, que era la de extender su soberanía y jurisdicción más allá del mar territorial.

De igual forma, esta convención consagró algunas disposiciones para impedir y castigar el transporte de esclavos, así como todo acto de piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se encontrara bajo la jurisdicción de ningún Estado. Finalmente, en su Artículo 23 de la Convención descrita, se consagró de persecución ininterrumpida de los Estados Ribereños, a aquellos buques extranjeros sobre los cuales existan motivos fundados de creer que han cometido una infracción de sus leyes y reglamentos”.¹

“Convención sobre la plataforma continental: Guatemala aprobó esta convención mediante Decreto del Congreso número 1493, de fecha 17 de octubre de 1962.

¹ Borrayo Reyes, Jorge Luis. **Seminario derecho del mar**. Pág. 1,2.

Esta convención se conforma por 15 Artículos y entró en vigor el 10 de junio de 1964 y define en su Artículo primero la plataforma continental como:

- a) 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 mas allá de este límite, hasta donde los recursos naturales de dichas zonas;
- b) El lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogas adyacentes a las costas de las islas.

El Artículo segundo de esta convención reconocía a favor del Estado ribereño derechos de soberanía sobre la plataforma continental a efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales, a lo que se agregó que tales derechos de soberanía eran exclusivos e independientes de la ocupación real o ficticia de la plataforma. Esta disposición constituía un gran avance en la evolución del derecho del mar pues reconocía derechos soberanos al Estado costero que en algunos casos superaban las 200 millas”.²

Convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar: fue aprobada, el 30 de abril de 1982 en Nueva York, Estados Unidos y abierta a su firma por parte de los Estados, el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay, Jamaica, en la 182ª sesión plenaria de la III conferencia de las naciones unidas sobre el derecho del mar. Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, un año después de la 60ª ratificación.

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

² Larios Ochaita, Carlos. **Derecho internacional público**. Pag.104

- a. La aceptación universal de las 12 millas como límite del mar territorial
- b. La jurisdicción de los Estados Ribereños sobre los recursos de una zona económica exclusiva de no más de 200 millas marinas.
- c. El derecho de tránsito a través de los estrechos usados para la navegación internacional
- d. La soberanía de los Estados archipiélagos (compuestos por islas) sobre una zona de mar delimitada por líneas trazadas entre los puntos extremos de las islas
- e. Los derechos soberanos de los Estados Ribereños sobre su plataforma continental
- f. La responsabilidad de todos los Estados de administrar y conservar sus recursos biológicos.
- g. La obligación de los Estados de resolver por medios pacíficos las controversias relativas a la aplicación o interpretación de la convención.

1.3. Concepto de derecho marítimo

Es el conjunto de reglas jurídicas que regulan la navegación, cuyo objeto central de la materia no es solo el comercio marítimo, como lo considera la doctrina, sino la navegación por agua en general.

Para Fernando Sánchez Calero, “El Derecho Marítimo está formado por un conjunto de normas que de una manera específica regulan la materia de la navegación marítima”.³

³ Sánchez Calero, Fernando. **El derecho marítimo**. Pág. 656.

Para Manuel Osorio, en su Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales dice que el Derecho Marítimo es el derecho de todas las relaciones jurídicas que tiene el mar por escenario o el comercio marítimo por objeto; con mayor propiedad se habla de Derecho de la Navegación, por cuanto sus normas regulan en general el tráfico por todo curso de aguas navegables.

“Derecho Marítimo es la parte del derecho mercantil que regula las relaciones jurídico-privadas que derivan del comercio marítimo y de la navegación marítima en general”.⁴

Esta navegación va dirigida a la realización del transporte por mar, cuando pretende conseguir directamente el fin de trasladar objetos o personas, o cuando este transporte es un medio para conseguir otros fines, como puede ser turístico, la pesca, el salvamento. Sin embargo quedan al margen del derecho marítimo las normas sobre la Marina de Guerra.

1.4. Características del derecho marítimo

- a. La costumbre jurídica europea la conoció también como derecho del almirantazgo.
- b. Estudia los principios normas e instituciones sobre el régimen jurídico del mar y de los océanos.
- c. Ha surgido junto al derecho internacional como una práctica jurídica de los Estados, basada en la costumbre, a decir del emperador romano Antonio Pío (II d.C.). en el mar reina la costumbre y en la tierra mando yo.

⁴ Rodríguez Gayan, Eloy Miguel. **Los contratos internacionales de fletamiento y transporte marítimo**. Pág. 17.

- d. El derecho del mar fue desarrollado por los fenicios, cartagineses, romanos, griegos, helenos romanos, y ha construido el tema permanente del derecho internacional.
- e. El antiguo Derecho del Mar se fundamentó en la libertad de comunicaciones, pesquerías, defensa y seguridad, era de base consuetudinaria. luego se ubicaron los intereses económicos, y en la actualidad la protección del medio ambiente marino y el patrimonio común de la humanidad.
- f. El viejo derecho del mar antes de la II Guerra Mundial (1939-1945) los espacios marítimos fueron dos principalmente, el mar territorial o adyacente y la alta mar.

1.5. Generalidades del derecho marítimo

Los partidos de la concepción monista o unionista del derecho de navegación, se ven forzados a distinguir a la hora de abordar la cuestión de la evolución histórica de semejante disciplina. Y por ello solo en el derecho de la navegación marítima se hace posible ofrecer una descripción evolutiva que arranque de los mismos orígenes de la historia. En efecto el derecho marítimo las notas distintivas del tradicionalismo y estabilidad, la universalidad y el cosmopolitismo, el intervencionalismo administrativo y el particularismo de sus instituciones.

Cuando se habla de tradicionalismo es confundir el derecho vivo del tráfico con el derecho muerto lateralizado en los códigos, ya que frente al clasicismo e inmutabilidad de las instituciones marítimas asistimos desde hace ya tiempo al dinamismo característico de tantas otras disciplinas jurídicas, durante mucho tiempo se ve constantemente transformando en diferentes presupuestos del orden social y ha marcado también en el derecho de la navegación un proceso evolutivo que ha permitido contraponer el tema de “modernismo” a la del tradicionalismo.

La codificación supuso una cierta involución, porque del derecho marítimo se centraliza y estataliza. Pero comienza un fenómeno de internacionalización, que discurre por diversos cauces y que permite mantener la vigencia cuando no existe intensificación.

El derecho del mar se entiende que son todos aquellos principios, doctrinas y normas que regulan los espacios marítimos y las relaciones entre los sujetos de derecho internacional en la utilización del océano mundial, de su fondo y 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 las siguientes: mar territorial, y zona contigua, plataforma continental, alta mar y pesca y conservación de los recursos de alta mar; y el tratado del derecho del mar de 1982, y el párrafo 3 del Artículo 121 de la convención de Jamaica.

1.6. Clasificación del derecho marítimo

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

- a. Derecho marítimo sustantivo interno.
- b. Derecho marítimo adjetivo o procesal interno.
- c. Derecho marítimo sustantivo internacional.

d. Derecho adjetivo o procesal internacional.

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

“El derecho marítimo adjetivo o procesal interno: Es el proceso que debe seguirse para 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 la codificaciones procesales de cada estado ribereño.

Derecho sustantivo marítimo internacional: Es el conjunto de codificaciones, tratados internacionales ratificados por los diferentes Estados para la regulación de determinada circunstancia que de el tráfico marítimo se deriven así como de los tratados internacionales que rigen el alta mar que se encuentra bajo jurisdicción mundial.

Por lo consiguiente, el derecho procesal internacional, es el conjunto de normas que rigen el proceso a seguir por el tribunal marítimo internacional que con lleva a la condena no solamente de un individuo sino de un Estado, por violación a disposiciones marítimas internacionales”.⁵

⁵ Artola Santiago, Erick Donaldo. **Necesidad de la creación de la jurisdicción privativa en materia marítima**. Págs. 18-19

CAPÍTULO II

2. El Contrato y sus consecuencias legales

2.1. Generalidades

Un contrato, en términos generales, es definido como un acuerdo privado, oral o escrito, entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada y a cuyo cumplimiento pueden ser exigidas. Es un acuerdo de voluntades que genera derechos y obligaciones para las partes. Por ello se señala que habrá contrato cuando varias partes se ponen de acuerdo sobre una manifestación de voluntad destinada a reglar sus derechos.

Doctrinariamente, ha sido definido como un negocio jurídico bilateral o multilateral, porque intervienen dos o más personas, a diferencia de los actos jurídicos unilaterales en que interviene una sola persona, y que tiene por finalidad crear derechos y obligaciones, a diferencia de otros actos jurídicos que están destinados a modificar o extinguir derechos y obligaciones. También se denomina contrato el documento que recoge las condiciones de dicho acto jurídico.

Las partes en un contrato son personas físicas o jurídicas. En un contrato hay dos polos o extremos de la relación jurídica obligacional, cada polo puede estar constituido por más de una persona revistiendo la calidad de parte. El contrato, en general, tiene una connotación patrimonial, y forma parte de la categoría más amplia de los negocios jurídicos. La función del contrato es originar efectos jurídicos.

En cada país puede existir un concepto de contrato diferente, y esa divergencia tiene que ver con la realidad socio-cultural y jurídica de cada país existen ordenamientos en que el contrato no se limita al campo de los derechos patrimoniales únicamente, sino que abarca también derechos de familia como, por

ejemplo, los países en los que el matrimonio es considerado un contrato. En Guatemala se considera al matrimonio como una institución jurídica del derecho común.

2.2. Concepto legal de contrato

La mayoría de los Códigos Civiles contienen una definición de contrato. El Código Civil de Guatemala, en su Artículo 1517 preceptúa: Hay contrato cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación.

El Código Civil Francés, cuyo Artículo 1101 expresa que: el contrato es la convención por la cual una o más personas se obligan, con otra u otras, a dar, hacer, o no hacer alguna cosa.

El Código Civil Alemán prescribe, que: para la formación de un negocio obligacional por actos jurídicos, como para toda modificación del contenido de un negocio obligacional se exige un contrato celebrado entre las partes, salvo que la ley disponga de otro modo.

Mientras el Código Civil Suizo señala, que hay contrato si las partes manifiestan de una manera concordante su voluntad recíproca; esta manifestación puede ser expresa o tácita.

El Código Civil Soviético, expresa que los actos jurídicos, tienden a establecer, modificar o extinguir relaciones de Derecho Civil, pueden ser unilaterales o bilaterales.

2.3. El Contrato como acto jurídico

El contrato tiene todos los elementos y requisitos de un acto jurídico.

Sujetos: Quien concluye un contrato debe ser capaz. Todo sujeto, como parte de su personalidad, tiene la capacidad jurídica. Sin embargo, la capacidad de actuar es el poder que tiene un sujeto de derecho para crear, con una manifestación de voluntad, efectos de derechos. Así, la persona que constituya un contrato debe tener la capacidad de actuar para obligarse según las condiciones estipuladas en el contrato.

Objeto: El objeto del contrato de trabajo no es otro que la prestación de forma voluntaria y retribuida de un trabajo por cuenta ajena y bajo la dependencia de otra persona que llamamos empresario.

2.4. Elementos del acto jurídico

“Capacidad: Hay dos clases de capacidad: capacidad de goce la aptitud jurídica para ser titular de derechos subjetivos, comúnmente denominada también como capacidad jurídica, y capacidad de ejercicio aptitud jurídica para ejercer derechos y contraer obligaciones sin representación de terceros, denominada también como capacidad de actuar”.⁶

Consentimiento o Voluntad: La voluntad de las partes que celebran el acto debe estar exenta de defectos o vicios. Es el querer interno que, manifestado bajo el consentimiento, produce efectos de derecho. Todo contrato exige el libre consentimiento entre las partes que lo forman. El consentimiento se manifiesta por la concurrencia de la oferta y de la aceptación sobre la cosa y la causa que han de constituir el contrato. Será nulo el consentimiento prestado por error, violencia, intimidación o dolo.⁷

⁶ Bejarano Sánchez, Manuel. **Obligaciones civiles**. Pág. 102

⁷ *Ibíd.* Pág. 73

2.5. Los vicios del consentimiento

Según lo establece Manuel Bejarano Sánchez en su texto de obligaciones civiles, que para la validez del contrato se requiere que la voluntad no esté presionada por factores externos que modifiquen la verdadera intención. Entre los vicios del consentimiento se encuentran el error, la violencia y el dolo.

El error: Cuando versa el error, existe una equivocación sobre el objeto del contrato, o sobre alguno de sus aspectos esenciales. El error es motivo de nulidad del contrato cuando recae sobre:

- a. La naturaleza del contrato (elaborar un arrendamiento e hizo una compraventa).
- b. La identidad del objeto.
- c. Las cualidades específicas de la cosa.

El error no debe de ser de mala fe, porque de lo contrario, se convierte en dolo.

“La violencia: En la violencia se ejerce una fuerza irresistible que causa un grave temor a una de las partes del contrato, o que una de las partes haya abusado de la debilidad de la otra. La amenaza de acudir ante una autoridad judicial para reclamar un derecho no es coacción, a no ser que se amenace abusivamente de este derecho”.⁸

El dolo y mala fe: Es cualquier sugestión o artificio que se emplee para inducir a error o mantener en él a alguno de los contratantes; y por mala fe, la disimulación del error de uno de los contratantes, una vez conocido. Como lo menciona el autor, Manuel Bejarano Sánchez.

⁸ Ibíd. Pág. 80

“Licitud del objeto: El objeto del contrato es el contenido de la conducta del deudor, aquello a lo que se obliga y el motivo o fin es el propósito que le induce a su celebración. Y todas las cosas que no están fuera del comercio humano, aun las futuras. Pueden ser igualmente objeto de contrato todos los servicios que no sean contrarios a las leyes o a las buenas costumbres”.⁹

Causa: Normalmente, la normativa civil de los ordenamientos jurídicos exige que haya una causa justa para el nacimiento de los actos jurídicos. La causa es el motivo determinante que llevó a las partes a celebrar el contrato. Un contrato no tiene causa cuando las manifestaciones de voluntad no se corresponden con la función social que debe cumplir, tampoco cuando se simula o se finge una causa. El contrato debe tener causa y esta ha de ser existente, verdadera y lícita.

Forma: La forma es el conjunto de signos mediante los cuales se manifiesta el consentimiento de las partes en la celebración de un contrato. En algunos contratos es posible que se exija una forma específica de celebración. Por ejemplo, puede ser necesaria la forma escrita, la firma ante notario o ante testigos.

Elemento accidental: Es aquel en donde las partes establecen por cláusulas especiales, que no sean contrarias a la ley, la moral, las buenas costumbres o el orden público. Por ejemplo: el plazo, la condición, el modo, la solidaridad, la indivisibilidad, la representación.

En consonancia con la autonomía de la voluntad, los contratantes pueden establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por convenientes, siempre que no sean contrarios a la ley, la moral, las buenas costumbres o el orden público.

⁹ Ibíd. Pág. 91

2.6. Formación del contrato

“Acuerdo de voluntades: El contrato necesita de la manifestación inequívoca de la voluntad de las partes que conformarán el acto jurídico. Así, cuando las partes contratantes expresan su voluntad en el momento que se forma el contrato, se denomina entre presentes. Cuando la manifestación de la voluntad se da en momentos diferentes, se denomina entre ausentes. La distinción es importante para poder determinar con exactitud el momento en que el contrato entra en la vida jurídica de los contratantes. El contrato entre presentes entrará en vigencia en el momento de la manifestación simultánea de la voluntad, mientras que el contrato entre ausentes solamente hasta que el último contratante haya dado su manifestación”.¹⁰

“Oferta del contrato: La oferta es una manifestación unilateral de voluntad, dirigida a otro. El ejemplo clásico es el del comercio que ofrece sus productos a cualquiera, a un precio determinado. La oferta es obligatoria, es decir, una vez emitida, el proponente no puede modificarla a su antojo.

La vigencia obligatoria de la oferta varía, si la oferta tiene un periodo de vigencia; su eficacia no es perpetua o si tiene o si no se sujeta a termino alguno. Si se trata de una oferta tiene plazo su vigencia se prolonga por todo el plazo previsto”.¹¹

2.7. Interpretación de los contratos

“Interpretar significa desentrañar el sentido de una expresión de voluntad. La interpretación es fundamental, porque de ella depende la posterior calificación jurídica y los efectos que el ordenamiento asigna a la manifestación de la voluntad. Consiste en la atribución de significado a un texto. Tratándose de los contratos su interpretación tendrá por objeto una manifestación de voluntad. El contrato es una

¹⁰ Ibid. Pág. 41

¹¹ Ibid. Pág. 51

expresión de voluntad en un texto, que luego de realizado puede ser interpretado de forma diferente por las partes. El problema se traslada al juez quien tendrá la última palabra, estando su actividad reglada por una serie de preceptos que deben presidir su labor, y de las cuales no puede apartarse”.¹²

Métodos de interpretación: Existen varios métodos de interpretación que pueden variar según el Código Civil que rija. Pero, se observan básicamente dos corrientes, dos métodos de interpretación: el que propone analizar el texto literalmente y el que propone encontrar la intención común de las partes, o sea, qué fue lo que los autores quisieron decir. Varios autores entienden que llegar a conocer la voluntad común de las partes es muy complejo y aumenta la discrecionalidad del juez.

“Reglas de interpretación de los diez contratos e interpretación de expresiones ambiguas:

- a. Las cláusulas susceptibles de dos sentidos, del uno de los cuales resultare la validez y del otro la nulidad del acto, deben entenderse en el primero.
- b. Las cláusulas equívocas o ambiguas deben interpretarse por medio de los términos claros y precisos empleados en otra parte del mismo escrito.
- c. Los hechos de los contrayentes, posteriores al contrato, que tengan relación con lo que se discute, servirán para explicar la intención de las partes al tiempo de celebrar el contrato.
- d. Las cláusulas ambiguas se interpretan por lo que es de uso y costumbre en el lugar del contrato”.¹³

¹² Ibíd. Pág. 114

¹³ Ibíd. Pág. 116

Interpretación a favor del deudor: Las cláusulas ambiguas deben interpretarse a favor del deudor. Pero las cláusulas ambiguas que hayan sido extendidas o dictadas por una de las partes, sea acreedora o deudora, se interpretarán contra ella, siempre que la ambigüedad provenga de su falta de explicación. Lo anterior, recoge una antigua regla romana, su fundamento se encuentra en el principio de la responsabilidad, que impone la carga de hablar claro. Así la oscuridad del pacto debe perjudicar al declarante. La generalidad de las leyes de defensa del consumidor establece que ante la duda debe interpretarse a favor del consumidor.

2.8. Responsabilidad contractual

“La inejecución de contratos y la responsabilidad contractual: El contrato puede ser mal ejecutado o no ser ejecutado del todo. En estos casos, el acreedor tiene el derecho de acudir a las instancias judiciales, para obligar al deudor a satisfacer forzosamente el contrato o a ser indemnizado por daños y perjuicios. Tratándose de obligaciones de hacer, el cumplimiento forzoso no es posible”.¹⁴

La falta contractual es una conducta antijurídica imputable al deudor. El incumplimiento debe ser culposo o doloso. Algunos ordenamientos, que siguen la teoría subjetivista de la valoración de la responsabilidad, toman en cuenta el dolo para agravar la responsabilidad del deudor.

La ejecución forzosa: La ejecución forzosa se da cuando el juez ordena al deudor a dar cumplimiento de la obligación exigible que no ha satisfecho.

En obligaciones de dar, la prestación consiste en la constitución del título traslativo de dominio o en la entrega. Sostenida la negativa del deudor, el juez puede actuar a nombre de éste y otorgar el título de dominio. En las obligaciones de hacer, consiste en el cumplimiento de la conducta prometida.

¹⁴ Ibíd. Pág. 171

En obligaciones donde no se puede sustituir al deudor o hacer cumplir el objeto de la obligación, se sustituye este por la indemnización de daños y perjuicios.

La resolución: Cuando una de las partes no ejecuta las obligaciones de un contrato bilateral, la parte afectada puede pedir la resolución del contrato. Los efectos de la resolución son el aniquilamiento retroactivo de las obligaciones. Adicionalmente, el solicitante, si lo justifica, puede reclamar daños y perjuicios.

2.9. Clasificación de los contratos

“Contratos unilaterales y bilaterales

- a. Contrato unilateral: es un acuerdo de voluntades que engendra solo obligaciones para una parte.
- b. Contrato bilateral: es el acuerdo de voluntades que da nacimiento a obligaciones para ambas partes, llamados también sinalagmáticos”.¹⁵

Cuando en un contrato unilateral existen obligaciones que impliquen la transferencia de una cosa, si ésta se destruye por caso fortuito o fuerza mayor es necesario poder establecer quién debe de sufrir la pérdida. La cosa siempre perece para el acreedor y en los contratos traslativos de dominio el acreedor es el dueño; mientras en los contratos traslativos de uso, el acreedor a la restitución es el dueño y la cosa perece para él.

Si el contrato fuere bilateral no habría posibilidad de plantear el problema, porque esta cuestión supone que siendo las obligaciones recíprocas, una parte no cumple entregando la cosa, por un caso de fuerza mayor y en atención a esto la otra parte debe cumplir, ya que no es imputable el incumplimiento del deudor.

¹⁵ Ibíd. Pág. 31

“Contratos onerosos y gratuitos

- a. Contrato oneroso: es aquél en el que existen beneficios y gravámenes recíprocos, en éste hay un sacrificio equivalente que realizan las partes; por ejemplo, la compraventa, porque el vendedor recibe el provecho del precio y a la vez entrega la cosa, y viceversa, el comprador recibe el provecho de recibir la cosa y el gravamen de pagar.
- b. Contrato gratuito: sólo tiene por objeto la utilidad de una de las dos partes, sufriendo la otra el gravamen. Es gratuito, por tanto, aquel contrato en el que el provecho es para una sola de las partes, como por ejemplo el comodato”.¹⁶

“Contratos aleatorios y conmutativos

- a. Contrato conmutativo: es aquel contrato en el cual las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde el momento que se celebra el acto jurídico, un ejemplo muy claro es el contrato de compraventa de una casa.
- b. Contrato aleatorio: es aquel que surge cuando la prestación depende de un acontecimiento futuro e incierto y al momento de contratar, no se saben las ganancias o pérdidas hasta el momento que se realice este acontecimiento futuro. Ejemplos son el contrato de compraventa de cosecha llamado de esperanza, apuestas, juegos.

Lo que principalmente caracteriza a los contratos aleatorios:

1. La incertidumbre sobre la existencia de un hecho, como en la apuesta, o bien sobre el tiempo de la realización de ese hecho.

¹⁶ Ibíd. Pág. 33.

2. La oposición y no sólo la interdependencia de las prestaciones, por que cuando la incertidumbre cesa, una de las partes gana y la otra pierde.

Es importante señalar que el Diccionario de la lengua española, define al término aleatorio, propio del juego de dados, Perteneiente o relativo al juego de azar”.¹⁷

“Contratos principales y accesorios

- a. Contrato principal: es aquel que existe por sí mismo, en tanto que los accesorios son los que dependen de un contrato principal. Los accesorios siguen la suerte de lo principal porque la nulidad o la inexistencia de los primeros origina a su vez, la nulidad o la inexistencia del contrato accesorio.
- b. Contratos accesorios: son también llamados de garantía, porque generalmente se constituyen para garantizar el cumplimiento de una obligación que se reputa principal, y de esta forma de garantía puede ser personal, como la fianza, en que una persona se obliga a pagar por el deudor, si éste no lo hace; o real, como el de hipoteca, el de prenda, en que se constituye un derecho real sobre un bien enajenable, para garantizar el cumplimiento de una obligación y su preferencia en el pago.

La regla de que lo accesorio sigue la suerte de lo principal, sufre en ciertos casos excepciones, porque no podría existir el contrato accesorio, sin que previamente no se constituyese el principal; sin embargo, el derecho nos presenta casos que puede haber fianza, prenda o hipoteca, sin que haya todavía una obligación principal, como ocurre cuando se garantizan obligaciones futuras o condicionales.

¹⁷ Ibíd. Pág. 35.

Contratos instantáneos y de tracto sucesivo

- a. Contrato instantáneo: son aquellos que se cumplen en el mismo momento en que se celebran, es decir, su cumplimiento se lleva a cabo en un solo acto.
- b. Contrato de tracto sucesivo: es aquel en que el cumplimiento de las prestaciones se realiza en un periodo determinado, y que, por deseo de las partes se puede extender para satisfacer sus necesidades primordiales y éstos términos pueden ser:
 - 1. Ejecución continuada: ejecución única pero sin interrupción.
 - 2. Ejecución periódica: varias prestaciones que se ejecutan en fechas establecidas.
 - 3. Ejecución intermitente: se da cuando lo solicita la otra parte.

Características de las ejecuciones

- a. La ejecución es autónoma de las demás, por lo que cada acto es autónomo.
- b. Existe una retroactividad por cada acto jurídico que se realice.
- c. Si se presenta un elemento antijurídico, lo que procede es anular alguna prestación ya realizada”.¹⁸

“Contrato consensual y real

- a. Contrato consensual: por regla general, el consentimiento de las partes basta para formar el contrato; las obligaciones nacen tan pronto como las partes se

¹⁸ Ibíd. Pág. 38.

han puesto de acuerdo. El consentimiento de las partes puede manifestarse de cualquier manera. No obstante, es necesario que la voluntad de contratar revista una forma particular, que permita por medio de ella conocer su existencia. No es la simple coexistencias de dos voluntades internas lo que constituye el contrato; es necesario que éstas se manifiesten al exterior, que sean cambiadas Ejemplos: mutuo, comodato y depósito.

- b. Contrato real: queda concluido desde el momento en que una de las partes haya hecho a la otra la tradición o entrega de la cosa sobre la que versare el contrato.

Contrato formal, solemne o no solemne, y no formal

Contrato formal o solemne: es aquel en que la ley ordena que el consentimiento se manifieste por determinado medio para que el contrato sea válido. En la legislación se acepta un sistema ecléctico o mixto respecto a las formalidades, porque en principio, se considera que el contrato es consensual, y sólo cuando el legislador imponga determinada formalidad debe cumplirse con ella, porque de lo contrario el acto estará afectado de nulidad.

Contrato privado y público

- a. Contrato privado: es el realizado por las personas intervinientes en un contrato con o sin asesoramiento profesional. Tendrá el mismo valor que la escritura pública entre las personas que los suscriben y sus causahabientes.
- b. Contrato público: son los contratos autorizados por los funcionarios o empleados públicos, siempre dentro del ámbito de sus competencias, tiene una mejor condición probatoria. Los documentos notariales son los que tienen una mayor importancia y dentro de ellos principalmente las escrituras públicas.

Contrato nominado o típico e innominado o atípico

- a. Contrato nominado o típico: es aquel contrato que se encuentra previsto y regulado en la ley. Por ello, en ausencia de acuerdo entre las partes, existen normas dispositivas a las que acudir.
- b. Contrato innominado o atípico: es aquel para el que la ley no tiene previsto un nombre específico, debido a que sus características no se encuentran reguladas por ella. Puede ser un híbrido entre varios contratos o incluso uno completamente nuevo. Para completar las lagunas o situaciones no previstas por las partes en el contrato, es necesario acudir a la regulación de contratos similares o análogos.

Es importante mencionar que los contratos innominados no son los que no están previstos por el Código Civil, porque todos los contratos lo están; simplemente son los que no están nombrados en sus artículos aunque, por supuesto, al ser contrato, el Código los regula”.¹⁹

¹⁹ Ibíd. Pág. 39.

CAPÍTULO III

3. El servicio de practicaje

3.1. Antecedentes históricos del practicaje

El practicaje es una de las instituciones más antiguas del Derecho Marítimo. Actualmente se constituye como un servicio público de la navegación. Los prácticos prestan su servicio al Estado en la entrada y la salida de los puertos y otros lugares que debido a las necesidades en la seguridad se hacen necesarios. Esta necesidad se justifica porque por muy cuidadosos que sean los portulanos y derroteros nunca podrán expresar los detalles que en un momento determinado pueden llegar a ser esenciales, además de las variaciones y eventualidades que pueden surgir en la costa y en las condiciones particulares de cada puerto.

Por otro lado, la etimología de las palabras piloto-práctico provienen del holandés “peilen” que significa medir y “loot” cuyo significado es escándalo, que hacen referencia al navegar por lugares difíciles con la sonda siempre a mano, con el objeto de tener constancia permanente de la profundidad del agua bajo la quilla del barco. Exceptuando a España y Guatemala que utiliza la palabra práctico, el resto de naciones usa la conocida expresión piloto en sus diferentes modalidades idiomáticas.

En el ámbito marítimo atlántico del siglo XVI surgen las Leyes de Wisby que contemplan la figura del práctico de una manera arcaica. Estas leyes, entre otras cosas, contempla la existencia de unos pilotos costeros que se comprometen a conducirlo al lugar de su carga o descarga hasta o desde las cadenas del puerto, y por la cual es correspondiente al patrón y los marineros. El gasto del practicaje corre por cuenta de los mercaderes propietarios de la mercancía.

En el derecho marítimo francés de la segunda mitad del siglo XVI nace el *Guidon de la Mer* que regula el servicio de practicaje, distinguiendo entre los pilotajes que son los derechos de los prácticos que toman los maestros de navío al entrar o salir de las radas o pasando costas peligrosas. Habrá que esperar hasta la posterior ordenanza de la marina francesa de 1681 donde se encuentra una regulación específica para los prácticos en el Título III del Libro IV dedicado a la Policía de puertos y costas.

El ámbito mediterráneo del siglo XVII se observa la pragmática del uno de Septiembre de 1697 de la Isla de Malta, que dedica su Título V a pilotos, naocleros y vigías y establece como amplias obligaciones de los primeros disponer la partida de la nave, vigilar durante toda la singladura, imponer órdenes al naoclero y cuando sea preciso tocar fondo, levar anclas, plegar o cambiar las velas y variar las rutas.

Influidos fuertemente por la ordenanza francesa de 1681, la República de España establece las ordenanzas generales del consulado de Bilbao de 1737, que contemplan al piloto como segundo oficial de la nave o de costa, si bien es cierto que el Consulado Vasco ya había reglamentado la materia con anterioridad en la ordenanza de pilotos de 1561, la de 1596 sobre retribución de los pilotos, la de 1612 sobre pilotos prácticos y la de 1681 sobre aranceles. Se entendía por pilotos de costa a los encargados de entrar en el puerto las naves que se presenten hasta ponerlas en el surgidero acostumbrado así como para sacarlas hasta la barra cuando hayan de salir a la mar a cambio de ciertos emolumentos.

El práctico apenas se menciona en la codificación del Código de Comercio del siglo XIX de la República de España debido a que su cauce normativo está orientado en leyes especiales que tratan la organización administrativa del servicio más que a los aspectos jurídicos. En suma, la privatización del derecho marítimo se manifiesta en la ubicación fuera del Código de dos contratos auxiliares del transporte marítimo: el contrato de remolque y el contrato de practicaje.

El Código de Comercio de 1829 de la República anteriormente descrita, hace pocas alusiones al practicaaje. El Artículo 612.2 del Código de Comercio de 1885 de la República de España, tampoco regula la figura del práctico de puerto ni el contrato de practicaaje, pues tan sólo se introducen unas pocas menciones sobre la obligación que tiene el capitán de pedir práctico en los puertos, asimismo el Artículo 807 del mismo cuerpo legal, establece la consideración de los gastos de practicaaje como avería simple y el Artículo 834 del Código anteriormente descrito, preceptúa el supuesto de abordaje con práctico a bordo.

Los precedentes modernos de la normativa administrativa sobre el práctico y el servicio de practicaaje se localizan en las ordenanzas generales de la armada de 1793 complementados por las bases generales aprobadas por el reglamento operativo de 11 de marzo de 1886, las cuales dieron una nueva configuración al servicio.

Según el reglamento operativo del 12 de noviembre de 1906 se entiende por practicaaje: el acto de conducir o guiar un barco al fondeadero y dejarlo anclado en él o viceversa.

En la Ley de Comunicaciones Marítimas del 14 de junio de 1909 dispuso la reforma de la legislación de practicaajes y amarrajés. El reglamento operativo de 13 de octubre de 1913 estructura la ordenación general del servicio de prácticos, haciéndoles responsables de la derrota de la nave desde que la abordan hasta que la dejan indicar al capitán los rumbos que debe seguir para conseguirlo.

“Tal reglamentación fue sufriendo posteriores modificaciones hasta solidificar unas condiciones mínimas y comunes para todos los prácticos de puerto con la orden de 18 de noviembre de 1932. El Reglamento General de Practicaaje de 4 de julio de 1958 vino a refundir la dispersión de la codificación. Esta ordenanza estuvo vigente poco tiempo. Por fin, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 24 de Noviembre de 1992 y el Reglamento General de Practicaajes de

uno de marzo de 1996 viene a hacer un nuevo planteamiento normativo del práctico y del contrato de practicaje”.²⁰

3.2. El modelo del practicaje estatal

“Se Incluye en este apartado a los países que tienen establecido el practicaje bajo la competencia directa de la autoridad central del Estado a través de funcionarios o empleados públicos. Es seguido por los países escandinavos y en el ámbito mediterráneo por Portugal y Grecia.

La configuración y organización del servicio de practicaje en estos Estados reúne características comunes que fundamentalmente son:

- a. Una regulación moderna de la prestación del servicio de practicaje con disposiciones recientemente promulgadas que actualizan las concretas exigencias técnicas de seguridad que requiere el practicaje, con especial atención a los buques peligrosos o contaminantes y a una matizada concepción del practicaje.
- b. La consideración de los prácticos como empleados o dependientes civiles de un organismo de la administración marítima del Estado que actúa como órgano superior de control fijando las condiciones técnicas de prestación, la tarifa o las exigencias para el licenciamiento de los prácticos.
- c. Siguiendo la tónica dominante del derecho comparado, el práctico tiene la condición de un asesor o consultor del capitán al cual corresponde la total responsabilidad”.²¹

²⁰ Navajas Rebollar, Miguel. **Monografías jurídicas. Régimen jurídico-administrativo de los puertos.** Pág. 189

²¹ Fernández Guerra, Ramón. **El práctico de puerto y el contrato de practicaje.** Pág. 28

3.3. Competencia portuaria sobre el practicaje

Puede establecerse dos sistemas generales de prestación del servicio de practicaje: el esquema corporativo en mayor o menor medida privatizado y el modelo de organización estatal del servicio, generalmente ejercitado por funcionarios o empleados públicos. Sin embargo puede existir un sistema como ocurre en algunos puertos nordeuropeos en el que el practicaje viene siendo ejercitado bajo la administración municipal. Queda un tercer modo mixto público y privado para los profesionales del practicaje dentro de un mismo sistema.

3.4. Corporaciones de prácticos

Según el Artículo 26 del Reglamento General de Practicaje de la República de España, establece que, la agrupación de los prácticos de cada puerto constituye la corporación de prácticos, que tendrá carácter de agrupaciones profesionales y gozará de personalidad jurídica con capacidad para adquirir y poseer bienes de cualquier especie y para celebrar toda clase de actos y contratos, ostentando la condición de armador a todos los efectos en cuanto a las embarcaciones a su servicio.

Y según el Artículo 19 de ese cuerpo legal; dispone que, estas corporaciones, pertenezcan con carácter obligatorio todos los prácticos que presten servicio en el puerto correspondiente, dependen de la subsecretaría de la marina mercante, y tienen las siguientes atribuciones:

- a. Velar por el prestigio de sus componentes y proponer a la autoridad local de Marina la imposición de correcciones disciplinarias a sus miembros por los hechos que, sin ser constitutivos de delito o falta, sean contrarios al prestigio de la profesión o la honorabilidad de sus componentes.

- b. Vigilar, bajo las instrucciones y previa conformidad de la autoridad local de Marina, el régimen de actividad de sus componentes para la consecución del mejor servicio.
- c. Asesorar a los organismos oficiales en cuestiones propias de sus funciones.
- d. Elevar al Ministerio competente, por mediación de la autoridad local de Marina, las mociones que crea pertinentes para la mayor eficacia en el funcionamiento de la corporación.
- e. Crear, de estimarlo conveniente, instituciones de previsión social entre sus componentes, sin perjuicio de lo preceptuado en las disposiciones que regulan la mutualidad de prácticos de puerto.
- f. Administrar los fondos privativos de la corporación.
- g. Velar por el cumplimiento de las disposiciones dictadas o que se dicten por el Ministerio de Trabajo sobre relaciones laborales entre la corporación y el personal administrativo, auxiliar o subalterno, fijo o eventual al servicio de aquélla y asimismo de las normas que sobre seguridad e higiene en el trabajo.

Las corporaciones de prácticos responderán ante la autoridad local de la Marina en los casos de infracción de este Reglamento y del incumplimiento de las órdenes e instrucciones que hubieran recibido de dicha autoridad. Las sanciones económicas que se impongan a estas corporaciones serán satisfechas a prorratio entre los prácticos que las constituyan.

3.5. Practicaje en el derecho español

Las disposiciones normativas sobre el practicaje en el ordenamiento jurídico español asocian normas de distinta naturaleza, pública y privada, en las que predomina globalmente la configuración jurídica del practicaje como servicio

portuario. Es decir, en la institución del practicaaje hay dos vertientes: una de carácter administrativo que regula las relaciones contractuales entre la autoridad portuaria, titular del servicio, y los concesionarios del mismo en régimen de gestión indirecta sometido al Derecho Privado y en su defecto a la legislación de contratos del Estado; y otra en la que las obligaciones contractuales entre quien presta el servicio y quien lo disfruta, se sustancian en el contrato privado de practicaaje, el cual está sometido a la normativa mercantil y civil correspondiente.

La escasa regulación del practicaaje en el Código de Comercio de 1885 se debe a que la figura participaba de un componente público que explica la abstención del Código a la hora de detenerse en la relación obligacional del practicaaje.

La preeminencia de la reglamentación administrativa se observa por ejemplo en materia de ordenación del servicio y tarifas que sustrae tales cuestiones a la negociación privada. De ahí, que prácticamente, a lo largo de todo este siglo, la disciplina legal básica de la institución recaiga en el Reglamento General de Practicaaje y en las pocas disposiciones del Código de Comercio que contemplan de una forma aislada varios supuestos de practicaaje.²²

Así, el Artículo 612 del Código de Comercio de la República de España establece como inherentes al cargo de capitán, la obligación de pedir práctico a costa del buque en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación y más especialmente cuando haya de entrar en puerto.

Todavía la obligación de solicitar los servicios del práctico permanece en el ámbito privado de la navegación de solicitar los servicios del práctico permanece en el ámbito de la navegación. Será posteriormente cuando por la seguridad marítima se instaure el practicaaje obligatorio que a pesar de todo aún reserva un componente contractual mercantil de indudable relevancia.

²² Ibíd. Pág. 33

Otra mención que recoge el Artículo 602 del mismo cuerpo legal, instituye que, sobre el práctico que afecta a su naturaleza, cuando obliga al capitán a hallarse sobre la cubierta en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de los puertos a menos de no tener a bordo práctico en el ejercicio de sus funciones.

La expresión, tomar el mando, induce a confusión, pues inequívoco que la jefatura de la nave y del viaje marítimo corresponde al capitán, el cual manda la tripulación y dirige el buque. La polémica que sobre la interpretación de este apartado se ha producido podría superarse entendiendo que tomar el mando en este caso equivale a dirigir la maniobra náutica para el acceso o la salida del puerto, circunstancia que requiere la presencia física y la supervisión personal del capitán.

Esto explica que si ha embarcado práctico, el capitán pueda liberarse de la determinación concreta de la maniobra, lo que no impide que en ambos supuestos responda por los actos de aquel.

El Artículo 834 del Código de Comercio de la República de España instituye, que a partir de dichas relaciones generales entre capitán y práctico, contempla el supuesto concreto de abordaje con práctico a bordo diciendo: si los buques que se abordan tuviesen a bordo práctico ejerciendo sus funciones al tiempo del abordaje no eximirá su presencia a los capitanes de las responsabilidades en las que incurran; pero tendrán estos, derecho a ser indemnizados.

Otras menciones concretas del practicaaje de menor importancia, lo establece el Artículo 580.3 del Código descrito anteriormente, que se refieren al establecimiento para los derechos del pilotaje de un alto grado de preferencia en el orden de créditos, con ocasión de la venta judicial de un buque para pago de acreedores.

Como quiera que el practicaaje puede ser reputado objetivamente como acto de comercio pues está comprendido en el código, y subjetivamente se celebra entre

el naviero que es el empresario marítimo y el práctico, la consecuencia es que el contrato de practicaaje en tanto que contrato de arrendamiento de obra ha de regirse por las disposiciones contenidas en el propio código, por los abusos del comercio observados generalmente en cada plaza y a falta de ambas reglas por las normas del Derecho común.

En el orden jurídico público del practicaaje en España está regulado en los artículos 102 a 104 y en la disposición transitoria segunda de la Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante y en vigor el Reglamento General de Practicaaje del uno de Marzo de 1996.

“Con la promulgación de la Ley de Puertos estructuralmente se produce un cambio fundamental con la atribución de la titularidad del servicio de practicaaje a la autoridad portuaria en detrimento de la administración marítima. La primera se hace cargo de la fijación de las condiciones y el control de las prestaciones, las tarifas y la potestad sancionadora mientras que la segunda sólo conserva facultades en la habilitación profesional de los prácticos. En consecuencia el practicaaje es un servicio portuario en régimen de gestión indirecta por las corporaciones de prácticos, las cuales ya no tienen consideración de entidades de Derecho Público”.²³

La disposición transitoria segunda contempla los actuales prácticos de puerto y su relación con la nueva configuración del servicio bajo la Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante en la que destaca el compromiso que asumen las autoridades portuarias, mientras existan prácticos en las condiciones anteriores a la Ley, de contratar los servicios con las respectivas corporaciones o entidades que las sustituyan.

Por su parte, el Reglamento General de Practicaaje de 1996 recoge en su texto todas las disposiciones que son de aplicación de la Ley de Puertos en materia de

²³ Ruiz Soroa, José María. **La nueva regulación de la marina mercante**. Pág.154

practicaje que en varias ocasiones reproduce textualmente mientras que en otros se conforma con una referencia más genérica.

Asimismo, la nueva disposición reglamenta los requisitos profesionales y el régimen sancionador de los prácticos y del practicaje. Aunque formalmente, puede decirse que el Reglamento General de Practicaje de 1996 disciplina la materia en consonancia con los mandatos legales de la Ley de Puertos, algunos aspectos sustantivos de gran relevancia son herederos directos del ya derogado Reglamento General de Prácticos de 1958.

3.6. Gestión de servicios portuarios

La prestación de los servicios portuarios en general puede realizarse directamente por las autoridades portuarias, o bien siempre que el servicio no implique ejercicio de autoridad mediante gestión indirecta por cualquier procedimiento reconocido en las leyes. En esta línea, el practicaje, según el Artículo 102.3 de la Ley de Puerto del Estado y el Artículo 5.1 del Reglamento General del Practicaje, se ejercerá en los puertos que dependan de la administración central, por la autoridad portuaria correspondiente, que a su vez podrá gestionar directamente el servicio o bien contratarlo con terceros bajo un modelo de gestión indirecta.

Pero dicha modalidad de gestión es por el momento tan solo teórica, pues en los puertos españoles, salvo excepciones, el único practicaje existente es el desempeñado por los prácticos profesionales agrupados en corporaciones.

Por tanto, la gestión directa del practicaje tiene hasta ahora un limitado interés en tanto que posibilidad de futuro, como fórmula de transformación de la gestión indirecta por terceros y su sustitución por la gestión directa por parte de la autoridad portuaria. Tal idea se corrobora con la ley portuaria, que al contemplar el servicio de practicaje, no se pronuncia, con una pseudo-apariencia de neutralidad sobre un modo u otro de gestión, por lo que hay que acudir a la disposición

transitoria segunda de la misma ley para encontrar las bases del régimen jurídico actual de practicaje. Desde una vertiente jurídica no es riguroso que el régimen jurídico de una institución se fije con carácter general en el articulado sustantivo de la ley para luego tergiversar reiteradamente los principios generales adoptados en las disposiciones transitorias de la norma.

3.7. Servicio de practicaje

Entre los objetivos generales asignados a las autoridades portuarias destacan: 1º La realización, autorización y control de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico y los servicios portuarios. 2º El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.

Pues bien siendo los servicios portuarios las actividades tendientes a la consecución de dichos fines, tendrán entre otros, el carácter de servicio portuario. El practicaje se consideraba servicio añejo a los puertos, el remolque portuario, el fondeo y el movimiento de embarcaciones en puerto. Parece claro que el practicaje aunque no deja de ser una actividad comercial, como medida de seguridad es predominantemente una operación marítima vinculada con el tránsito portuario. Concomitantemente el practicaje es un servicio portuario que va mucho más allá de la actividad portuaria, lo que conlleva a una acentuada intervención administrativa en su régimen jurídico y de prestación, estando atribuida esta última a la autoridad portuaria como la titular del servicio.

Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a los capitanes de buques y artefactos flotantes, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y en los límites geográficos de la zona de practicaje en condiciones de seguridad.

En la mayor parte de los puertos mundiales así como en canales y ríos y en algunas zonas extra portuarias, como son los llamados dispositivos de separación del tráfico marítimo, es preceptiva la utilización de los servicios de un practico cuya misión, es puramente asesora y no tiene responsabilidad alguna sobre los accidentes que puedan suceder a bordo a no ser que estos sean debidos a un error del práctico como puede ser indicar un rumbo equivocado u otros errores que estén indicados en los reglamentos oficialmente promulgados. Salvo estos casos, la responsabilidad es, únicamente del capitán del buque.

Las tarifas del practicaje son relativamente elevadas y dependen, no solamente del tamaño del buque, sino también del tiempo que el práctico debe de permanecer a bordo que, en algunos casos, es largo, como sucede en los puertos fluviales situados lejos de la desembocadura.

3.8. Régimen sancionador del practicaje

“Desde el punto de vista legal, la tipificación de las diversas infracciones administrativas que pueden cometer los prácticos se encuentran recogidas con carácter general en los artículos 114 de la Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante.

Con respecto a dicha norma el reglamento general de practicaje, en el numeral 3 del Artículo 25 preceptúa, el cuadro de infracciones establecido en la Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante en relación con el practicaje se entiende completado con las especificaciones introducidas por este reglamento, que sin constituir nuevas infracciones ni alterar la naturaleza de las que la Ley determina contribuyen a la más correcta identificación de las conductas tipificadas por aquella”.²⁴

²⁴ Marroquín Mochales, Víctor. **Reclamaciones frente a los actos de las administraciones portuarias. Régimen de infracciones y sanciones.** Pág. 221.

“La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y el Reglamento General del Practicaje, clasifican las infracciones en leves, graves y muy graves y cada uno de tales categorías, se diferencian las que se refieren al uso del puerto y sus instalaciones, a la seguridad marítima, a la ordenación del tráfico marítimo y a la contaminación del medio ambiente; estas se refieren únicamente a las infracciones en atención al bien jurídico protegido.

Por tanto, en la prestación del practicaaje como servicio portuario a través de gestión indirecta y en tanto que actividad sujeta a contrato con la autoridad portuaria, la organización gestora, puede cometer infracciones independientemente de las específicas en que puedan incurrir personalmente en el desempeño de sus funciones que normalmente caerán en el ámbito de las faltas contra la seguridad o la ordenación del tráfico marítimo. Por consiguiente, los límites materiales de cada género de infracciones son diversos según se trate de conductas imputables a la entidad que presta y organiza el servicio o bien al comportamiento técnico y personal del práctico en servicio”.²⁵

“En las infracciones administrativas contempladas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, existe una conducta particularizada a los prácticos o al servicio de practicaaje. Y se encuentra normada una infracción leve, esta es aquella que ocasiona lesión física que no da lugar a baja por incapacidad laboral o que causa daños inferiores, siempre que no se ponga, la seguridad del buque o de la navegación; y refiriéndose a la actividad de practicaaje prestada mediante contrato el incumplimiento de los reglamentos de servicio y policía de puerto, del reglamento general de practicaaje y demás normas reglamentarias que regulen las actividades portuarias.

Las infracciones graves en el servicio de practicaaje se encuentran determinadas en la Ley y en el Reglamento, y estas se definen como las acciones u omisiones que originen daños personales que requieran una baja por incapacidad laboral

²⁵ Fernández Guerra, Ramón. **El práctico de puerto y el contrato de practicaaje**. Pág. 51

superior a siete idas, o daños materiales o perjuicios, además, son también infracciones muy graves, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación. No obstante en este apartado se incluye en primer lugar, la omisión por el capitán de solicitar los servicios de practica que resulten obligatorios aunque es evidente que esta infracción afecta al capitán de la nave pero no al práctico ni a la entidad de que dependa.

Y por último, se cuenta con las infracciones muy graves contra la seguridad marítima y se definen como las acciones u omisiones del práctico de servicio que se encuentre en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias sicotrópicas a consecuencia se puede alterar su capacidad para desempeñar sus funciones, es decir la alteración de la capacidad funcional de práctico fuera de las condiciones de seguridad objetivamente requeridas, asimismo son faltas muy graves contra la seguridad marítima el incumplimiento de los límites geográficos del servicio cuando suponga grave peligro para la seguridad y, la falta de prestación del servicio cuando este sea obligatorio y entrañe un grave riesgo para la seguridad de las vidas humanas y para la navegación”.²⁶

“Una cuestión muy importante que hay que resolver antes de entrar en el régimen de sanciones y en la determinación de responsables, es la atribución de la competencia sancionadora sobre quienes desempeñan el servicio, orgánica e individualmente. En principio la autoridad portuaria como titular del servicio tiene competencia para establecer las condiciones de prestación, las tarifas así como la competencia sancionadora en los términos previstos en la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Así como también para sancionar directamente a los prácticos se encuentra en la ley y en el reglamento descritos anteriormente y está podrá sancionar a los prácticos por incumplimiento de las condiciones de prestación de servicios contenidas en la ley y reglamento correspondientes.

²⁶ Fernández Guerra, Ramón. **El práctico de puerto y el contrato de practica**. Pág. 54

Simultáneamente a la competencia disciplinaria que sobre los prácticos tiene la autoridad portuaria, aparece la competencia de las autoridades marítimas para imponer sanciones a los profesionales del practicaaje en las materias vinculadas con la pura prestación náutica del servicio de asesoramiento. Así que con carácter genérico la autoridad competente para la imposición de sanciones, según el Artículo 123 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en caso de infracción leve que afecte a la seguridad marítima o a la ordenación del tráfico, la autoridad sancionadora adecuada es el capitán marítimo. Si la infracción es grave, la sanciona la Autoridad Portuaria y la Dirección General de la Marina Mercante. Y por último, si la falta es muy grave corresponde su punición a la autoridad administrativa superior de transporte.

En conclusión, los prácticos pueden ser sancionados por la autoridad portuaria disciplinariamente de un modo personal. Y también la corporación o entidad de agrupación local de prácticos cae bajo el control sancionador de la Autoridad del Puerto. Además, en las faltas contra la seguridad marítima en que pueda incurrir el práctico tienen competencia las autoridades de la Administración marítima.

Como responsables de las infracciones administrativas en el servicio de practicaaje y por tanto del pago de las multas aparecen tanto el titular del contrato de prestación del servicio como el práctico en el ejercicio de su función”.²⁷

3.9. Elementos del contrato de practicaaje

“Elementos personales: El práctico es un sujeto particular que hace un negocio por cuenta propia con los empresarios marítimos y como elemento personal presenta ciertas dificultades debido a su consideración como empleado público, que presta un servicio obligatorio cuyo control le corresponde a la administración, a través de un negocio privado como es el contrato de practicaaje. Y que tanto su

²⁷ Ibíd. Pág. 56

habilitación como su nombramiento se hacen por un procedimiento típico administrativo del Estado”.²⁸

El práctico es la persona que asesora a los capitanes de buques y cualquier artefacto flotante para facilitar su entrada y salida de los puertos. En los movimientos tanto interiores como exteriores de los buques, en fondeos, atraques y desatraques así como en otras áreas indicando la derrota conveniente de las naves y las maniobras náuticas necesarias para una mayor seguridad.

“El práctico es el profesional de la marina habilitado para ejecutar materialmente la prestación a que sea obligado con el naviero. Para ello tendrá que tener la disposición de los medios necesarios para el acceso y servicio del buque que le permitan hacer su función. Una vez embarcado en condición de prestar su obra asesora, y aconseja al capitán de la nave dándole informaciones sobre las circunstancias de navegación meteorológicas o de cualquier otra índole que pueda mermar la seguridad de la navegación. Asimismo el práctico, en tanto que el consejero náutico, da indicaciones al capitán sobre el gobierno y maniobra del buque que este no tiene obligación perentoria de seguir. Ciertamente que el capitán atiende las observaciones hechas por el práctico. Pero no olvidemos que aquel es quien ostenta el mando del buque en todo momento”.²⁹

El práctico es el sujeto que presta sus servicios de asesoramiento al capitán. Parece entonces que el práctico ni tan siquiera ostenta la dirección náutica de la maniobra del buque.

Según el reglamento para el gobierno y policía de los puertos de la República de Guatemala, La titulación requerida para optar a práctico es el título de capitán de nave o de piloto práctico, en el ejercicio de la profesión y para optar a un curso de

²⁸ Ibíd. Pág. 79

²⁹ Ibíd. Pág. 80

práctico deberá someterse a una evaluación para estudiar un año en escuela de marina del comando naval del Pacífico.

El Naviero Es la persona encargada de avituallar o representar al buque en el puerto en que se halle, así como también se entiende por la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos se dedica a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales. Por tanto es naviero quien utiliza la flota comercial con un propósito de navegación mercantil, excluyente de empresarios de buques, pesqueros deportivos o de otro tipo.

En el contrato de practicaje son partes contratantes el naviero y el práctico, aunque por cuenta del primero los servicios sean solicitados por el capitán o el consignatario.

Es habitual que el personal del buque efectúe la petición de servicios al práctico, con anticipación, en función de las circunstancias de cada puerto. Realizado el servicio se factura su importe según las tarifas internacionales, la cual abona el consignatario.

Elementos formales: El contrato de practicaje está sujeto a ciertos requisitos formales, de cumplimiento inexcusable para la inscripción registral. En efecto, el contrato en el que se constituya solamente podrá otorgarse por escritura pública, por documento privado que firmen los interesados o sus apoderados.³⁰

³⁰ Charchal Ramos, Ludwing Orlando. **Ausencia de regulación legal de la hipoteca naval en el derecho sustantivo mercantil guatemalteco.** Pág. 47.

3.10. Obligaciones de los sujetos del contrato de practicaje

Obligaciones del práctico

Como ya se ha visto la obligación principal del práctico consiste en realizar su obra con la debida diligencia. Sin embargo, la materialización concreta de su prestación se difumina en los textos legales. La evolución culmina con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y el Reglamento General del Practicaje de 1,996 que conceptúan el practicaje como un mero asesoramiento de seguridad para los capitanes de los barcos en las maniobras portuarias. Pero el práctico no tiene ni el mando ni la dirección náutica del gobierno del buque que reside en el capitán. Esto supone que la responsabilidad de la ejecución de la operación recae sobre este último, lo que no implica proclamar sin más la exoneración de responsabilidad del práctico, pues éste incurrirá en tal cuando no preste el consejo adecuado, por acción u omisión.

La responsabilidad tanto contractual como extracontractual del práctico surge por tanto a consecuencia de la inexactitud, error u omisión en el asesoramiento de la derrota conveniente de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisas para velar por la seguridad de la navegación.

Pero si el capitán se niega a seguir sus indicaciones, lo cual ya no se debe hacer necesariamente por escrito, el práctico queda exento de responsabilidad del consejo emitido y por supuesto de los daños al buque o a terceros. Aunque el práctico debe ejecutar sus obligaciones con prontitud y diligencia, desde la perspectiva reglamentaria vigente se ha suprimido la consideración del retraso en la prestación por el práctico que tenía el antiguo Artículo 22 del Reglamento General del Practicaje de 1958 cuando en tal caso si el buque se mantenía sobre la máquina más de media hora, el práctico sólo quedaba autorizado a reclamar el 50% del importe total de los servicios prestados. Esta penalidad económica ha desaparecido del actual Reglamento General del Practicaje.

El desistimiento cautelar y provisional de la prestación del practicaje sin que suponga un incumplimiento del contrato se contempla en el Artículo 24.3 del Reglamento General del Practicaje que preceptúa: cuando el práctico considere arriesgada una maniobra por razones de calado, mal tiempo o cualquier otra causa, podrá desaconsejar su realización, justificando su decisión ante la autoridad portuaria, quedando la reanudación de la maniobra y la continuación del servicio a resultas de la decisión de aquella. Y el Artículo 102.8 de la Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante, establece que, si el práctico no aceptase la resolución dada, la discrepancia la resolverá el capitán marítimo. Y si la administración marítima ordena el servicio, el práctico no puede negarse a hacerlo pues incurrirá en responsabilidad contractual frente al naviero que ha requerido su obra y en responsabilidad administrativa frente a las autoridades marítimas y portuarias.

Obligaciones del naviero

Es necesario establecer el principio general según el cual las tarifas exigibles por la prestación de servicios portuarios tienen el carácter y la consideración legal de precios privados, según lo establece el Artículo 70.2 de la Ley de Puertos de Estado y de la Marina Mercante. Desde esta perspectiva, el entendimiento de las tarifas del puerto como precios privados significa, que a diferencia de lo que ocurre con los precios públicos, no existe intervención formal previa del Ministerio de Economía y por otra parte, la eventual impugnación de la disposición administrativa de carácter general determina las tarifas máximas y mínimas de las prestaciones portuarias.

En el contrato de practicaje la principal obligación que asume el naviero cuyo buque utiliza el servicio es la de pagar la tarifa correspondiente. A esta obligación pecuniaria del armador hay que añadir el deber que tiene el capitán de colaborar con el práctico en la maniobra de practicaje, informándole del estado del buque o

cualquier incidencia cuyo conocimiento sea preciso para que éste último preste el servicio adecuadamente.

El pago de las tarifas de practicaaje da lugar a un privilegio marítimo integrante de un derecho real de garantía sobre el buque que ha venido siendo reconocido en la generalidad de las disposiciones, que fijan el orden de preferencia para la realización de los créditos marítimos privilegiados. Según el artículo 2.1 del Convenio de Bruselas de 10 de Abril de 1926, el carácter de privilegiados sobre el buque y fletes vienen dados en el siguiente orden: costas judiciales, gastos para la conservación y venta del buque, los derechos de puerto, los impuestos y los gastos de pilotaje.

3.11. Naturaleza de la profesión de práctico

La prestación del servicio de practicaaje ha presentado determinadas características especiales que le destacan de la prestación del resto de servicios portuarios; las causas de esa diferente manera de prestación pueden ser debidas a la diferencia en cuanto a la titularidad del servicio, correspondía a la autoridad de marina y por otra parte, la especialidad y alto grado de cualificación profesional requerida por los técnicos encargados de llevar a cabo el servicio de practicaaje, a lo que se une el que se trata de un servicio del que depende no tanto la mayor o menor eficacia y rapidez del transporte marítimo, sino un valor aun superior como es la propia seguridad marítima.

De esta manera, el servicio de practicaaje, es un servicio público, que ha venido siendo prestado por unos profesionales prácticos de puerto, los cuales entran dentro de la categoría de lo que la doctrina conoce como ejercicio privado de funciones públicas, de tal manera que los prácticos de puerto ejercitan su profesión que constituye una verdadera función pública encaminada a la prestación de un servicio público, considerados funcionarios públicos.

3.12. Concepto de contrato de practicaaje

Antes de proceder a establecer la noción obligatoria del acuerdo de practicaaje hay que admitir la existencia de una figura contractual pues su tradicional prestación como servicio público obligatorio, de seguridad marítima, con tarifas autorizadas por la administración, ha conducido a algún concepto de naturaleza mercantil a favor de un tratamiento jurídico administrativo de la materia. Y para tal efecto puede conceptualizarse como aquel en virtud del cual el práctico a bordo se obliga a cambio de una tarifa o precio que recibe del naviero, a asesorar al capitán del buque, indicándole las maniobras náuticas que son precisas por razones de seguridad para la navegación portuaria y en otras aguas navegables.

Fernández Ruiz desde una perspectiva descriptiva centrada en la conducción del buque como cuestión clave, define el contrato de practicaaje como aquel en virtud del cual el práctico, mediante una retribución que percibe del naviero, se compromete a amarrar o desamarrar un buque o a conducirlo dentro o fuera de un puerto determinado.

Sánchez Calero lo describe de otra forma, El contrato de practicaaje es un contrato auxiliar de los contratos de fletamento y transporte en que el capitán, en nombre del naviero contrata los servicios de un práctico como asesor técnico en la indicación de maniobras o rumbos, que recibe en contraprestación una determinada remuneración.

3.13. Características generales del contrato de practicaaje

Aunque algún sector de la doctrina rechaza la noción de contrato para referirse a las relaciones obligacionales impuestas al margen de la autoridad de la voluntad de las partes, lo cierto es que esto no impide tolerar la categoría de contrato forzoso o dictado, pues pese a su origen extraño a las partes, el desenvolvimiento del pacto se realiza bajo las pautas generales de la contratación mercantil y civil, aunque la puntual ejecución de las prestaciones esté previamente determinada con carácter general e inderogable. De esta manera, en materia de

responsabilidad civil, en el supuesto de eventual negligencia del práctico contratado, sea o no el de turno, sería un contrasentido exigírsela en vía de responsabilidad extracontractual, cuando el naviero ha pagado un precio privado por disfrutar, aunque sea forzosamente del servicio.

La doctrina española resume los caracteres que presenta el contrato de practicaaje en la constitución de un acuerdo:

- a. Bilateral oneroso: se celebra entre dos partes contratantes (de un lado el práctico que presta el servicio y de otro el naviero que como empresario marítimo que explota el buque, lo recibe a cambio del abono de la tarifa). Es oneroso según el Artículo 1,274 del Código de Comercio de la República de España, porque el práctico tiene la carga de prestar reglamentariamente su servicio y el eventual uso de sus embarcaciones de practicaaje, en tanto que el naviero sufre el perjuicio patrimonial de tener que abonar el precio de la obra desplegada por aquel.
- b. Es Consensual según el Artículo 1,262 del Código de Comercio de la República de España, porque se perfecciona con la mera solicitud del servicio por el capitán o el consignatario, pues se entiende que el práctico está en permanente oferta al público, la petición del servicio verbalmente, en forma escrita o de otro modo equivale a la aceptación del contrato.
- c. Atípico: apenas encuentra una fragmentara regulación en el ordenamiento jurídico. Esta ausencia de tipicidad legislativa se ve paliada en algunos aspectos por las disposiciones de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y del Reglamento General del Practicaaje pero habrá que acudir a las normas del Código de Comercio para contemplar el régimen jurídico aplicable al pacto.
- d. Mercantil: es un acto de comercio que aunque no está regulado por el Código de Comercio sí ha sido contemplado en varios preceptos con menciones

entre otras la actividad del práctico, el abordaje con práctico a bordo o la naturaleza de los gastos de pilotaje, y en normas internacionales en el derecho comparado se conceptualiza dentro del ámbito mercantil.

- e. Arrendamiento de obra: una de las partes se obliga a ejecutar otra por precio.

CAPÍTULO IV

4. Régimen jurídico de responsabilidad del practicaaje

4.1. Responsabilidad contractual del práctico frente al naviero

El práctico al desempeñar su función lo hace a través del contrato de practicaaje que efectúa con consignatarios, capitanes y armadores. Y en esta figura contractual existe poco margen a las partes para determinar el contenido de la obra a realizar por el práctico, pues la ley establece que el adecuado asesoramiento al capitán para la realización de las maniobras portuarias, es el resultado que exige la prestación del practicaaje.

En este sentido, el reglamento general de practicaaje, en el Artículo 24.2, establece que, sin perjuicio de la responsabilidad civil que para el capitán o naviero, el práctico será responsable de los daños causados al propio buque o a terceros, producidos por inexactitud, error u omisión en el asesoramiento de la derrota conveniente de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisas para velar por la seguridad de la navegación.

Por tanto, basado en el Artículo 70.1 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuando el práctico ejecute negligentemente su labor consultora responde ante el naviero de los daños y perjuicios que le ocasione con el límite establecido. Ahora bien, no alcanzará responsabilidad al práctico, si el capitán se negase a seguir sus indicaciones, circunstancia que se puede hacer constar mediante la grabación de las conversaciones, por escrito o a través de otros medios de prueba. Dentro de la aplicación al practicaaje, la doctrina de la responsabilidad contractual lo establece el artículo 1101 del Derecho Civil de la República de España, según el cual quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones

incurrieren en dolo, negligencia o morosidad y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquella.

El práctico tiene la obligación de prestar el servicio con diligencia, y sin demorarse, pues como se ha visto el retraso en la prestación por culpa de aquel puede constituir infracción leve.

Y si el práctico deniega sus servicios sin causa justificada, el naviero que sufre el perjuicio podrá reclamar el resarcimiento del perjuicio que le cause. Asimismo, el práctico debe estar en las condiciones personales y profesionales idóneas para prestar su consejo, lo que conlleva su preciso conocimiento de todas las circunstancias náuticas y de otro tipo que caracterizan al puerto o lugar donde presta sus servicios.

Y por otro lado, el armador-porteador tiene que responder ante terceros y ante los cargadores por los daños causados a consecuencia de la actuación del práctico a bordo y otra distinta que el práctico incurre en responsabilidad ante su naviero cuando hace una prestación defectuosa con un consejo incompetente.

No hay por tanto una pretendida exoneración objetiva de responsabilidad a favor del práctico, pues este responde de una forma directa ante su contraparte por la prestación comprometida y los eventuales daños que le haya ocasionado.

Por otra parte, en las circunstancias de la navegación actual donde se requiere la utilización del servicio de practicaaje es frecuente que concurren embarcaciones destinadas a aportar la fuerza motriz necesaria para la ejecución de la maniobra: los remolcadores. De esta forma, se interrelacionan especialmente en el ámbito portuario, dos prestaciones, en principio independientes entre sí que pueden presentar en cierta forma un perfil difuso. Se trata de delimitar el contrato de practicaaje frente al contrato de remolque con vistas a distribuir el consiguiente régimen de responsabilidad.

Y en el caso singular de que el remolque se haga con embarcaciones pertenecientes a la corporación de prácticos, entonces se encuentra al denominado remolque-practicaje que plantea la cuestión de deslindar la actuación del práctico en el contrato de practicaje y su intervención prestando el remolque como integrante de la entidad armadora.

Cuando se utilizan uno o varios remolcadores simultáneamente a las operaciones de practicaje se efectúa la distinción de relaciones contractuales en función de quien ostente la dirección del convoy o tren de viaje. Cuando tal dirección la ostente el remolcador de la corporación se está ante un mero contrato de remolque en el que el servicio de practicaje se diluye, pues el capitán o patrón de remolcador conoce perfectamente el puerto, canal o paraje en que se realiza el remolque así como la ruta que debe seguir.

No hay coexistencia de remolque y practicaje pues el primero incluye el asesoramiento preciso para la prestación del remolque por lo que no cabe admitir como complemento una actividad de practicaje. La asunción de la dirección de la maniobra por el remolcador, transforma sus consejos en ordenes que caso de no ser cumplidas le exoneran de responsabilidad. Por lo tanto, solo se presenta un único contrato: el contrato de remolque con entrega de los elementos remolcados.

Pero si la dirección del convoy recae en el buque remolcado, como sucede en el remolque maniobra o portuario, se presentan dos contratos plenamente identificados: un contrato de remolque entre el naviero del buque remolcado y la corporación de prácticos, y un contrato de practicaje entre dicho naviero y el práctico que le presta asesoramiento técnico.

Y en ambos casos, el naviero responde por los daños que ocasione el buque pues el práctico solo se responsabiliza de la corrección de sus indicaciones y el patrón del remolcador se considera contractualmente un dependiente del propio naviero. En resumen el remolque practicaje solo genera una responsabilidad extra del

práctico cuando este asume la total responsabilidad de la operación y tan solo como armador del remolcador desde el que actúa³¹.

4.2. Responsabilidad del porteador por hechos del práctico

En principio, el naviero, en tanto que porteador marítimo, aparece como responsable legal ante los cargadores o receptores de la mercancía por la pérdida o los daños que está sufra a consecuencia del comportamiento de sus dependientes.

Pero, a finales del siglo XIX y como reacción a la rigurosa responsabilidad del transportista marítimo establecido tanto en el derecho común inglés como en el derecho continental latino en los conocimientos de embarque se introdujeron cláusulas de exoneración de responsabilidad del naviero por la negligencia de su tripulación o que alteraba sustancialmente la distribución del riesgo en el transporte marítimo.

Esta dicotomía se plasma posteriormente en el convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924 sobre unificación de ciertas reglas para el conocimiento de embarque y en la Ley de Transporte Marítimo del 22 de diciembre de 1949, en el Artículo 83 establece: Tampoco serán el porteador ni el buque responsables por pérdida o daño que sufran las mercancías y que resulten o provengan de actos, negligencia o falta del capitán, marinero o piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque.

Entonces, el práctico solo puede cometer faltas náuticas, consistentes en un defectuoso consejo o asesoramiento prestado en la maniobra al capitán, el naviero-porteador no responde frente a los receptores de la carga o tenedores del conocimiento de los daños causados al cargamento a consecuencia de las faltas del práctico en el ejercicio de sus funciones.

³¹ Fernández Guerra, Ramón. **El práctico de puerto y el contrato de practicaje**. Pág. 110-111

Sin embargo, la situación ha cambiado con la entrada en vigor en noviembre de 1992 en el ámbito internacional para los países que las han suscrito (España y otros Estados con quien tiene comercio marítimo como Chile, Marruecos, Túnez, Egipto, Nigeria, Senegal) de las conocidas reglas de Hamburgo de 31 de marzo de 1978, las cuales suprimen la vieja lista de causas de exoneración de responsabilidad del porteador, que contenía entre otras las exención por faltas náuticas.

El transportista responde con el nuevo texto por las faltas náuticas y comerciales de sus empleados y agentes. Preceptúa el Artículo 5.1 de las reglas de Hamburgo: El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como el retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías están bajo su custodia en el sentido del Artículo cuatro a menos que pruebe que sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podrían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Por tanto, los errores del práctico no se exoneran de responsabilidad al porteador, pues no hay duda de que aquel puede incluirse en la categoría de empleado o agente del transportista, independientemente del régimen jurídico de prestación del servicio. No obstante, nada impide que el porteador se beneficie de la limitación de responsabilidad, por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías acontecidas por la actuación del práctico que le prestaba incorrectamente servicios.

En suma, las reglas de Hamburgo agravan el régimen de responsabilidad del transportista que ha contratado el practicaaje en relación a las Reglas de la Haya, si bien admiten la exoneración en el caso de que el práctico demuestre que adoptó todas las medidas razonablemente exigibles para evitar los daños causados a la

mercancía por culpa del practico, tiene el privilegio de la limitación de la deuda resarcitoria a los importes, observando que todavía son relativamente elevados.³²

4.3. El abordaje con práctico a bordo

La colisión entre buques en los que hay un práctico a bordo es un supuesto particular de abordaje que lo establece el Artículo 826 del Código de Comercio de la República de España, aunque referido código parece requerir la existencia del respectivo práctico en cada buque involucrado en la colisión, parece adecuado entender que tal disposición será también aplicable a los casos en que haya solo un práctico precisamente a bordo del buque responsable del daño.

Por otro lado, la mera presencia del práctico a bordo no es bastante pues se requiere que este en el pleno ejercicio de sus funciones, es decir, asesorando a los capitanes de los buques sobre la seguridad de las maniobras náuticas que estos realizan.

Se trata entonces de delimitar las responsabilidades en que pueden incurrir práctico y capitán cuando hay un abordaje. Y el Artículo 618 del Código de Comercio de la República de España, en el precepto anterior lo que realiza es atribuir al capitán la responsabilidad tanto contractual como extra contractual por lo actuado por el práctico. Es decir, de los daños que sufra el buque inocente de la colisión, y de los que soporten los titulares de las mercancías de ambos barcos, responde el capitán y por tanto su naviero que es por cuenta de quien actúa. Pero si la causa del abordaje se debe a un defectuoso asesoramiento del práctico, la responsabilidad es de este último y por tanto el armador podrá exigirle la reparación de los daños propios sufridos en el barco.

Por tanto hay que separar la responsabilidad contractual del práctico frente a naviero con el que ha celebrado el contrato de practicaje por la mala o insuficiente

³² Ibíd. Pág. 113

ejecución de sus obligaciones de consejo, de la responsabilidad extracontractual que asume el naviero ante el armador del buque abordado, los titulares de su carga e incluso terceros ajenos a ambos.

En el primer supuesto, el práctico es responsable ante el naviero porque no ha concluido la obra comprometida o la ha hecho erróneamente, y en el segundo caso, según el Artículo 5 del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje de 23 de septiembre de 1910, determina que la responsabilidad por la colisión culpable de buques subsistirá en el caso de que el abordaje se haya ocasionado por una falta del práctico, aun cuando este sea obligatorio, y según el Artículo 834 del Código de Comercio de la República de España, establece que si el abordaje se debe a culpa del practico a bordo, el naviero que lo ha contratado, aunque sea obligatoriamente, se debe responder ante terceros indemnizándole los daños que hayan sufrido.

Por fin, cuando el naviero haya pagado a los terceros reclamantes podrá repetir contra el práctico haciéndole efectivamente responsable del daño causado a terceros. De conformidad con la Audiencia territorial de valencia de 4 de junio de 1,985 en donde se basaron sobre el artículo 834 del Código de Comercio y Artículos 1144 y 1902 del Código Civil, de la República de España, donde condenan al práctico y al naviero a indemnizar al propietario de una instalación de carga dañada durante la maniobra de atraque de un buque con práctico a bordo.

“Pese a la responsabilidad legal de que el práctico deba responder cuando su actuación haya sido defectuosa o incorrecta, la jurisprudencia del tribunal supremo, no suele condenarle como responsable extracontractual por los daños causados a otros buques, muelles, cargaderos. Teniendo que ir entonces los perjudicados a instar su resarcimiento contra el naviero del buque servido por práctico y causante del perjuicio. No obstante el alto tribunal ha declarado la responsabilidad patrimonial del Estado en el enjuiciamiento de un supuesto basado en los siguientes antecedentes del hecho: el dueño de dos bateas o

mejilloneras reclama a la administración del Estado los daños sufridos en una de ellas a consecuencia de la colisión que entre ambas se produjo debido a que su fondeo se efectuó bajo las instrucciones del práctico.

El fallo, que condena a la administración a indemnizar los daños al recurrente, considera que la inadecuada colocación de la batea, consentida por el práctico, por no guardarse entre aquellas las distancias obligatorias, es la causa del evento dañoso del que nace una responsabilidad que cabe anudar directamente a la administración que debiendo servir intereses generales debe asumir la responsabilidad que en otro caso soportaría un particular que no está en entera libertad de elegir el lugar de la colocación de la batea porque esta competencia, vigilancia y control corresponde a la administración a través de un agente que no actúa extra-administrativamente si no dentro de un servicio público. En suma, en el fondeo efectuado bajo la dirección del práctico del puerto este actúa como agente de la comandancia de la marina y por tanto se decreta la responsabilidad directa y objetiva de la administración por el funcionamiento anormal del servicio público de practicaje”.³³

“Por tanto cuando hay negligencia del práctico que ocasiona daños a terceros, la administración tendrá que indemnizarlos con lo que en definitiva el práctico goza de una exención de responsabilidad que no está contemplada ni en el Código de Comercio, ni en la normativa administrativa ni en la propia reglamentación especial del practicaje”.³⁴

“En todo caso no es de extrañar esta insatisfactoria situación si se toma en cuenta que en realidad hasta fechas relativamente recientes el práctico era irresponsable civilmente de su actuación. Ahora, con la doctrina jurisprudencial establecida en los fallos de los años ochenta, el práctico ya responde de sus errores, pero quien paga la indemnización al perjudicado es la administración, esto es, el erario

³³ Sentencia del 26 de Febrero de 1982

³⁴ Parada. **El régimen jurídico de las administraciones públicas y el procedimiento administrativo común**. Pág. 429.

público. Y aunque los prácticos desempeñen una función pública, no son funcionarios de la administración del Estado o de la administración portuaria por lo que no se comprende que estas tengan que responder por unos empresarios profesionales o autónomos excluidos de los presupuestos generales del Estado”.³⁵

4.4. Limitación de responsabilidad en el practicaje

En el Derecho comparado en lo que se refiere a países que hayan adoptado un sistema de limitación de responsabilidad por practicaje predominan dos tendencias: según la primera y más antigua, el parámetro para fijar el tope de indemnizaciones se hace coincidir con el importe de una caución monetaria o garantía que el práctico debe desembolsar para ejercer su profesión. Mas modernamente, en otros sistemas, se ha optado por fijar una cantidad máxima a indemnizar caso de que ocurra un siniestro, pero sin deposito o aval previo. Por lo tanto, hay que observar con más detalle las soluciones adoptadas.

“En Francia todo práctico debe prestar una caución de la que pueda haber abandono para limitar su responsabilidad civil frente al armador del buque pilotado y frente a terceros. Mediante disposición del tres de septiembre de 1986 se modificó el monto de garantía que es elevada. Sobre esta caución tienen privilegio los que han sufrido daños a causa de faltas del práctico en el ejercicio de su función. Y tal garantía no puede ser embargada”.³⁶

“En el Derecho Italiano, el práctico es responsable de los daños que sufra la nave cuando provengan de inexactitud en las indicaciones e informaciones que da al capitán para determinar la derrota adecuada. Y la corporación de prácticos responde solidariamente con el práctico tanto contractual como extracontractualmente por aquellos daños. Pero el importe a que se limita la

³⁵ Fernández Guerra, Ramón. **El práctico de puerto y el contrato de practicaje**. Pág. 115-117

³⁶ Vialard. **Responsabilidades del práctico**. Pág. 20-21.

responsabilidad del práctico alcanza el monto de la caución o garantía que debe prestar para desempeñar sus funciones”.³⁷

“En Bélgica, se estableció que en caso de negligencia del práctico se exonera al titular de la organización del practicaaje de toda responsabilidad. Simultáneamente se limita la responsabilidad del piloto en concepto de incidente indemnizable, con lo que se contrarresta la jurisprudencia que atribuía al Estado, en los supuestos en que un práctico miembro de una organización resulta culpable de cualquier falta, de una colisión o accidente marítimo, la total responsabilidad por la actuación del práctico”.³⁸

Y el Artículo 104 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de la República de España, establece que, el privilegio de la limitación de la responsabilidad civil a una suma máxima afecta según lo establece la Ley respectiva, el cual regula que los prácticos o las autoridades portuarias en la gestión del servicio. Con la expresión de prácticos parece referirse a los profesionales individuales agrupados en corporación de derecho privado o bajo forma societaria de responsabilidad limitada, que no dependen de la autoridad portuaria para la prestación del servicio.

Antes de la promulgación de la Ley de puertos que instaura la limitación de responsabilidad en el practicaaje la responsabilidad civil del práctico era ilimitada pues estaba obligado a reparar la totalidad de los daños ocasionados. Y de hecho en alguna jurisprudencia condenatoria de la actuación del práctico el importe de la indemnización alcanza el valor probado a que ha ascendido la reparación de los daños materiales ocasionados.

Con la limitación atribuida a las responsabilidades por el practicaaje en la Ley se superan las dudas que planteaba la posibilidad de incluir al práctico en el elenco

³⁷ Lefebvre- Pescatore. Tullio. **Manual de la navegación marítima**. Pág. 691

³⁸ Goemans. **Evolución del derecho marítimo belga**. Pág. 419-420

de privilegiados con derecho a limitación según el convenio de Londres del 19 de diciembre de 1976 sobre limitación de responsabilidad de créditos marítimos, ya que aunque se acepte que el práctico pueda ser propietario del buque o embarcación de prácticos en condominio, y por tanto titular del derecho a limitar, o bien beneficiario del mismo, al actuar por cuenta del armador y responsabilizarle ante terceros por su actuación, lo cierto es que el texto convencional atiende al arqueo del buque cuyo armador invoca la limitación, mientras que el Artículo 104 de la ley de puertos, otorga esta función del arqueo bruto del buque para el que presta el servicio.

En cualquier caso, aunque no parezca que la limitación fijada en el convenio pueda adaptarse cómodamente a la responsabilidad civil del practicaaje, lo cierto es que el Artículo citado de la Ley de puertos ya no caben más dudas. En definitiva, al establecer un techo indemnizatorio, perfectamente asumible por los aseguradores de responsabilidad civil de prácticos, lo que se consigue es favorecer al Estado que pierde la responsabilidad objetiva y directa que antes tenía por la prestación del servicio, transfiriéndola a cada autoridad portuaria respectiva aunque limitada a los importes monetarios vistos.

CAPÍTULO V

5. Situación actual del contrato de practica en Guatemala

5.1. Situación de los pilotos prácticos en Guatemala

La Comandancia de la Marina de la Defensa Nacional anualmente emite una directiva en donde se establecen los lineamientos y objetivos del desarrollo del curso de piloto práctico de puerto, para que oficiales en el arma de marina se sometan a las pruebas académicas y prácticas y opten a una plaza, para prepararse durante un período de seis meses en la escuela naval, capacitándose en sus fases teórica y práctica para que esta certifique que aprobaron los exámenes correspondientes, haciéndose acreedor al diploma que lo acredita como piloto práctico y posteriormente las comandancias y capitanías de puerto certifican y extienden las licencias de práctico de puerto aunado a esta licencia el Ministerio de la Defensa Nacional extiende el título de piloto práctico para ejercer las funciones y actividades de navegación correspondientes.

5.2. Límites geográficos de los servicios portuarios en Guatemala

El servicio portuario en Guatemala, desempeña un papel muy importante en los puertos marítimos de comercio internacional, por constituir el eslabón del servicio del transporte marítimo para su embarque y desembarque de mercancías en los distintos puertos marítimos de Guatemala como también internacionales.

En resumen puede afirmarse que el beneficio del servicio portuario en los puertos marítimos de la República, no solo es nacional, sino que trasciende más allá de las fronteras patrias, en virtud que son centros de servicios y plataformas logísticas para el comercio y el transporte internacional de mercancías, y en consecuencia a estos servicios portuarios, los puertos están llamados a desempeñar un nuevo rol, ya que las exigencias del comercio y el transporte

brindan grandes oportunidades y desafíos. De la manera en que se responda a este nuevo desafío, dependerá el éxito o fracaso de los puertos. En esto el servicio de puertos, será el mercado competitivo y el comercio internacional.³⁹

Los puertos marítimos de Guatemala y su ubicación o límite geográfico en territorio nacional, actualmente se desarrollan, por medio de un sistema portuario marítimo nacional, a través de cinco puertos, los cuales son:

- Santo Tomas de Castilla
- Puerto Barrios, en el Océano Atlántico;
- Puerto Quetzal
- Puerto de San José
- Puerto de Champerico en el Océano pacífico

Siendo los más importantes Puerto Quetzal y Santo Tomás de Castilla.

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

El Puerto de Santo Tomás de Castilla se encuentra a 295 kilómetros de distancia de la ciudad capital de la República. La carretera que conecta la ciudad con el Puerto es la ruta CA-9, carretera al Atlántico. Se enlaza con un tramo de carretera de cinco kilómetros. Este puerto también puede conectarse con los

³⁹ Lemus Álvarez, Juan Orlando. **El seguro de instalaciones marítimo-portuario y la legislación guatemalteca.** Pág. 18-19.

puertos ubicados en el litoral del Océano Pacífico de nuestro país por medio de la red vial de carreteras asfaltadas, así como con los países vecinos México, El Salvador y Honduras a través de la ruta interamericana.

En la entrada a la bahía de Santo Tomás se localiza un canal de navegación que sirve de acceso al Puerto. Es un canal recto de 90 metros de ancho, con una profundidad de nueve metros y de una longitud de doce punto cuatro kilómetros desde la boya del mar hasta el muelle. El canal de navegación desemboca en la dársena de maniobras de atraque y zarpe, que tiene forma de triángulo, está dragado a una profundidad de nueve metros y su perímetro está marcado por boyas.

“Además este puerto es favorecido por las condiciones naturales que rodean el lugar, eso previene los efectos de vientos, como huracanes provenientes del Caribe.

Es el puerto marítimo más importante en el litoral Atlántico por ser el mayor generador económico del país, porque maneja el 85 por ciento de la carga marítima de Guatemala.

La certificación del Puerto Santo Tomas de Castilla, es una declaración de cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, necesaria para realizar operaciones y actividades a los distintos tipos de buques que atracan en puerto. Esta situación obligo, a obtener certificación y a mantener vigente el cumplimiento de estas normas, en beneficio de los usuarios y del desarrollo comercial del país.

Para el servicio portuario en el Puerto de Santo Tomas de Castilla, cuenta con un muelle ubicado paralelamente a la línea costera, las áreas de servicio cuentan con

patios de depósito, bodegas y talleres. El muelle tiene una estructura paralela a la línea de playa, o muelle marginal, de tipo de construcción abierta de pilotes”.⁴⁰

Tiene acceso a seis puestos de atraque de 153 metros cada uno. Es una estructura de concreto con defensa de madera. Su plataforma esta sobre el mar soportada sobre pilotes de concreto. Este muelle sirve para el servicio del Roll-on Roll-off tiene 305 metros, el muelle para servicios graneleros líquidos es de 105 metros y los demás buques atracan en la extensión restante del muelle.

Su sistema de muelle abierto con pilotes de concreto verticales y algunos inclinados en la parte posterior le da cierta elasticidad frente a choques horizontales de buques durante las maniobras de atraque. El área de circulación: tiene una extensión de 46,015 metros cuadrados. El total de áreas ocupadas por las instalaciones portuarias es de 284,275 metros cuadrados.

Puerto Quetzal: Su límite geográfico se encuentra ubicado en la Costa Sur de la República de Guatemala, en el Océano Pacífico, en las coordenadas: Latitud Norte 13° 54´, 07”, en jurisdicción del municipio de San José, Departamento de Escuintla; a 54 kilómetros de la ciudad de Escuintla, y a 111 kilómetros de la Capital de la República.

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

El Puerto Quetzal es un puerto abrigado que está protegido por dos rompeolas que penetran en el mar y un dique secundario (Norte), denominado también malecón o moro rompeolas. Los muelles que delimitan la dársena de maniobras de atraque y zarpe están contruidos por un sistema de tablestaca de acero y una

⁴⁰ www.cocatram.org.ni/files/puerto_SantoTomas_de_Castilla.pdf.

viga de coronamiento de concreto. Los buques atracan directamente en tierra firme.

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

1. Su proximidad a la ciudad capital de Guatemala.
2. Por estar ubicado más al centro geográfico del territorio nacional, el municipio de San José sería más accesible por tierra, aproximadamente a dos tercios del país;
3. La costa del Pacífico de Guatemala está generalmente orientada en dirección noreste-sureste, exceptuando una sección aproximadamente de 45 millas en la que está situado el municipio de San José que está orientada en dirección este-oeste;
4. La finca Salinas Santa Rosa, por sus condiciones topográficas y de ubicación propiamente, resultó ser el lugar más indicado para conformar una obra de esta envergadura y especialidad.

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

Por su posición geográfica presta servicios y principalmente a la cuenca del Pacífico a la costa Oeste del Continente Americano y, aprovechando su cercanía con el Canal de Panamá, se conecta con el resto del mundo.⁴¹

⁴¹ *Ibíd.* Pág. 20 a 29

Las coordenadas geográficas, de latitud Norte es de 13° 54´ 51”, de Longitud Oeste es de 90° 47´ 07”, la forma litoral es Pacífico y el tipo de muelle es Multipropósito.

El acceso Náutico: La boya de recalada es reflectora de radar, transmite una señal alfa, y como señal diurna aparece con isofranjas rojo y blanco, se encuentra ubicada en la entrada al puerto y en posición geográfica:

- Latitud..... 13° 54´ 23” N

- Longitud..... 90° 45´ 48” W

El área total del puerto de la superficie de área de operación de buques es de 38,700m².

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

1. Zona 1, recinto portuario.
2. Zona 2, administrativa.
3. Zona 3, comercio de apoyo portuario
4. Zona 4, ampliación del recinto portuario.
5. Zona 5, almacenamiento.
6. Zona 6, desarrollo industrial.
7. Zona 7, desarrollo industrial
8. Zona 8, estación ferroviaria
9. Zona 9, protección ecológica

10. Zona 10, gránales líquidos
11. Zona 11, ampliación del recinto portuario
12. Zona 12, ampliación del recinto portuario

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

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

Su posición geográfica es Latitud 15° 44´3” N y Longitud 88° 36´ 21” W.

Se le denomina Puerto Barrios en honor al General Justo Rufino Barrios, en virtud que el uno de mayo de 1884, durante su gobierno, se firmó un contrato con la compañía shea cornick y cía., por medio del cual se dieron los lineamientos para construir el primer muelle en el Litoral del Atlántico de Guatemala, el cual sería de hierro y en su alrededor un largo malecón de concreto.

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

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

Puerto de San José: Está ubicado en el municipio del mismo nombre en el Departamento de Escuintla, fue contraído en el año 1890, operada con baja capacidad en las operaciones de carga y descarga de las barcazas que debían transportar la mercancía de y hacia el buque.

Los buques debían de mantenerse fondeados a una distancia considerable del Puerto para evitar encallar y porque resultaba imposible atracar a un costado del muelle, debido al oleaje. Las operaciones de este puerto tenían muy baja productividad y un riesgo para los operarios, las mercancías y lo propios buques.

Antes que comenzara a operar Puerto Quetzal, el Puerto de San José era el de mayor importancia en la costa del litoral Pacífico de la República de Guatemala.

Hoy en día sólo sirve para la exportación de melaza e importación de petróleo crudo y sus derivados. También es usado por los pescadores, en especial por los pescadores artesanales de San José.

El dimensionamiento del muelle del Puerto San José tiene una Latitud de 13.5 Norte y una Longitud de 90.5 Oeste. Consistente en un muelle tipo espigón construido sobre pilotes y envigado de acero. Su longitud es de 150 metros y la cubierta está formada por tablones de madera dura. En el costado Este del muelle, debajo del nivel de la cubierta tiene una tubería que se utiliza para la conducción de melaza. Los pilotes de acero del muelle están bastante corridos e incluso gran cantidad de ellos ya no tienen capacidad soportante suficiente debido a la corrosión, llegando en algunos casos a la desaparición total de las alas de las vigas.⁴²

⁴² Villanueva Sosa, María Teresa. **Los servicios portuarios nacionales y su incidencia en la economía.** Pág. 9-10

El equipo instalado en la plataforma de la cabecera del muelle consiste en grúas y polipastos. La grúa de tracción manual sirve para izar y bajar los botes de pesca. Hay dos máquinas de vapor construidas en el año 1890 que aun se utilizan para accionar los polipastos que sirven para mover la manguera que se acopla entre el tubo de melaza en la cabecera del muelle y el buque amarrado en boyas frente al mismo; adicionalmente sirven para sacar las boyas del agua para darle mantenimiento.⁴³

“Puerto de Champerico: Está ubicado en el municipio del mismo nombre en el departamento de Retalhuleu, situado en la parte sur -occidental del país a 223 kilómetros de distancia de la ciudad capital de la República. Tiene una latitud de 14.17 norte y una longitud de 91.55 oeste.

En 1983 cuando el Puerto Quetzal comenzó a operar, el Puerto de Champerico dejó de operar como puerto comercial en la costa del pacífico, dedicándose a prestar servicio a la flota camaronera y lanchas pesqueras que operan en la zona”.⁴⁴

“El puerto de Champerico quedó abandonado hace más de 30 años, después de la construcción del Puerto Quetzal, y durante el mes de agosto del año 2009 se inauguró las instalaciones de un nuevo muelle que sirve como un punto de partida para crear un corredor económico en esa zona portuaria, esta obra es un beneficio para toda la población que utiliza estas instalaciones y a más de un millar de barcos pesqueros y artesanales de la zona del pacífico. Y el gobierno actual, ha realizado modificaciones en la estructura del muelle para favorecer a los comerciantes pescadores y que este muelle, se constituya como un atractivo turístico para generar divisas en nuestro país”.⁴⁵

⁴³ Lemus Álvarez, Juan Orlando. **El seguro de instalaciones marítimo-portuario y la legislación guatemalteca**. Pág. 59 y 60.

⁴⁴ *Ibíd.* Pág. 11

⁴⁵ [www. el periódico.com.gt](http://www.elperiodico.com.gt).

5.3. Aporte final

Guatemala, cuenta con dos puertos marítimos sobre el océano Atlántico (Puerto Barrios y Puerto Santo Tomas de Castilla) y uno sobre el océano Pacífico (Puerto Quetzal). Dos son los puertos administrados por el Estado a través de órganos descentralizados y autónomos y, Puerto Barrios es operado por medio de un usufructo concedido a la iniciativa privada.

La Constitución Política de la República en el inciso c del Artículo 121 establece, son bienes del Estado los que constituyen el patrimonio de las entidades descentralizadas o autónomas, la zona marítimo terrestre, la plataforma continental, en la extensión y forma que determinen las leyes o los tratados internacionales ratificados por Guatemala; los puertos marítimos comerciales se consideran bienes de uso público común y quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles. Por otro lado, El Artículo 458 del Código Civil establece que son bienes nacionales de uso público común los puertos, muelles, embarcaderos, y demás obras de aprovechamiento general, construidos o adquiridos por el Estado, y este, ejerce plena soberanía, sobre el mar territorial, la zona contigua del mar adyacente al mar territorial, para el ejercicio de determinadas actividades reconocidas por el derecho internacional; establecido en el Artículo 142 de la Constitución Política de la República de Guatemala. Por el articulado aleatorio anterior se deduce que el Estado proporciona servicios públicos portuarios, pero no regula nada al respecto del servicio del practicaaje.

La importancia del contrato de practicaaje se establece con el fin de prestar un servicio público por las empresas portuarias de la forma más eficiente, para lograr que los costos del transporte de los productos de importación y exportación se reduzcan, por lo que en derecho marítimo, debe regularse con normas específicas, que establezcan la materia, la oportunidad, el contenido, el límite y las funciones del práctico.

Entonces, conforme a los análisis realizados en el trabajo de campo, así como, la sustentación teórica que sobre el tema se obtuvo y la evaluación de las variables de acuerdo a los indicadores diseñados, indudablemente el aporte de la presente investigación es para fortalecer los procedimientos legales mediante la modificación del cuerpo normativo mercantil, para que el referido cuerpo legal establezca la figura natural del práctico y la consideración jurídica del practicaaje como servicio y como contrato regule su funcionamiento y se muestre en todos los ámbitos la materia del practicaaje, la cual demanda un tratamiento que es incontenible ante la aparición de esquemas legales de distinta naturaleza, tanto de Derecho Público como de Derecho Privado.

Ya que la investigación comprueba que debe materializarse la concurrencia de una institución jurídica en el derecho mercantil guatemalteco que disponga de medios y se concedan las categorías y la autoridad correspondiente.

Durante el desarrollo de la investigación se pudo comprobar que las terminales portuarias operativizan aspectos relacionados con el tema aplicando controles de desenvolvimiento y cumplimiento del practicaaje como servicio, pero sin bases sólidas, fragmentando el sistema de gestión de la actividad de los prácticos al asesorar a los capitanes de buques y actuando como un guía profesional que presta sus servicios para que las navieras obtengan el pago de la tarifa al proporcionar el asesoramiento técnico, para ofrecer especialidades que deben de tomarse muy en cuenta con respecto al manejo y procedimientos generales de cada operación: de entrada, salida y fondeo.

Como resultado de la investigación, reconozco que debe imperar una estructura que considere al piloto práctico como dependiente de una organización que controle las condiciones técnicas de prestación, las exigencias para su desenvolvimiento bajo un acuerdo de voluntades entre los actores principales, verbigracia el piloto práctico, la terminal portuaria y el capitán del buque; figura legal que se denomina como contrato de practicaaje, considerado como un servicio

profesional mercantilista; ya que en el primero, descansa la responsabilidad de cumplir en una forma eficiente y eficaz las funciones de asesoramiento que le han sido encomendadas.

Por otro lado, los diputados del Congreso de la República deben acoger las inquietudes de la temática de distintos proyectos de ley para aprobar o improbar los presupuestos legales, que en materia marítima se refiera, requiriendo de un ente colegiado que analice y dictamine para tener un sentido real de desenvolvimiento y que se caracterice por un respeto sólido a la institucionalidad de la navegación marítima.

Con la presente tesis, se demuestra la conveniencia de crear la figura jurídica del Contrato de practica, cuyo objetivo es proporcionar una herramienta al sistema marítimo portuario, para que sean vinculantes los intereses, las actuaciones de los navieros y los pilotos prácticos en el desempeño eficiente de su labor, y logrando una mayor productividad en la prestación del servicio portuario en Guatemala.

CONCLUSIONES

1. Todo país integrante de la organización de naciones unidas debe respetar los espacios marítimos reconocidos por el derecho internacional del mar, en virtud que se establecen convenciones para definir los límites marítimos en donde cada país tiene la libre determinación y la soberanía de conservar y administrar sus recursos biológicos en la zona económica exclusiva.
2. El contrato de practica debe ser un servicio portuario, en donde los buques entran y ejecutan maniobras de atraque y zarpe de los puertos con las medidas de seguridad que establecen las normas internacionales, siendo esencial referida figura jurídica para el Estado de Guatemala, y en donde actualmente existen seis pilotos prácticos a nivel nacional que desempeñan su función careciendo de una protección jurídica adecuada dentro del ámbito administrativo, procesal y laboral.
3. El desempeño del servicio de practica se realiza estratégicamente en los diferentes puertos de la República de Guatemala, durante un lapso de dos años, en garantía del comercio y desarrollo del país, sin el respaldo legal correspondiente. Actualmente las empresas portuarias establecen las condiciones de prestación del servicio y su control, las tarifas aplicables a los usuarios, la competencia sancionadora y el número de prácticos, en virtud de una ausencia legal ordinaria para el ramo correspondiente.
4. Actualmente las terminales portuarias han cometido arbitrariedades, con los pilotos prácticos, dentro del ámbito laboral, por falta de presupuestos legales del referido servicio, a pesar de tener conocimiento, que es un derecho tutelar, para lo cual deben de otorgarles protección jurídica, basado en un régimen de responsabilidades sobre el practica.

5. El libro III del Código de Comercio Decreto Gubernativo 2946 del Congreso de la República no contempla en sus normas los requisitos profesionales y de titulación de los aspirantes a prácticos, las pruebas precisas para el reconocimiento de la capacitación, las condiciones de formación permanente y la comprobación de la cualificación técnica y aptitud física de los prácticos, además debe contemplar los límites geográficos del servicio portuario en Guatemala.

RECOMENDACIONES

1. Que el Estado de Guatemala se consolide con los convenios marítimos internacionales relacionados con los espacios marítimos reconocidos por el derecho internacional del mar. Para prestar un mejor servicio portuario y proporcionarles seguridad jurídica a las personas que prestan su servicio como piloto práctico.
2. Que los entes autorizados por la Constitución Política de la República de Guatemala, para presentar iniciativas de ley elaboren un anteproyecto de ley que contenga normas legales para regular el servicio de practicaje debiendo conocer el Congreso de la República para su aprobación, sanción y promulgación. Para que los contratos del práctico tengan su base legal.
3. Que se incorpore el instituto jurídico del servicio de practicaje dentro del ámbito del Derecho Mercantil con la finalidad de regular los instrumentos del tráfico marítimo así como al régimen jurídico aplicable a las situaciones de compromisos económicos de las empresas portuarias en la República de Guatemala.
4. Que se reforme y se codifique las atribuciones de las terminales portuarias de la República de Guatemala, a efecto que se desarrolle y ejecute una normativa sustantiva y adjetiva para que proporcione jurisdicción y competencia en la resolución de conflictos de intereses marítimos en sus límites geográficos.
5. Que las diferentes universidades del país proyecten post grados de Derecho Marítimo, la cual exige un conocimiento profundo y especializado para aumentar el acervo cultural de los profesionales del derecho y tengan un discutible entendimiento de la dimensión en materia marítima, y posteriormente de un análisis consensuado se incorporen las diferentes figuras legales que contempla tan elemental rama del derecho.

ANEXO

Anexo A

Minuta de contrato de practicaje.

NUMERO CERO (). En la ciudad de Guatemala, el día -----de-----del año-----. **ANTE MI:-----**
Notario, Comparecen: por una parte el señor-----, de-----años de edad,-----, -----,-----,
de este domicilio, se identifica con cédula de vecindad número de orden ----- guión ---- y de registro ----,
extendida por el Alcalde Municipal de -----, del Departamento de----- actúa en representación de
la -----, en su calidad de Gerente General, personería que acredita por medio del Acuerdo
Gubernativo número --() de fecha ----- de ----- de -----y acta de toma de posesión del cargo número -
guión ----- de fecha -----de ----- de-----, suscrita en el libro de actas varias del -----de la -----,
autorizado por la Contraloría General de Cuentas bajo el número -----() de fecha -----de -----
de ----- a quien en lo sucesivo del presente contrato se le denominará simplemente “-----”
y por la otra el señor -----, de -----años de edad, -----, Piloto Práctico, de este domicilio, se
identifica con cédula de vecindad número de orden ----- guión ----- y de registro -----, extendida por
el Alcalde Municipal de ----- departamento, quien actúa en su calidad de propietario de la entidad
mercantil individual de nombre “-----”, extremo que acredita con Patente de Comercio de
Empresa, inscrita en el Registro Mercantil General de la República, con el número ----- folio ----- libro -
----- Categoría Única a quien en lo sucesivo del presente contrato se le denominará simplemente -----
Como Notario hago constar que tengo a la vista la documentación relacionada y que ejerce el señor-----
--- es suficiente de conformidad con la ley a mi juicio para la celebración del presente contrato. Ambos
otorgantes me aseguran ser de los datos de identificación personal relacionadas, encontrarse en el libre
ejercicio de sus derechos civiles y que por este acto convienen en celebrar **CONTRATO DE
PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES DE PRACTICAJE FUERA DE LA ZONA DE
ABRIGO**, conforme a las siguiente cláusulas. **PRIMERA: ANTECEDENETES.** Manifiesta los
comparecientes que mediante contrato administrativo número ----- guión ----- de fecha -----de ---
del ----- suscribieron contrato de servicios de practicaje y/o pilotaje bajo el régimen de gestión indirecta
por un plazo de ----- años el cual venció el ----- de ---- del ----, por lo que se le hace necesario la
renovación del contrato. **SEGUNDA: BASE LEGAL.** El presente contrato se suscribe con fundamento
en lo preceptuado en los artículos 127, 131, y 157 de la Constitución Política de Guatemala. Resolución
de fecha veintiséis de agosto de dos mil cuatro dictada por la Honorable Corte de Constitucionalidad
dentro del expediente número doscientos noventa y cinco guión dos mil cuatro (295 - 2004); la Ley
Orgánica de Puerto Quetzal; Código Civil; en el Libro Tercero del Decreto (2949) (antiguo Código de
Comercio); en los convenios internacionales en materia marítima de los cuales Guatemala es Estado
Parte, en el Reglamento para Ejercer el Oficio de Piloto en Aguas de la República, en lo que fuere
aplicable; en la tarifa por los Servicios Portuarios del Puerto----- y su Reglamento; y en el Acuerdo
número ----- guión ---- guión ----- contenido en el punto ----- del acta número ---- guión ----- de la
sesión de Junta Directiva de ----- celebrada el día ----- de ----- de -----, cuya parte resolutive
literalmente dice “Acuerdo -----” Firmas ilegibles. Están los sellos de la Junta

Directiva de la Empresa -----y de la Gerencia General. **TERCERA: OBJETO.** Por el presente contrato el Puerto -----autoriza a **La Prestataria** a prestar el servicio de practicaje o pilotaje fuera de la zona de abrigo del puerto. El objeto del presente contrato es regular las relaciones entre las partes y las condiciones en que **La Prestataria**, con apego a las prescripciones de su oficio, ciencia, arte y ética profesional se compromete a prestar sus servicios profesionales consistentes en el asesoramiento a los capitanes de los buques que realizan operaciones fuera de la zona de Abrigo de del Puerto ----- consistentes en la travesía enfilación, amarre, estadía desamarre alistamiento para zarpe y maniobras especiales que los buques ejecuten. **CUARTA: PLAZO.** El plazo del presente contrato es de cinco (5) años contados a partir desde el día ----- de ----- de ----- en consecuencia dicho plazo finalizará el día ----- de ----- del año ----. El plazo es prorrogable a voluntad de las partes mediante la suscripción de un contrato de prórroga, siempre que no varíen las condiciones y estipulaciones del presente contrato. **QUINTA: SOLICITUD Y FORMA DE PAGO.** El procedimiento para la prestación del servicio y la forma de pago por los servicios prestados por **La Prestataria** será la siguiente: **1) Solicitud:** la agencia naviera hará la solicitud del servicio mediante el procedimiento establecido con por lo menos veinticuatro (24) horas de antelación; **2) Boleta de servicio:** **La Prestataria** deberá llenar una boleta por cada servicio prestado de conformidad con el modelo proporcionado por la Asociación de Prácticos de Puerto de Guatemala, la cual será entregada dentro de las veinticuatro (24) horas posteriores a la prestación del servicio; **3) Cobro a las navieras del Puerto** ----- cobrará el (%) de la tarifa aplicable por cada servicio directamente a la agencia naviera que representa el buque adjuntando a la factura copia de la boleta de servicio presentada por **La Prestataria**; **4) Reporte mensual:** **La Prestataria** deberá elaborar un reporte mensual de todos los servicios prestado conforme al número de boletas por servicio acumuladas durante el periodo con indicación de fecha horas de inició y final buques tonelaje de registro bruto de cada buque y tipo de maniobras a dicho reporte deberá adjuntar la factura correspondiente por los servicios prestados durante el período; **5) Derecho de La Prestataria:** mensualmente el Puerto ----- pagará a **La Prestataria** el monto acordado en este contrato y en base a la Tarifa de los servicios portuarios del Puerto -----acorde al reporte presentado por **La Prestataria** y previa comprobación de la Gerencia de operaciones del Puerto ----- ; **6) Pago:** dentro de los primeros ocho (8) días hábiles después de presentada la factura de Puerto ----- entregará a **La Prestataria** el pago establecido por el servicio. **SEXTA: Normalización de pagos del Puerto** ----- se obliga a pagar a **La Prestataria** los servicios que preste conforme la tarifa por los servicios portuarios del Puerto -----, de la siguiente manera: **a)** el valor equivalente a cinco horas por servicio de pilotaje especial (Artículo 5 literal a numeral 14 del pliego tarifario) por servicios de practicaje fuera de la zona de abrigo consistente en travesía maniobra de amarre y desamarre del buque equivalente a un total de----- (US \$); **b)** el pago equivalente a ----- (US \$), por hora de estadía de práctico descrito en el Artículo 5 literal a numeral 13 del pliego tarifario a partir del momento en que el buque quede amarrado hasta que se suelte el primer cabo en la maniobra de desamarre, siempre y cuando la agencia naviera haya solicitado el servicio y el Puerto -----lo hubiera facturado; **c)** el pago del ----- por ciento (

%) de los valores indicados en los numerales a) y b) cuando sea una llamada en falso, **d)** las tarifas indicadas anteriormente constituyen el pago que **La Prestataria** recibirá por la prestación de los servicios contenido en este contrato. En tal virtud si la tarifa descrita en el literal anterior fuera modificada o derogada el valor del presente contrato se ajustará a la nueva tarifa. Las tarifas indicadas no incluye el impuesto al valor agregado (IVA). **SEPTIMA: CONDICIONES PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.** **La Prestataria** se compromete a prestar sus servicios bajo las condiciones siguientes: **1)** La prestación de los servicios se encuadra dentro del régimen de gestión indirecta o prestación de servicios públicos por particulares, por lo que el presente contrato no crea ningún vínculo laboral entre las partes según lo establecen los artículos (2027 y 2020) del Código Civil y en consecuencia, **La Prestataria** no podrá reclamar al Puerto -----, derecho o prestación alguna de naturaleza laboral; **2)** Todo pago que **La Prestataria** perciba por la prestación de sus servicios tiene el carácter de honorario y en ningún momento debe interpretarse como sueldo o salario; **3) El Puerto -----** se compromete, a proporcionar dentro de sus posibilidades, apoyo marítimo tal como lancha de práctico, remolcador y/o lancha de cabos, sin costo para La Prestataria, para el buen desempeño de sus funciones; **4)** La Prestataria será considerada como el enlace entre la agencia naviera y Puerto -----, debiendo en todo caso coadyuvar en la coordinación de operaciones entre uno y otro; y **5) El Puerto -----** y La Prestataria convienen de mutuo acuerdo, revisar anualmente las condiciones del presente contrato si así lo consideran conveniente, con el objeto de mantener las relaciones en un ambiente de armonía y poder seguir prestando sus servicios de manera eficiente y conforme a las leyes y normativos de practicaje internacionales y nacionales. **OCTAVA: OBLIGACIONES ESPECIALES.** Además de las obligaciones contractuales La Prestataria se obliga especialmente a: **a)** obtener y mantener vigente la licencia especial para ejercer su profesión **b)** dentro de los treinta (30) días previos a la finalización del presente contrato o su prorrogación, La Prestataria deberá presentar al Departamento de Personal de Puerto ----- la documentación pertinente que lo acredita como apto para ejercer tal función, acompañado de una fotocopia simple. Dicha oficina cotejará las fotocopias con sus originales y las conservará en el registro personal de **La Prestataria**, **c) La Prestataria** se compromete a prestar sus servicios con toda dedicación y diligencia siendo en todo caso responsable por los daños y/o perjuicios que pudiera causar por dolo, culpa o ignorancia inexcusable, o por divulgación de los secretos que adquiera en virtud del trabajo que ejecutará, eximiendo a Puerto ----- de toda responsabilidad derivada de estos actos o de sus servicios; **d)** su conducta deberá enmarcarse dentro de las más elementales normas de ética profesional y relaciones humanas; **e)** prestar los servicios aplicando sus conocimientos especiales y asesorar como experto a las autoridades de Puerto ----- que lo soliciten en lo relativo a la materia marítima y navegación dentro del área en que se desempeñara; **f)** adquirir a su costa los aparatos de transmisión adecuados y eficientes, para mantener comunicación constante con los buques, torre de control de tráfico portuario, autoridades del puerto y Capitanía de puerto; **g)** adquirir a su costa el uniforme tradicional que lo identifica como piloto práctico de puerto que con carácter de obligatorio deberá vestir en el ejercicio de sus funciones; **h)** deberá inscribirse en el registro tributario unificado para

los efectos de las declaraciones de impuestos a que esté afecto; **i)** usar las frases normalizadas de la Organización Marítima Internacional en sus comunicaciones con el Capitán o tripulantes de los buques en el idioma común que se hable a bordo; **j)** hacer un reconocimiento periódico de los canales de navegación, áreas de fondeo bocanas del puerto profundidades de las diferentes zonas marítimas portuarias el efecto de las olas el viento y las mareas; y **k)** mantenerse informado de los cambios de vientos estacionales y de los horarios de cambios de mareas. **NOVENA: SEGURO. La Prestataria** deberá presentar una póliza de seguro de responsabilidad civil a satisfacción de Puerto ----- para responder por los daños y perjuicios causados al puerto o a terceros por la cantidad de ----- exactos (Q.000,000.00). El seguro deberá mantenerse en vigencia por el plazo del presente contrato y ampliarse en caso de prórroga del plazo. En caso de ocurrir cualquier daño que exceda la cobertura del seguro, La Prestataria será la única responsable y deberá responder ante terceros y ante Puerto ----- si fuere el caso **DECIMA: CONTROVERSIAS.** Cualquier controversia o reclamación que surja entre las partes derivadas de este Contrato serán solucionadas de manera conciliatoria entre la Gerencia General de Puerto ----- y La Prestataria. Si no fuese posible llegar a un acuerdo la cuestión a dilucidarse se someterá a conocimiento y resolución de la Junta Directiva del Puerto ----- Si persistiere el diferendo se acudirá al Tribunal de lo Contencioso Administrativo. **DECIMA PRIMERA: NOTIFICACIONES.** La Prestataria renuncia al fuero de su domicilio y señala lugar para recibir notificaciones, citaciones y emplazamientos el lugar de su residencia ubicada en la ----- y se obliga a comunicar al Puerto ----- cualquier cambio de dirección en el entendido que si así no lo hiciere se tendrá por válidas y bien hechas las notificaciones, citaciones y emplazamientos que se le hagan en el dirección indicada del Puerto ----- señala para recibir notificaciones, en la dirección indicada anteriormente, y en sus oficinas centrales ubicadas en la ----- ciudad de Guatemala, o sus oficinas centrales **DECIMA SEGUNDA: TERMINACION.** El presente contrato podrá darse por finalizado por cualquiera de las siguientes causales: **a)** por vencimiento del plazo o de sus respectivas prórrogas; **b)** por convenio expreso a voluntad de las partes; y **c)** por incumplimiento de las obligaciones contraídas en este contrato por ambas partes. **DECIMA TERCERA: ACEPTACIÓN.** En los términos expuestos, los otorgantes manifiestan su aceptación a todas y cada una de las cláusulas del presente contrato. Yo, el infrascrito Notario **DOY FE: a)** de todo lo expuesto; **b)** de haber tenido a la vista la documentación relacionada en el cuerpo de este instrumento; y **c)** que leo el presente instrumento en forma íntegra a los otorgantes, quienes enterados de su contenido, objeto, validez y demás efectos legales, así como de la obligación de entregar testimonio a Puerto ----- lo ratifican, aceptan y firman.

Anexo B
ANTEPROYECTO
LEY GENERAL PORTUARIO MARÍTIMA

TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 1. De la Política Portuario Marítima Nacional. El estado fomenta, regula y supervisa, a través de los organismos competentes establecidos por la presente Ley y, en coordinación con aquellos otros organismos del Estado relacionados, las actividades, personas, los servicios y, los recursos materiales y naturales; del sistema portuario marítimo, para el desarrollo competitivo y eficiente del comercio en el país, apegados a los lineamientos de su política portuario marítima de libre competencia dentro del marco legal regido por la presente ley.

Son lineamientos esenciales de la Política Portuaria Marítima Nacional:

1. Modernizar la legislación portuaria y marítima.
2. Disponer de una Autoridad Portuaria Marítima adecuada.
3. Regular la Seguridad Marítima y Portuaria.
4. Apoyar activamente la Protección del Medio Ambiente.
5. Propiciar el Fortalecimiento de los Usuarios.
6. Coadyuvar la Eficiencia Administrativa de toda la Cadena Logística.

ARTÍCULO 2. Objeto de la Ley. La presente Ley tiene por objeto, regular los aspectos marítimos (o acuáticos) referentes a la navegación, las vías navegables y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante, así como los actos, hechos, personas y bienes relacionados con su comercio marítimo, dotando al Estado de Guatemala de los instrumentos suficientes para el desempeño de sus funciones, principalmente en lo que se refiere a su calidad de Estado bandera, Estado ribereño y Estado rector del puerto.

La Ley tiene también por objeto, establecer los principios rectores que conforman el régimen de Puertos del Estado y su infraestructura, garantizando la debida coordinación con los Gobiernos Municipal en donde opere cualquier puerto, con el fin de conformar un sistema portuario nacional moderno y eficiente, que regule los puertos, terminales, instalaciones portuarias y marinas, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y administración, así también la prestación de los servicios portuarios.

La Autoridad Portuaria Marítima será el órgano competente para la aplicación de ésta Ley y demás disposiciones que en materia portuaria y marítima se emitan, en estrecha coordinación con el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

ARTÍCULO 3. Ámbito de Aplicación. Ésta ley y sus reglamentos es de orden público, observancia en todo el territorio nacional y es aplicable a los buques y artefactos navales, personal de mar y de tierra, extranjeros y nacionales, que se encuentren en el espacio costero, acuático y sub-acuático nacional, así como a todos los puertos y construcciones de tipo portuario marítimos, fluviales y lacustres de interés general o local, de servicio y uso público o privado, de función comercial (deportivo, trasbordo de pasajeros, o movimiento de productos), pesquero, marinas, de investigación, que existan o se construyan en el territorio nacional.

Las disposiciones de la presente ley no serán aplicables a los buques, artefactos navales e instalaciones portuarias de uso militar pertenecientes al Ministerio de la Defensa Nacional.

ARTÍCULO 4. Soberanía del Espacio Marítimo. La República de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio costero, acuático y sub-acuático correspondiente a su territorio nacional. El uso, aprovechamiento y explotación del espacio antes mencionado con fines marítimos de carácter civil, se realizará de conformidad con lo estipulado en la Constitución Política de la República de Guatemala en su artículo 142, en los acuerdos, tratados y convenios internacionales sobre la materia aprobados y

ratificados por Guatemala, y lo prescrito en ésta ley. De igual manera en cuanto a fines marinos de carácter civil, con coordinación con el Ministerio de Ambiente respectivo.

ARTÍCULO 5. Definiciones. Para efectos de interpretación y aplicación de la presente ley, los términos técnicos en materia portuaria y marítima tendrán los significados reconocidos por la Organización Marítima Mundial (OMI) y los reglamentos aplicables.

ARTÍCULO 6. Estándares Internacionales. El Gobierno de Guatemala adopta los estándares internacionales de la Organización Internacional del Transporte (OIT) en materia portuario-marítima y, en los sectores terrestre y aviación como auxiliares y complementarios cuando aplique la coordinación y, de la Organización Marítima Mundial (OMI), como los estándares aplicables a las actividades previstas en ésta ley que se realicen en el territorio nacional, su espacio costero, acuático y sub-acuático.

ARTÍCULO 7. Sujeción al Ordenamiento y Jurídico Prelación de las Leyes. Los buques y artefactos navales guatemaltecos están sujetos al ordenamiento jurídico guatemalteco, aún cuando se encuentren fuera de las aguas de su jurisdicción, sin perjuicio de la observancia de la Ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción. De igual manera, los buques y artefactos extranjeros que naveguen en aguas interiores y zonas marítimas (acuáticas y sub-acuáticas) guatemaltecas, quedan sujetos a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación guatemalteca. A falta de disposición expresa en ésta ley o en los tratados internacionales, se aplicarán:

- I. Las leyes y reglamentos de Navegación, Comercio Marítimos, Seguridad Marina y Seguridad Ambiental Nacionales;
- II. Los convenios y tratados ratificados por Guatemala en la materia y,
- III. Las disposiciones de la legislación común.

TÍTULO II ÓRGANO COMPETENTE.

CAPÍTULO I

DE LA AUTORIDAD PORTUARIA MARÍTIMA

ARTÍCULO 8. Creación. Se crea la Autoridad Portuaria Marítima, la que en lo sucesivo se denominará por sus siglas APM, con carácter de institución autónoma, descentralizada, de derecho público, con personalidad jurídica, patrimonio propio, autonomía técnica, administrativa y presupuestaria, con competencia y jurisdicción a nivel nacional para el cumplimiento de los objetivos para los que es creada. Dicha Autoridad, estará sujeta a la política general del Poder Ejecutivo por conducto del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), con quien se relacionará funcionalmente, por ser este el rector del sector transporte y el responsable de la definición, difusión, supervisión y control de la política sectorial, la planificación nacional indicativa del desarrollo del sector transporte y la normativa legal que permita hacer operativa dicha política y planificación. La APM será el órgano competente para la aplicación de esta Ley y demás disposiciones que en materia portuaria y marítima se emitan.

ARTÍCULO 9. Funciones. Son competencias institucionales de la APM las siguientes:

1. respecto a la política económica; fomentando adecuados mecanismos de prestación de los servicios para el desarrollo de las actividades marítimas y portuarias con la participación privada, promoción de tarifas competitivas y representativas del sector, promover la participación positiva de usuarios y ejerciendo mecanismos que ante la ausencia de mercados en competitivos, busquen que los mismos se originen,
2. relacionados con la seguridad acuática y el medio ambiente; con respecto al recurso marítimo y marino, costero, los buques y artefactos navales, el personal de la marina mercante, el auxilio en salvamento y, prevención y remoción de restos de naufragio y contaminación del medio ambiente, en coordinación estrecha y apoyo con las entidades relacionadas
3. policía acuática administrativa y preventiva, dando y obteniendo apoyo, por las instancias del Departamento de la Marina, para la seguridad de la navegación y la vigilancia.
4. la explotación portuaria, a través de incentivar la racional y económica prestación de los servicios de manera competitiva y en promoción del desarrollo comercial del país.

ARTÍCULO 10. Consejo Directivo. La autoridad superior de la APM será el Consejo Directivo de la Autoridad Portuaria Marítima, cuyas siglas serán CDAPM, el cual estará integrado de la siguiente forma:

1. Un Director Presidente nombrado por el Presidente de la República.

2. Un Director Propietario nombrado por el Ente Rector.
3. Dos Directores Propietarios del sector privado, elegidos por el Presidente de la República de dos ternas propuestas. Una propuesta del CACIF y otra por los consejos de usuarios del transporte marítimo
4. Un Director Titular, designado por las facultades de ingeniería de las universidades legalmente acreditadas en el país.

De la misma forma, se deberán nombrar los Directores Suplentes, los cuales podrán participar en las reuniones con voz pero sin derecho a voto, salvo en el caso de sustitución del propietario.

El Consejo Directivo se reunirá al menos cada quince días o cuando las circunstancias lo ameriten, previa convocatoria del Presidente del Consejo o de quien haga sus veces.

Las reuniones se establecerán con un quórum de tres miembros, siendo éstos los siguientes: El Director Presidente o quién los sustituya en su ausencia; Un Director del Ente Rector; y uno de los restantes directores del CACIF o de las universidades legalmente acreditadas.

Solamente los Directores Propietarios o los Directores Suplentes que actúen en representación de éstos, incluyendo el Presidente, gozarán de dieta, cuyo monto y mecanismos de ajuste se establecerán reglamentariamente.

ARTÍCULO 11. Requisitos e Impedimentos para el Consejo Directivo. Para ser miembro del Consejo Directivo de la APM se requiere:

1. Ser guatemalteco;
2. Ser mayor de treinta años de edad;
3. Ser de reconocida honorabilidad y probidad;
4. Poseer título universitario y no tener conflicto de intereses con el cargo;
5. Poseer competencia notoria en las materias relacionadas con sus atribuciones;
6. Obtener el finiquito de sus cuentas si hubiese administrado fondos públicos;
7. Hallarse libre de reclamaciones de toda clase, en caso de haber sido contratista de obras públicas ejecutadas con fondos del Estado y de Municipios;
8. No haber desempeñado dentro de los dos últimos años, funciones en empresas privadas vinculadas con el sector marítimo y portuario.

No podrá ser nombrado miembro del Consejo Directivo o Director Ejecutivo de la APM la persona que se encuentre en cualquiera de las situaciones siguientes.

1. Los parientes de los Presidentes de los tres Órganos del Estado o del Vicepresidente de la República y de los miembros de la Comisión Directiva dentro del cuarto grado de consaguinidad y segundo de afinidad.
2. Los declarados en quiebra mientras no sean habilitados.
3. Los que hayan sido condenados por cualquier delito contra la propiedad particular o del Estado de Guatemala.
4. Las personas que tengan antecedentes penales o hayan sido condenados en juicio de cuentas.
5. Los titulares que gocen de concesiones en los ramos de transporte acuático y actividades portuarias en general, ni los socios o accionistas, representantes, directores, administradores o apoderados de las sociedades que tengan esas cualidades o que desarrollen cualquier actividad de las que regula la presente ley.
6. Quien se haya desempeñado como miembro del CDAMP o Director Ejecutivo de la APM, no podrá representar ante ésta a ningún operador o concesionario en el ramo de transporte marítimo portuario, durante los cuatro años posteriores a la fecha en que haya cesado en sus funciones.

ARTÍCULO 12. Atribuciones. El Presidente del CDAMP ejercerá la representación legal de la APM, con facultad para firmar todos los actos públicos y privados que sean necesarios para el debido cumplimiento de sus funciones; asimismo, convocará a las reuniones del Consejo Directivo y las presidirá; y en su ausencia actuará en su representación el Director designado por el Ente Rector.

El CDAMP, en su calidad de entidad colegiada dirigida por su Presidente, tendrá bajo su responsabilidad las atribuciones siguientes:

1. Aspectos administrativos: Delinear las macro-políticas a seguir por la APM en aspectos tanto estratégicos relacionados con el fomento y desarrollo del sector portuario marítimo nacional, en concordancia con los planes de Infraestructura del

país; y todo lo relativo a los aspectos operativos de funcionamiento, normativas y disposiciones internas para el correcto desempeño de la institución.

2. Aspectos técnicos: Direccionario la adopción en la medida de las posibilidades y realidades del país, de las mejores prácticas en aspectos relacionados con aspectos portuarios y marítimos en cuanto a recursos materiales, humanos y naturales,
3. Aspectos económicos: Propiciar la adopción de mecanismos de mercado competitivo dentro del sector, en las áreas portuaria y marítima, que promuevan la atracción de inversión privada, el autofinanciamiento del sector, el desarrollo integral del mismo y la adopción de mecanismos de regulación por excepción o ausencia de los mecanismos anteriores
4. Aspectos de Seguridad Integral: Tanto portuaria a través de buenas prácticas portuarias y marítimas, a través del apego a normativa internacional adscrita a organizaciones rectoras mundialmente como OIT y OMI.

El desarrollo de todas estas responsabilidades se detallarán en los reglamentos respectivos.

ARTÍCULO 13. Director Ejecutivo. La administración de la APM estará a cargo de un Director Ejecutivo, a quien le corresponderá ejercer las funciones que esta ley le atribuye, así como todas aquellas que el Presidente del Consejo Directivo le delegue. Este cargo será a tiempo completo, por lo que su cargo será incompatible con cualquier otro cargo remunerado, público o privado, excepto el de catedrático universitario.

El Director Ejecutivo, dentro de las atribuciones que esta ley le otorga, podrá efectuar delegación de las mismas en los gerentes de área, específicamente en la firma de documentos y otros actos administrativos, todo lo cual será establecido y regulado en el reglamento interno de la APM.

ARTÍCULO 14. Requisitos para el Director Ejecutivo. Para ser designado Director Ejecutivo de la APM se requieren los mismos requisitos establecidos para los Directores del CDAPM, en el Artículo 8 de la presente Ley.

ARTÍCULO 15. Atribuciones del Director Ejecutivo. Son atribuciones del Director Ejecutivo de la APM, las siguientes:

1. Planear, organizar, integrar el recurso humano, dirigir, controlar y diseñar sistemas de información que permitan la eficiencia y efectividad de la APM en sus funciones directas y delegadas en terceros.
2. Ejecutar los planes estratégicos y operativos de la APM directamente y/o a través de los miembros delegados dentro de la organización diseñada, para el logro de los objetivos portuarios y marítimos.
3. Controlar el desempeño del sector acorde con los indicadores y metas fijadas para cada uno y, a través de su personal a cargo, en apoyo al desarrollo de un mercado con tarifas, actividades y resultados competitivos y orientados al crecimiento comercial de los puertos y la seguridad de la navegación, el recurso humano, la infraestructura y el medio marítimo y marino del país en cada uno de sus puertos.
4. Promover la participación de inversión privada en aras del crecimiento de la infraestructura portuaria y marítima, acorde con los planes de desarrollo de la infraestructura en su sector y con estrecha vinculación a los de las otras áreas paralelas y complementarias; transporte terrestre y aéreo, velando por la sana y leal competencia de los distintos actores y la prestación de los servicios finales o de intermediación, sin discriminación y con total acceso a su prestación.

El desempeño de estas atribuciones serán desarrolladas en los reglamentos específicos.

ARTÍCULO 16. Duración en los Cargos. Los Directores del Consejo Directivo de la AMP durarán en sus funciones cuatro años y deberá ser renovada por mitad, cada dos años.

El Director ejecutivo ejercerá su cargo por tiempo indefinido.

ARTÍCULO 17. Cesación en los Cargos de Directores del Consejo Directivo.

Los miembros del Consejo Directivo, cesarán en el cargo por las siguientes causas:

1. Por renuncia;
2. Por expiración del plazo para el cual fueron nombrados;
3. Por sentencia judicial condenatoria definitiva en la comisión de un delito;
4. Por incapacidad física o mental que impida el ejercicio en el cargo;
5. Por sobrevenir alguna incompatibilidad de las previstas en esta ley; y
6. Por pérdida de confianza.

Cuando exista o sobrevenga alguna de las causales de cesación mencionadas, debidamente comprobadas, caducará la gestión del director y se procederá a su reemplazo.

ARTÍCULO 18. Patrimonio. La APM tendrá un fondo privativo constituido por un fondo de capital, de acuerdo al artículo 16. Los bienes muebles e inmuebles, fondos, valores líquidos que posea o se le transfiera para el cumplimiento de sus fines y los que en el futuro se incorporen por transferencia, donación o legado o los que adquiera con el producto de sus ingresos.

- a) El ingreso que generen los servicios prestados a los sectores involucrados en las actividades marítimas portuarias en concepto de registro o autorización conforme las tarifas correspondientes.
- b) El impuesto de salida del país por vía marítima y,
- c) El impuesto sobre circulación de vehículos marítimos (buques y artefactos navales),
- d) Las tarifas por servicios que preste la APM y que se fijen en el reglamento de la presente ley,
- e) El producto de las multas cobradas por infracciones cometidas, cuando las mismas se encuentren firmes luego de agotada cualquier impugnación, en su caso.
- f) El producto de ingresos extraordinarios provenientes de asignaciones especiales del Estado, de organismos internacionales o privados, y
- g) Cualquier otro ingreso que le autorice recaudar la presente ley y sus disposiciones internas.

Los recursos del Fondo Privativo de la APM sólo podrán ser usados para financiar sus operaciones, de acuerdo a lo determinado por esta ley.

ARTÍCULO 19. Fondo de Capital. La APM tendrá un fondo de capital privativo cuyos ingresos provendrán de:

- a) Un ingreso correspondiente a 2 centavos de Dólar de los Estados Unidos de Norteamérica por cada tonelada de registro bruto de los buques que recalen a los puertos del país.
- b) Un ingreso correspondiente a 2 centavos de Dólar de los Estados Unidos de Norteamérica por cada tonelada de registro bruto de los buques que recalen los puertos del país, por concepto de uso de Ayudas a la Navegación.
- c) El excedente de la tarifa que se recaude a favor de la COCATRAM, de conformidad con el artículo 3º del Acuerdo Gubernativo número 163-97.

El fondo será invertido en valores de primer orden los cuales deberán ser adquiridos en operaciones realizadas en las bolsas de valores del país.

ARTÍCULO 20. Presupuesto. El presupuesto de la APM será anual, debiéndose liquidar anualmente. En caso de excedentes financieros al final de cada año, éstos serán utilizados para cubrir el presupuesto aprobado del año siguiente; y si dichos excedentes fueran inferiores al mencionado presupuesto aprobado, para complementarlo, el porcentaje de contribución para el ente regulador no deberá exceder del 6% de los ingresos derivados de las tarifas de los servicios portuarios prestados a las naves y a la carga, en los diferentes puertos de uso público o privados que presten servicios en Guatemala.

ARTÍCULO 21. Fiscalización. La fiscalización de las operaciones financieras contables de la APM estará a cargo de la Contraloría General de Cuentas de la Nación, sin perjuicio de que la APM pueda establecer sus propios mecanismos de control interno. Adicionalmente la APM deberá contratar, como mínimo una vez por año, los servicios de una empresa privada de auditoría externa, para que realice una auditoría sobre sus operaciones.

ARTÍCULO 22. Régimen Laboral. Las relaciones de la APM con sus empleados se regirán de conformidad con las leyes de la materia, quedando facultada para mejorar o superar las prestaciones contempladas en las mismas a favor de los trabajadores. El director ejecutivo y el resto del personal de la APM serán nombrados teniendo en cuenta exclusivamente su experiencia, competencia e idoneidad para ocupar los cargos.

ARTÍCULO 23. Competencias de Otros Organismos Estatales. Las entidades del Estado que brindan soporte a las actividades portuarias y marítimas, tales como la Policía Nacional Civil (PNC), autoridades aduanales, sanitarias, migratorias o cualquier otra entidad que ejerza funciones en dichos puertos, deberán ejercer las respectivas funciones operacionales, en coordinación con la AMP.

ARTÍCULO 24. Planificación Territorial y Portuaria. En los Departamentos del país en los cuales la AMP haya autorizado la construcción de un existapuerto que se vaya a construir o se haya reservado y el uso del respectivo borde, una parte del borde costero o litoral para estos fines, el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, a través del Viceministerio de Transporte, deberá velar porque las vías de acceso a dichos puertos e interconexión con la red nacional de transporte del país se encuentren consideradas en los proyectos viales y urbanos nacionales.

TÍTULO III
CONDICIONES DE OPERACIÓN
CAPÍTULO I
CONDICIONES GENERALES

ARTÍCULO 25. Libertad de Competencia. Toda persona, natural o jurídica, nacional o extranjera (en éste último extremo siempre que exista reciprocidad del país origen) – ver si esto aplica como en Aviación por algunos artículos de COPRE que no indican ello pero sí jurídico –, podrá participar en la prestación de los servicios portuarios y actividades conexas, transporte marítimo y servicios de apoyo a la navegación marítima, siempre y cuando cumpla lo establecido en ésta ley. Los distintos servicios contemplados en la presente ley serán ofrecidos a los posibles usuarios sin discriminación alguna. Las condiciones contractuales así como la determinación de cargos y tarifas por los servicios contemplados en ésta ley serán libremente pactados por las partes y no estarán sujetos a aprobación por autoridad estatal, salvo en aquellos casos en que así se especifique en ésta ley.

ARTÍCULO 26. Zonas Reservadas. En situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, la autoridad podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes y, para cualquier buque o artefacto naval privado o público, de transporte comercial o particular, nacional o extranjera.

CAPÍTULO II
REQUERIMIENTOS

ARTÍCULO 27. Registro Portuario Marítimo Nacional. Se establecerá el Registro Portuario Marítimo Nacional, el cual será administrado por la Autoridad Portuaria Marítima Nacional y estará conformado por:

- I. Registro Base, en el cual deberán crearse las divisiones y sub-divisiones necesarias de acuerdo a su reglamento, para registrar (OJO):
 - a. los buques y artefactos navales, nacionales y extranjeros,
 - b. de todo el personal nacional o extranjero comprendido como:
 - i. personal de la marina mercante, sus diferentes agrupamientos reconocidos (¿o mencionar aquí la clasificación; personal de navegación y personal de tierra?) y, sus distintas clasificaciones de acuerdo a cada una de sus reglamentaciones a la presente Ley,
 - ii. el personal de astilleros,
 - iii. los armadores, navieros o empresas navieras, los agentes marítimos, los agentes consignatarios o agentes navieros generales y los transportadores no operadores de buques.
 - iv. Los prácticos individuales, prácticos de las empresas portuarias respectivas que los proporcionen y las organizaciones constituidas por tales prácticos.
 - c. La operación y explotación de embarcaciones de navegación interior y de cabotaje, nacional o extranjera, por personas naturales o jurídicas.
 - d. Los servicios de remolque maniobra, ya sea por personas individuales o empresas constituidas para ese propósito.
 - e. Hay que agregar a grandes rasgos los de los servicios portuarios (los de personal en la clasificación de personal anterior).
- II. Registro Auxiliar, en el cual deberán inscribirse todos los transportistas terrestres, agentes aduanales y cualesquiera otros auxiliares de la administración aduanera, así como las demás personas naturales y jurídicas que realicen actividades en la zona portuaria, distintas a las que este Decreto-Ley considere operaciones portuarias o marítimas.

Todos los sujetos a los que se hace referencia, tanto en el Registro Base como en el Registro Auxiliar, deberán inscribirse o registrarse en el mismo antes de iniciar operaciones o ejercer sus respectivos derechos. La información contenida en el Registro Portuario Marítimo Nacional se define por el reglamento de la presente Ley, será pública y por ende toda persona tendrá libre acceso al mismo. Solamente surtirá efectos frente a terceros lo inscrito en el mismo, pero el Registro no tendrá carácter constitutivo de derecho.

Los actos y actuaciones se asentarán utilizando un lenguaje sencillo, que no requiera para comprensión conocimientos especializados o interpretación de los mismos, evitando el uso de abreviaturas, símbolos o palabras extranjeras, excepto que las mismas vayan precedidas por su significado o en idioma español, según el caso.

La Autoridad Portuario Marítimo deberá cancelar aquellos registros de los sujetos mencionados en los puntos I y II a que refiere éste artículo cuyos certificados, licencias, permisos, libretas de embarque o cualquier otro similar referido en ésta Ley y su reglamentación que los acredita como tales, haya expirado, sido revocado o cancelado por las disposiciones de los reglamentos correspondientes.

No será obligatorio que consten en escritura pública los actos o contratos que se inscriban en el Registro Portuario Marítimo Nacional, salvo aquellos que con anterioridad a entrada en vigor ésta Ley lo hubieren sido.

Coordinación Interregistral (COPRE artículo 149). El Registro Portuario Marítimo Nacional estará en todo momento coordinado con el Registro General de la Propiedad en especial y, en lo posible con el de cualquiera otra institución de control y verificación cuya competencia considere aspectos portuarios y/o marítimos, de modo que se asegure una inmediata concordancia y una permanente sintonía ente las anotaciones que figuren en cada uno de ellos correspondientemente.

ARTÍCULO 28. Información. Las personas que tengan que inscribirse en el Registro Portuario Marítimo Nacional deberán proporcionar la siguiente información: (EXTAER ESTO DE COPRE EN ARTÍCULOS DEL 25 AL 150, LEY DE AVIACIÓN Y LEY DE TELECOMUNICACIONES).

- I. Si es persona individual, los datos de su identificación personal.
- II. Si es persona jurídica:
 - a. El nombre de la entidad,
 - b. Los datos legales relativos a su constitución y a su inscripción registral donde corresponda,
 - c. Los datos relativos a su representante legal.
- III. En cualquier caso, lugar dentro del territorio nacional para recibir citaciones, notificaciones y comunicaciones.

Además, las personas que se indican a continuación deberán proporcionar:

- I. Si es propietario o arrendatario de buques o artefactos navales:
 - a. Datos relativos a la propiedad o arrendamiento de los buques o artefactos navales,
 - b. Certificado de matrícula,
 - c. Certificado de navegación.

Los certificados que se indican en los incisos “b” y “c” anteriores se obtendrán de acuerdo con lo que establezca el reglamento de la presente Ley.

- II. Si es operador de servicios de navegación marina (acuática):
 - a. Constancia de haber cumplido con los requisitos que establece el reglamento respectivo,
 - b. Datos relevantes de la autorización.
- III. Si es capitán u oficial de cubierta y pertenece a la tripulación del buque o artefacto naval:
 - a. Identificación de su licencia, sea ésta nacional o extranjera ó
 - b. Certificación de estar habilitado.
 - c. Permisos respectivos para movilización internacional.
- IV. Si es operador de servicios de transporte marítimo comercial:
 - a. Número de patente de comercio,
 - b. Definición de sus rutas con sus itinerarios, horario y frecuencias mínimas.
 - c. Datos relevantes de la autorización.
- V. Si es propietario de astillero marítimo, escuela de navegación y/o club deportivo acuático y/o asociación de investigación marítima:
 - a. Certificación en que se indique que el astillero, escuela, club deportivo o asociación cumple con los requisitos mínimos establecidos en el reglamento respectivo.
- VI. Si es administrador de puerto integral, concesionario, arrendatario u operador de infraestructura portuaria o marítima en tierra y/o servicios portuarios:
 - a. Constancia de haber cumplido con los requisitos estipulados en el artículo XXX.

- b. Datos relevantes de la autorización, concesión, arrendamiento, licencia o certificación respectiva.

TÍTULO IV
POLÍTICA MARÍTIMA
CAPÍTULO I

RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN MARÍTIMO

ARTÍCULO 29. Libertad de Navegación Marítima. La navegación en las zonas de jurisdicción marítima de Guatemala y el arribo de naves a puertos guatemaltecos, estarán abiertos a las embarcaciones de todas las naciones, de conformidad con la costumbre y el derecho internacional. Lo preceptuado en éste artículo queda limitado únicamente a los aspectos de seguridad y de responsabilidad señalados en ésta ley y su respectivo reglamento.

ARTÍCULO 30. Recursos Esenciales. Para propósitos de ésta ley, serán considerados como recursos esenciales solamente los siguientes:

- I. Servicios de practicaje cuya finalidad es velar porque la navegación por aguas difíciles, las entradas y salidas de los puertos, canales y aguas nacionales se realicen en las debidas condiciones de seguridad, con la asistencia del práctico.
- II. Remolque maniobra, el cual es determinado por la Autoridad Portuaria Marítima previo informe de la administración portuaria, en base a criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos y los buques, según su arqueo bruto o características, quien requerirá del uso obligatorio de éste servicio, el cual se prestará con el número y tipo de remolcadores, así como en la forma que establezca el reglamento respectivo y las reglas de operación de cada puerto.

ARTÍCULO 31. Obligatoriedad de Utilizar los Recursos Esenciales y su Prestación. Los servicios de Practicaje y Remolque Maniobra son de uso obligatorio para la navegación en la forma y condiciones establecidas por los administradores de puerto o la Autoridad Portuario Marítimo en su defecto, sujetas a las disposiciones de ésta Ley y sus reglamentos tanto para los prácticos como el servicio de remolque maniobra. A todo buque o artefacto naval que esté autorizado debe proporcionársele los servicios de practicaje y remolque maniobra, sin excepción, en iguales condiciones y sin discriminación, sin perjuicio de la obligación al pago de las tarifas por ello generadas.

ARTÍCULO 32. Negociación. Los precios y condiciones de acceso a cualquier recurso esencial serán negociados entre las partes.

CAPÍTULO II
DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

ARTÍCULO 33. Clases de Navegación. La navegación se clasifica en:

- I. Según su ámbito: la navegación será interior, de cabotaje e internacional.
- II. Según la frecuencia de prestación del servicio: la navegación puede clasificarse en regular y no regular.

Los requisitos, procedimientos y formalidades para autorizar la navegación según la clasificación anterior, se precisará en el Reglamento de la presente ley.

ARTÍCULO 34. Prestación del Servicio. El transporte acuático comercial de navegación interior y de cabotaje, así como internacional estará abierta a todos los armadores y a todos los buques mercantes, con independencia de su nacionalidad y pabellón respectivamente, sin más condiciones o restricciones que las establecidas en ésta ley y, sin perjuicio del cumplimiento de las normas de orden público, de seguridad marítima, de prevención de la contaminación del medio marino y otras que resulten aplicables de conformidad con la legislación específica de la materia local e internacionalmente.

ARTÍCULO 35. Nombramiento de Agente. Todo buque o artefacto naval de navegación internacional a que se refiere el artículo anterior, deberá tener un agente en los puertos nacionales a que arribe, salvo en los puertos en que el armador tenga oficina establecida, donde podrá actuar directamente como agente marítimo, agente naviero general o agente consignatario de buques, de acuerdo a la reglamentación de la presente Ley.

ARTÍCULO 36. Excepciones. Los armadores extranjeros que presten servicios de navegación regular internacional deberán hacerlo observando los principios de libre y leal competencia de modo que no perturben gravemente la estructura de la ruta del tráfico correspondiente y no causen perjuicios a los armadores nacionales. La Autoridad Portuaria Marítima podrá adoptar las medidas y disposiciones que resulten necesarias para la defensa de los intereses nacionales en conflicto.

Asimismo, la Superintendencia, con respecto a los convenios o acuerdos internacionales aplicables y con carácter excepcional, podrá reservar, total o parcialmente ciertos tráficos internacionales a armadores nacionales y a buques mercantes nacionales o centroamericanos si así lo exigiese la debida tutela de los intereses generales de la economía o de la defensa nacional.

ARTÍCULO 37. Convenios de Transporte Marítimo. Los servicios de transporte marítimo originados en Guatemala, con destino a otros países, continuarán rigiéndose por los convenios de transporte marítimo que estén vigentes, cuando ese sea el caso. A partir de la vigencia de ésta Ley y para los efectos de la negociación de nuevos convenios de transporte marítimo, ampliación de los existentes, o cualquier otra negociación bilateral o multilateral, el Gobierno de Guatemala a propuesta de la Autoridad Portuario Marítima, de acuerdo con la política de Libertad de Navegación Marítima, realizará las gestiones necesarias para lograr que las líneas navieras guatemaltecas, propias o arrendadas, gocen los mismos derechos en otros países.

ARTÍCULO 38. Del Arribo, Recepción y Despacho de los Buques. Todo buque o artefacto naval que haya sido habilitado para uso comercial podrá arribar o hacerse a la mar, a cualquier puerto o desde cualquier puerto de la República, respectivamente a través de la autorización del Capitán de puerto en el lugar de arribo o zarpe.

El Capitán de puerto actuará por delegación de la Autoridad Portuario Marítima y se hará asistir por los representantes de los demás órganos del Estado que tengan relación con las faenas que el buque o artefacto naval en cuestión pretenda realizar.

ARTÍCULO 39. Arribo y Despacho de Embarcaciones de Recreo, Deportivas y de Investigación Científica. En las marinas, el arribo y despacho de las embarcaciones de recreo, deportivas y de investigación científica se sujetará al régimen simplificado que establezca el reglamento respectivo. La Autoridad Portuaria Marítima habilitará la respectiva Capitanía de Puerto auxiliar, responsable de controlar el arribo y despacho de embarcaciones de recreo, deportivas y con fines de investigación científica que operen en dichas marinas.

ARTÍCULO 40. Condiciones de Arribo, Recepción y Despacho. En cuanto a los aspectos contemplados en los artículos 20 y 21, son condiciones el cumplimiento de las disposiciones referentes a avisos, documentación, supervisión y control, sanciones y demás disposiciones de los reglamentos respectivos y relativos a ésta Ley.

ARTÍCULO 41. Consejo de Usuarios. Los Consejos de Usuarios del Transporte Marítimo que posean personalidad jurídica propia, deberán ser reconocidos por la Autoridad Portuaria Marítima y asentarlos en su Registro Portuario Marítimo Nacional, de manera pública, antes de dar comienzo a sus actividades y a partir de ese momento se les tendrá como interlocutores oficiales en todos aquellos asuntos de interés para los usuarios.

CAPÍTULO III

BUQUES Y ARTEFACTOS NAVALES

ARTÍCULO 42. Clasificación. A efecto de su matriculación, los buques y artefactos navales se clasificarán en la forma siguiente:

- I. Por el servicio que prestan:
 - a. De transporte de pasajeros;
 - b. De transporte de carga;
 - c. De transporte de carga y pasajeros;
 - d. De pesca;
 - e. De recreo y deportivas;
 - f. De investigación científica y exploración marina;
 - g. Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los incisos anteriores;
 - h. Artefactos navales.
- II. Por su tonelaje:
 - a. Buque o embarcación mayor: toda embarcación mayor de cincuenta Toneladas de Registro Bruto (TRB);
 - b. Buque o embarcación menor: toda embarcación entre una y cincuenta Toneladas de Registro Bruto (TRB).

ARTÍCULO 43. De los buques y artefactos navales guatemaltecos. Se consideran buques o artefactos navales guatemaltecos:

- I. Los abanderados y matriculados conforme la presente Ley y la respectiva reglamentación;
- II. Los abanderados en aguas de jurisdicción nacional;
- III. Los decomisados por autoridades guatemaltecas competentes;

- IV. Los capturados al enemigo y considerados como buena presa; y
- V. Los que sean propiedad del Estado guatemalteco.

ARTÍCULO 44. Certificado de Matrícula. La Autoridad Portuaria Marítima otorgará a todo buque o artefacto naval que se inscriba en el Registro Portuario Marítimo Nacional un Certificado de Matrícula en el que conste el nombre del buque o artefacto naval, el de su propietario o armador, el número de matrícula, sus principales características que lo individualizan, así como los demás datos contenidos en los asientos de su inscripción de acuerdo con el reglamento de ésta Ley para el referido registro.

Tales certificados de matrícula tendrán vigencia y podrán estar sujetos a cancelación, por parte de la Autoridad Portuario Marítima, de acuerdo con las normas establecidas en el reglamento de la presente Ley.

ARTÍCULO 45. Patente de Navegación. Es el documento que autoriza a un buque o artefacto naval para navegar bajo bandera nacional, expedido por la Autoridad Portuario Marítima.

La reglamentación respectiva establecerá la vigencia de la Patente de Navegación, los tipos de buques o artefactos navales que la requieran, el documento que la sustituya y las causales de suspensión y cancelación.

ARTÍCULO 46. De la Propiedad de los Buques y Artefactos Navales. El buque o artefacto naval es un bien mueble registrable sujeto al régimen jurídico de las cosas muebles registrables, salvo los casos que de acuerdo con el reglamento respectivo a ésta Ley, deban ser sometidos a las pertinentes relaciones jurídicas dispuestas para los bienes inmuebles.

ARTÍCULO 47. Derechos Reales e Inscripción. El documento en el que conste la propiedad de un buque o artefacto naval de cinco o más toneladas de registro bruto, los cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre éstos, deberá constar en instrumento público otorgado ante notario público, contener los elementos de individualización del buque o artefacto naval y estar inscrito en el Registro Portuario Marítimo.

Los actos constitutivos, traslativos o extintivos del dominio sobre buques o artefactos navales de hasta cinco toneladas de toneladas de registro bruto pueden realizarse por instrumento privado, con legalización notarial de las firmas que contenga.

ARTÍCULO 48. Construcciones y Reparaciones en el Extranjero. Los buques y artefactos navales construidos o que se construyan en el extranjero y, los buques o artefactos navales nacionales que se reparen o modifiquen fuera del país, deberán cumplir con las exigencias técnicas establecidas en la reglamentación a la presente Ley, para ser inscritos en el Registro Portuario Marítimo Nacional.

ARTÍCULO 49. Formas de Adquisición de Buques y Artefactos Navales. Los modos de adquirir la propiedad del buque y/o el flete, el contrato de construcción o modificación, la propiedad del buque o artefacto naval a construir, las prescripciones, derechos o gravámenes y, los privilegios marítimos sobre los buques y sus mercancías transportadas, se regirán de acuerdo al reglamento respectivo complementario a ésta Ley.

ARTÍCULO 50. Hipoteca Naval. La constitución de hipoteca naval sobre buque o artefacto naval construido o en proceso de construcción deberá constar en instrumento público si es otorgado en Guatemala, o en documento extendido según los usos y costumbres legales de país extranjero pero, en éste caso, para que el gravamen surta efectos en Guatemala, tendrá que satisfacer los requisitos formales de los países de ley.

La extensión de la hipoteca naval, inclusive al flete, su prelación, prescripción y, pérdida o deterioro de la nave o artefacto naval hipotecado, se regirán de acuerdo al reglamento de la presente Ley.

ARTÍCULO 51. Condiciones de Seguridad de los Buques y Artefactos Navales. Los buques y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en las leyes nacionales, en los convenios internacionales incorporados al ordenamiento jurídico nacional y en las reglamentaciones que a tal efecto se dicten por éstos y la presente Ley.

La Autoridad Portuario Marítima ejercerá, por sí o por delegación en terceras personas, la supervisión técnica sobre las condiciones de seguridad de buques y artefactos navales a que hace referencia el presente artículo, momento hasta el cual se podrá extender los respectivos certificados de seguridad a los mismos.

ARTÍCULO 52. Situaciones Especiales. Para la presente ley se entenderá por situaciones especiales;

- I. Los accidentes o siniestros marítimos, los definidos como tales por la presente Ley, por las normas internacionales y por la costumbre nacional e internacional. A los efectos de la presente ley son accidentes o siniestros marítimos, entre otros, los siguientes:
 - a. El naufragio,

- b. El encallamiento,
 - c. El abordaje o colisión,
 - d. La explosión o incendio de buques o artefactos navales,
 - e. La arribada forzosa,
 - f. Toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marítima y,
 - g. Los daños causados por buques o artefactos navales a instalaciones portuarias.
- II. Los restos náufragos, cuando en aguas nacionales no sometidas a la jurisdicción de un puerto se hundiere o varare una nave, aeronave o artefacto naval que, a juicio de la Autoridad Portuario Marítimo, constituya un peligro o un obstáculo a la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente marino u otras actividades marítimas.

ARTÍCULO 53. Competencia de la APM en Situaciones Especiales. Para cada una de las situaciones contenidas en el artículo 34 de la presente Ley, la Autoridad Portuaria Marítima dispondrá del reglamento respectivo para proceder de oficio de manera directa o indirecta, por medio de terceros, a realizar las medidas que sean necesarias en auxilio, investigación y/o señalización, extracción, remoción o demolición de restos náufragos.

ARTÍCULO 54. Amarre, Abandono y Desguace. La Autoridad Portuaria Marítima tendrá competencia en declarar; amarre temporal, remolque a otro lugar, abandono y desguace de todo buque o artefacto naval, cuando presente las condiciones que así lo ameriten, especificadas por los procedimientos del reglamento de la presente Ley.

CAPÍTULO IV DEL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE

ARTÍCULO 55. Agrupamiento. El personal de los buques y artefactos navales y, el que ejerce profesiones, oficios u ocupaciones conexas con las actividades marítimas, lacustres, fluviales y portuarias que se desempeñan en tierra, se agrupan en;

- I. Personal de navegación o gente de mar; quien es el que en virtud de una relación laboral ejerce su profesión, oficio u ocupación a bordo de buques y artefactos navales como miembro de la dotación,
- II. Personal de tierra de la marina mercante; que es toda persona dedicada a ejercer profesión, oficio u ocupación relacionada con las actividades marítimas, lacustres, fluviales o portuarias.

Las sub-clasificaciones de éstos dos grupos se determinarán por los reglamentos relativos a los mismos.

ARTÍCULO 56. Licencias y Permisos. La reglamentación de la presente Ley determinará los requisitos para inscribir, otorgar licencias y/o permisos y, habilitar a las personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras, dedicadas a las actividades marítimas, portuarias, y conexas.

ARTÍCULO 57. Inhabilitación y Rehabilitación. Todo personal de la marina mercante en sus respectivas agrupaciones y sub-clasificaciones a las que refiere ésta Ley, estará sujeto a las pruebas, tanto físicas como técnicas, la instrucción, las experiencias y demás requisitos administrativos, incluyendo la comisión de infracciones y/o faltas, establecidas en el reglamento respectivo para ser habilitada o inhabilitada con la licencia respectiva.

ARTÍCULO 58. Buques No Mercantes, Menores o de Navegación Interior. La Autoridad Portuario Marítima, mediante reglamento, determinará el régimen aplicable a quienes presten servicios en buques no mercantes, en embarcaciones menores o en los buques dedicados a la navegación acuática no marítima, estableciendo, en su caso, las modificaciones y excepciones que, con respecto a lo previsto en la presente Ley, sean necesarias para ajustar sus disposiciones a las especiales circunstancias que en aquellos concurren.

TÍTULO V POLÍTICA PORTUARIA CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 59. LINEAMIENTOS DE LA POLITICA PORTUARIA NACIONAL. El Estado fomenta, regula y supervisa, a través de los organismos competentes establecidos en esta Ley, las actividades y los servicios portuarios, con sujeción a los lineamientos de

política portuaria que ella establece. Constituyen lineamientos esenciales de la Política Nacional Portuaria Marítima, los siguientes:

1. El fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción el comercio nacional, regional e internacional.
2. La integración de los puertos al sistema de transporte nacional y a la cadena logística internacional.
3. La promoción de la competitividad internacional del sistema portuario nacional.
4. El fomento del cabotaje y la intermodalidad (el transbordo y tránsito de mercancías).
5. La promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional.
6. El fomento de las actividades para dar valor agregado a los servicios que se prestan en los puertos.
7. La promoción del libre acceso, la leal competencia y libre concurrencia al mercado de los servicios portuarios.
8. El fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios.
9. La promoción y fortalecimiento de la descentralización y desconcentración del sistema portuario, la tecnificación y desarrollo de los puertos.
10. La promoción, preservación y mejora del patrimonio portuario nacional.
11. La constante renovación tecnológica en el Sistema Portuario Nacional.
12. La promoción del empleo portuario, como consecuencia de la capacitación y profesionalización de los trabajadores.
13. La promoción de los sistemas de calidad total en la gestión portuaria.
14. La protección y cuidado del medio ambiente, con arreglo a la legislación sobre la materia.
15. La especialización y capacitación permanente de los trabajadores, así como la protección e sus derechos laborales y condiciones de vida.

Artículo 60. SISTEMA PORTUARIO NACIONAL. Se entiende por Sistema Portuario Nacional el conjunto de puertos y construcciones de tipo portuario público y privado, marítimo, lacustre, fluvial, que permiten la movilización y el intercambio de personas o mercancías entre los distintos modos de transporte.

El sistema portuario nacional estará organizado de tal forma que propicie la actividad eficiente de todos los puertos ubicados en el territorio de la República, permita su conexión con los sistemas generales de transporte y el mejor aprovechamiento del espacio portuario nacional, de forma que se garantice la continuidad en la ejecución de las obras portuarias y que la actividad portuaria se oriente en función de los objetivos nacionales y con el propósito de contribuir a la eficiencia del transporte y al desarrollo del comercio del país.

Artículo 61. MECANISMOS DE COORDINACION. La APM y las Administraciones Portuarias Estatales y Privadas coordinarán entre sí el ejercicio de sus competencias y funciones en la materia portuaria, cooperando en la planificación de la utilización del espacio portuario nacional y en la realización e implementación de los estudios y proyectos necesarios para lograr la integración de un sistema nacional de transporte de carga.

CAPÍTULO II DE LOS PUERTOS

Artículo 62. CLASIFICACIÓN. La naturaleza de los puertos se define según la titularidad, uso, finalidad y tipo de navegación. Según su titularidad, son:

1. Puertos Estatales: son aquellos de propiedad del Estado, los cuales pueden ser administrados por entidades del Gobierno Nacional, por los Gobiernos locales por entidades del sector privado a través de contratos de concesión de obra pública o de servicios, total o parcial.
2. Puertos Particulares o Privados: son aquellos de propiedad privada, que contando con las correspondientes autorizaciones son administrados y operados por entidades del sector privado.
3. Puertos Mixtos: Son puertos cuyo capital accionario es parte privado y el remanente del sector estatal.

Según su uso, son:

1. Públicos: los que por sus características operacionales prestan servicios obligatorios a todo usuario que lo requiera.
2. Privados: los que ofrecen y prestan servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercancía en forma restringida a las propias necesidades de los particulares o terceros vinculados contractualmente con ellos. Dichos puertos se desarrollarán dentro del sistema de libre competencia.

Por su actividad económica, pueden ser multipropósitos o especializados, y dentro de estos últimos, se pueden distinguir puertos completos o terminales portuarias de naturaleza:

1. Comercial: Cuando se dediquen, principalmente al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo, lacustre o fluvial, cobrando un precio por tales servicios.
2. Industrial: Cuando se dediquen, principalmente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto terminal.
3. Pesquera: Cuando se dediquen, principalmente, al manejo de buques y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera.
4. Recreacional: Cuando sirven de base a flotas de buques dedicados a la actividad turística, deportiva o recreacional. Cuando en ellos se efectúen operaciones relacionadas con el transporte de personas, aún con fines recreacionales, estarán sometidos al régimen de los puertos comerciales. Los puertos deportivos se sub-clasifican en clubes náuticos y marinas
5. Artesanal: Cuando por las actividades económicas se desarrollan mediante procesos no industriales.
6. Militares: Cuando sirven de base permanente a los buques de la Fuerza Armada Nacional, formen o no parte de una instalación militar.
7. Investigación Científica: Cuando sean de uso privado de instituciones públicas o privadas de investigación o actividades de exclusivo carácter científico.

Por el tipo de navegación en:

1. De altura o internacionales, cuando solo presten servicios a buques, bienes, personas en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales
2. De Cabotaje, cuando solo se atiendan buques, bienes y personas en navegación entre puertos o puntos nacionales.

Cuando en un mismo puerto coexistan dos o más funciones, los espacios o instalaciones previamente delimitados y destinados a cada función, se considerarán separadamente como n puerto, para todos los fines legales.

Artículo 63. SUSPENSIÓN DE OPERACIONES EN CASOS DE SEGURIDAD NACIONAL. Será facultad del Presidente de la República, intervenir en las operaciones de un puerto en particular, mediante Decreto Ejecutivo correspondiente, cuando la seguridad nacional o la defensa nacional lo requieran.

CAPITULO

DE LA CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y CONCESIÓN

Artículo 64. CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN. Cualquier persona, individual o jurídica, nacional o extranjera, podrá construir, administrar y operar un puerto, previa autorización y cumplimientos de las normas internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), de lo establecido en la presente ley y sus reglamentos y de otras normas nacionales aplicables.

La APM establecerá los requisitos mínimos que deberán cumplir los puertos, de acuerdo con los estándares internacionales.

Artículo 65. CONCESIONES (pendiente.)

CAPITULO

DE LA ADMINISTRACION PORTUARIA

Artículo 66. ADMINISTRADOR PORTUARIO. Se entiende por administrador portuario la persona, natural o jurídica, que ejerce las funciones de planeación, organización, dirección, integración de personal y control de las operaciones del puerto, en cualquiera de las clasificaciones contempladas en el Artículo , según su normativa interna.

Artículo 67. MANTENIMIENTO DE PUERTOS. El mantenimiento del puerto comprende el conjunto de actividades a que esta obligado el administrador del puerto, referidas a la conservación y cuidado de la zona portuaria, así como las mejoras de las obras

esenciales, tales como dragado, señalización de accesos y dársenas, instalaciones de amarre, remolque y practicaje, equipos e instalaciones en tierra, de conformidad a las regulaciones establecidas en la presente ley. Dichas actividades podrán ser realizadas a través de sus propios medios o por terceros.

CAPITULO

DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS

Artículo 68. OPERADOR PORTUARIO. Se entiende por 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 serán objeto de transporte por agua, a fin de prestar o hacer prestar con respecto a esas mercancías, servicios tales como el depósito transitorio, la carga, la descarga, la estiba, la desestiba, el arrumaje, el entablado, el trincado, el acarreo y el almacenamiento.

Artículo 69. OPERADOR DE TERMINAL. Se entiende por Operador de Terminal todo operador portuario que tiene bajo su control directo un área abierta o patio, o una instalación especializada dentro de la zona portuaria, mediante contrato celebrado con el administrador portuario.

Artículo 70. SERVICIOS PORTUARIOS. Comprende la utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios siguientes:

1. Servicios a las Naves. Estos incluyen entre otros: Los servicios de atraque, amarre, desamarre, pilotaje, remolque, lanchaje, el suministro de agua, combustible, electricidad, víveres y afines al buque, recolección de basura, o desechos, eliminación de aguas residuales, las reparaciones menores de los buques y equipos.
2. Servicios a la Carga. Estos incluyen entre otros: carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, transferencia, llenado, consolidación y vaciado de contenedores, la movilización de la carga, la recepción y entrega de las mercancías; el pesaje de la carga, el almacenamiento.
3. Servicios a los Pasajeros y al Personal Embarcado. Estos incluyen entre otros la prestación de servicios de embarque, desembarque, inmigración y aduanas a los pasajeros y al personal del buque.

Artículo 71. PRESTACION. En las áreas de uso común de los puertos y en las terminales e instalaciones portuarias, los servicios portuarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes, de manera permanente, uniforme y regular, en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio y por riguroso turno, el cual no podrá ser alterado sino por causas de interés público o por razones de prioridad establecida en las normas y reglas de operación del puerto.

Artículo 72. EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS. Los servicios indicados en el artículo anterior, sólo podrán ser prestados por las personas inscritas en el registro de Empresas de Servicios Portuarios de acuerdo al Artículo de esta ley.

Las reglas de operación internas de cada puerto determinarán los requisitos mínimos que deberán cumplirse por las empresas de servicios portuarios que deseen prestar los mismos, y definirán las condiciones contractuales en las que contratará el servicio.

(Ver artículo 14 Ley de Perú)

Artículo 73. RESPONSABILIDAD DE LOS OPERADORES PORTUARIOS. Los operadores de terminales e instalaciones portuarias y prestatarios de servicios portuarios por el hecho de firmar un contrato con una empresa portuaria prestadora de servicios portuarios, serán solidariamente responsables con ésta y ante la Superintendencia del cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo y de las consignadas en el contrato de concesión que se relacione con aquellas.

CAPÍTULO V

DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Artículo 74. SEGURIDAD. Todos los puertos, dependiendo de la clasificación a la que correspondan, deberán cumplir con los requisitos mínimos de seguridad, a nivel internacional, contenidos en (consultar con técnicos de CPN). Estos requisitos deberán garantizar la seguridad tanto durante la navegación como en las instalaciones portuarias, de los pasajeros y de los bienes que se transporten y/o transiten por los mismos. El incumplimiento de estos requisitos será sancionado por la APM de acuerdo con lo que establece esta ley, sin perjuicio de cualquier otra responsabilidad que del mismo se derive.

CAPITULO V

DE LA GESTIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Artículo 75. COMPETENCIA AMBIENTAL PORTUARIA. La APM, en coordinación con el Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales (MARN) velará por el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable en el ámbito portuario, a los fines de lograr los objetivos de la política de conservación, defensa y mejoramiento del ambiente en los puertos nacionales.

Artículo 76. RESPONSABILIDAD DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS. Las administraciones portuarias y el MARN actuarán conjuntamente como órganos de instrucción administrativa, en todos los casos en que se presenten situaciones susceptibles de degradar el ambiente por y durante las operaciones portuarias, a los fines de la conservación y mejoramiento del ambiente en los puertos nacionales.

Artículo 77. PLAN DE ACCION AMBIENTAL PORTURIO. Las administraciones portuarias deberán informar a la APM y al MARN, en cada oportunidad que se pretendan modificar, mejorar o ampliar los puertos existentes, presentando el estudio de impacto ambiental con su respectivo plan para la implementación de las medidas de prevención, corrección y control de los efectos generados por la ejecución del proyecto respectivo.

Artículo 78. PLANES DE CONTINGENCIA. Las administraciones portuarias deberán contar con planes especiales de acción ambiental y de contingencia, para asumir acciones preventivas e inmediatas en la lucha contra incendios, derrames de hidrocarburos y en materia de seguridad industrial, con el objeto de garantizar la continuidad del servicio.

Las mismas deberán programar y ejecutar sus actividades considerando los lineamientos generales y específicos que a los fines de la conservación, protección y mejoramiento del ambiente en los puertos, dicten los organismos competentes.

Artículo 79. DESCARGA, TRATAMIENTO Y ELIMINACIÓN DE DESECHOS CONTAMINANTES. Todas las instalaciones portuarias, áreas de almacenamiento y terminales de carga y descarga, deberán disponer de medios, sistemas o procedimientos, según lo establecen los convenios internacionales sobre la materia, para la descarga, tratamiento y eliminación de desechos, residuos petrolíferos, químicos, aceites, grasas y otros productos contaminantes, resultado de las operaciones normales de los buques. De igual manera deberán disponer de los medios necesarios para prevenir y combatir cualquier tipo de contaminación ambiental.

Corresponde a la APM determinar los medios, sistemas y procedimientos que resulten necesarios, de acuerdo con la reglamentación aplicable.

La disponibilidad de los medios, sistemas y procedimientos indicados en este artículo será exigida por la APM, para autorizar el funcionamiento de las instalaciones.

TITULO VII

DE LAS CONCESIONES PORTUARIAS

Artículo 80. CONCESION (A DISCUTIR CON LA COMISIÓN PORTUARIA NACIONAL)

Artículo 81. BASES GENERALES. En el contrato de concesión para la administración portuaria Integral se establecerán las bases generales a que habrá de sujetarse su organización y funcionamiento y se incluirá, como parte de los mismos, el plan maestro de desarrollo portuario correspondiente.

Artículo 82. PRORROGAS. Las concesiones, podrán ser prorrogables por plazos iguales a los originalmente otorgados, previo dictamen favorable de la Superintendencia en tal sentido, la que para el efecto tomará en cuenta las características del proyecto, los montos de la inversión y su compatibilidad con los planes de desarrollo del puerto de que se trate.

Artículo 83. CESION O TRASPASO. Los titulares de los derechos de concesiones, permisos, licencias no podrán ceder ni traspasar sus derechos, bajo ningún título, ni total ni parcialmente, sin la previa autorización otorgada por la Superintendencia y documentada en igual forma que el acto original.

Artículo 84. FORMALIDADES. En los contratos en que se documenten tanto las concesiones como los permisos y licencias, se deberán prever las condiciones de preaviso a que se sujetarán las solicitudes de prórroga de los plazos, el destino de las construcciones fijas o móviles y el otorgamiento a favor de la Nación de garantías reales, colaterales o fianzas que garanticen los derechos del Estado guatemalteco.

Artículo 85. VERIFICACIÓN. La Superintendencia mantendrá el irrestricto derecho de verificar que los términos contractuales en que fueron otorgadas las concesiones, permisos y licencias se están cumpliendo, ya sea para sugerir los cambios pertinentes o para fundamentar los procesos de revocatoria de los derechos, de conformidad con los criterios del artículo siguiente.

Artículo 86. REVOCATORIA. Las concesiones, permisos y licencias podrán ser revocados por cualquiera de las causas siguientes:

- a) Por incumplimiento del objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos y plazos establecidos en ellos.
- b) Por violación de los principios de legalidad, continuidad, adaptabilidad y eficiencia en la prestación del (os) servicio (s).
- c) Por el incumplimiento de las tarifas autorizadas en perjuicio del os usuarios.
- d) Por no ejercer los derechos conferidos en las concesiones o permisos, durante un lapso mayor de seis meses posteriores a la fecha de otorgamiento de la concesión o permiso.
- e) Por interrumpir total o parcialmente y sin causa justificada, la operación o servicios al público.
- f) Por la falta de cumplimiento de las indemnizaciones por daños que se originen con ocasión de la prestación de los servicios Por ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros operadores, prestatarios de servicio o permisionarios que tengan derecho a ello.
- g) Por ceder o transferir bajo cualquier modalidad las concesiones, permisos o los derechos en ellos conferidos, sin la autorización de la Superintendencia.
- h) Por la falta de conservación y mantenimiento apropiado de los bienes concesionados.
- i) Por modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de las obras o servicios, sin autorización de la Superintendencia.
- j) Por incumplirle al gobierno y a la municipalidad las contraprestaciones que se hubieren establecido.
- k) Por la falta de otorgamiento o mantenimiento en vigor de la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos o de las pólizas de seguros de daños a terceros.
- l) Por incumplir con las obligaciones señaladas en el contrato de concesión en materia de protección ecológica.
- n) Por incumplimiento de condiciones contractuales específicas.

Artículo 167. PROCEDIMIENTO DE REVOCACIÓN. Para la revocación o rescisión de los derechos de concesión y permisos, se observará el siguiente procedimiento.

- a) La Superintendencia dará audiencia por 15 días al titular, del derecho de que se trate, para que se oponga o haga valer sus excepciones, y
- b) Al evacuar la audiencia que le fuere conferida, el titular del derecho aportará as pruebas necesarias y expondrá los argumentos que apoyen su defensa,
- c) Transcurrido el plazo, con o sin el pronunciamiento del titular del derecho, la superintendencia resolverá lo que en derecho corresponde,
- d) Contra la resolución dictada, el titular podrá interponer los recursos legales a su alcance.

En todo el procedimiento se observará por la Superintendencia, el debido proceso, el que será sencillo y libre de formalidades innecesarias.

Artículo 87. PLAN MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO. Los Administradores Portuarios Integrales elaborarán el Plan Maestro de Desarrollo Portuario y autorizado por la Superintendencia con base en las políticas y el Plan para el Desarrollo del Sistema Portuario Nacional. Dicho plan será parte integrante del titulo de concesión y deberá entre otros aspectos contener:

- a) Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto y su justificación.
- b) Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transportes.

La Superintendencia, en protección del interés público, podrá modificar los usos, destinos y modos de operación previstos en el Plan Maestro de Desarrollo Portuario respecto de las diferentes zonas del puerto o terminales aún no utilizadas.

En caso las modificaciones introducidas por decisión de la Superintendencia irroguen algún daño o perjuicio al Concesionario, este será debidamente indemnizado una vez que compruebe tales daños o perjuicios.

TÍTULO VI
DISPOSICIONES COMUNES
CAPÍTULO I

PROTECCIÓN DEL MEDIO ACUÁTICO Y PORTUARIO

ARTÍCULO 88. Competencia Ambiental Portuaria. La Administración Portuaria Marítima en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales velará por el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable en el ámbito portuario, con el fin de lograr objetivos de la política de conservación, defensa y mejoramiento del ambiente en los puertos nacionales.

Para lo anterior utilizará la normativa reglamentaria de referencia tanto local como internacional.

ARTÍCULO 89. Descarga, Tratamiento y Eliminación de Desechos Contaminantes. En todos los puertos, instalaciones portuarias, terminales marítimas, áreas de almacenamiento y marinas turísticas o recreativas del país deberán de contar con instalaciones de recepción individuales o compartidas, las que deberán contar con los medios adecuados, sistemas y procedimientos en consonancia con los Convenios Internacionales en la materia, aptos para la recepción, descarga, tratamiento y eliminación de desechos, residuos de petróleo, químicos, aceites, grasas y otros productos contaminantes, provenientes de las operaciones normales de los buques y artefactos navales en las zonas portuarias. De igual manera deberán disponer de los medios necesarios para prevenir y combatir cualquier tipo de contaminación de las aguas en sus zonas de competencia.

ARTÍCULO 90. Plan de Acción Ambiental Portuario. Las Administraciones Portuarias informarán a la Autoridad Portuaria Marítima y al Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales, en cada oportunidad que se pretenda iniciar proyectos portuarios marítimos ó modificar, mejorar o ampliar los puertos existentes, presentando el estudio de impacto ambiental con su respectivo plan para la implementación de las medidas de prevención, corrección y control de los efectos generados por la ejecución de los proyectos respectivos.

CAPÍTULO II
PRESERVACIÓN DE LAS ZONAS COSTERAS

ARTÍCULO 91. Administración, Uso y Manejo de las Zonas Costeras. La administración, uso y manejo de las zonas costeras se desarrollará a través de un proceso dinámico de gestión integrada, con el propósito de fortalecer la capacidad institucional, la organización de la planificación y coordinación de competencias concurrentes entre las distintas instituciones públicas y privadas que tengan encomendada la administración, conservación y desarrollo sustentable de las zonas costeras del país, con la activa participación de la comunidad organizada.

ARTÍCULO 92. Formulación de la Ley de Zonas Costeras. La Autoridad Portuaria Marítima para facilitar el ordenamiento y preservación de las Zonas Costeras, las cuales de conformidad con la Constitución Política son del dominio y reserva territorial del Estado, impulsará en coordinación con el Ministerio del Ambiente y Recursos Naturales y con la participación de los sectores público y privado afines, la formulación de la Ley de Zonas Costeras con el objeto de establecer las disposiciones que regularán la administración, uso y manejo de las Zonas Costeras, a objeto de su conservación y aprovechamiento sustentable, como parte integrante del espacio geográfico guatemalteco.

PENDIENTE POLÍTICA TARIFARIA, INFRACCIONES Y SANCIONES, RESOLUCION DE CONFLICTOS Y DISPOSICIONES TRANSITORIOS Y DEFINITIVOS.

Anexo C

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

Actividades pesqueras: 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 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, independiente 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.

“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.

“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”

Eslora: 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.

“M”

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

Marina: Conjunto de instalaciones portuarias y sus zona 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.

“P”

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 la 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.

“R”

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

“S”

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

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

“T”

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

“V”

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

BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. **Legislación marítima y fuentes complementarias.** Segunda edición, editorial tecnos S.A. 1998.
- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. **Estudios de derecho marítimo.** José María Bosh Editor, Barcelona 1995.
- ARTOLA SANTIAGO, Erick Donaldo. **Tesis sobre necesidad de la creación de la jurisdicción privativa en materia marítima.** Universidad San Carlos de Guatemala, Guatemala 2006.
- BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel. **Obligaciones civiles.** Quinta edición Universidad Autónoma de México 1999.
- BRAÑAS, Alfonso. **Manual de derecho civil.** Edición actualizada. Guatemala 2005.
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental.** Editorial heliasta S.R.L. undécima edición, 1993.
- CHARCHAL RAMOS, Ludwing Orlando. **Tesis sobre ausencia de regulación de la hipoteca naval en el derecho sustantivo mercantil.** Universidad San Carlos de Guatemala. Guatemala 2007.
- FERNANDEZ GUERRA, Ramón. **El contrato de practicaaje.** Primera edición. José Bosh editor, S.L. Barcelona 1996.
- GABALZDÓN GARCIA, José Luis, José María Ruiz Soroa. **Manual de derecho de la navegación marítima.** Segunda edición. Ediciones Jurídicas y Sociales S. A. Barcelona 2002.

LARIOS OCHAITA, Carlos. **Derecho internacional privado**. Séptima edición F y G editores, Guatemala 2003.

LEMUS ALVAREZ, Juan Orlando. **El seguro de instalaciones marítimo-portuarias y la legislación Guatemalteca**. Tesis, Universidad San Carlos de Guatemala. Guatemala 1998.

OSORIO, Manuel. **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales**. Editorial Heliasta S. R. L. Buenos Aires, Argentina 1981.

PINACHO BOLAÑO-RIVADENEIRA, Javier. **Tráfico marítimo**. Segunda edición, edita fondo editorial de energía naval y colegio oficial de ingenieros navales. Madrid 1996.

PULIDO BEGINES, Juan Luis. **Los contratos de remolque marítimo**. Primera edición Barcelona 1996.

RODRIGUEZ GAYAN, Eloy Miguel. **Los contratos internacionales de fletamiento y transporte marítimo**.

RUANO CERNA, José Abraham. **Tesis sobre aspectos legales de la prestación de servicios portuarios por particulares dentro del régimen de gestión indirecta en los puertos de Guatemala**. Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala 2002.

RUIZ SOROA, José María, S. Zabaleta Sarasúa M. González Rodríguez. **Manual de derecho del transporte marítimo**. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. 1997.

VILLANUEVA SOSA, María Teresa. **Tesis sobre los servicios portuarios nacionales y su incidencia en la economía.** Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala 2002.

ZENTENO BARILLAS, Julio Cesar. **Apuntes de derecho internacional privado.** Impreso en el departamento de reproducción de materiales de la facultad de ciencias jurídicas y sociales de la Universidad de San Carlos.

Legislación:

Constitución Política de la República de Guatemala, Comentada. Jorge Mario Castillo González, Centro de impresiones gráficas, Guatemala, octubre 2000.

Constitución Política de la República de Guatemala. Reformada por consulta popular, acuerdo legislativo 18-93, Guatemala, 2002.

Código de Comercio de la República de España.

Código de Comercio. Congreso de la República. Decreto No. 2-70.

Ley del Organismo Ejecutivo. Congreso de la República. Decreto No. 114-97.

Libro III Comercio Marítimo. Congreso de la República. Decreto Gubernativo 2946.

Código Civil. Congreso de la República. Decreto No. 106.

Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República. Presidente de la República, Acuerdo Gubernativo del 26 de abril de 1939.

Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante. República de España.

Reglamento General del Practicaje. República de España.