

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



**LA NECESIDAD DE REGULAR EL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO  
DENTRO DEL CÓDIGO DE COMERCIO DECRETO 2-70 DEL CONGRESO DE  
LA REPÚBLICA.**

**ANA MARÍA JOSÉ GÓMEZ BATRES**

**GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2010**

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

**LA NECESIDAD DE REGULAR EL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO  
DENTRO DEL CÓDIGO DE COMERCIO DECRETO 2-70 DEL CONGRESO DE  
LA REPÚBLICA.**

**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva  
de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**ANA MARÍA JOSÉ GÓMEZ BATRES**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

y los títulos profesionales de

**ABOGADO Y NOTARIO**

Guatemala, septiembre de 2010.

**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. Luis Fernando López Díaz  
VOCAL IV: Br. Mario Estuardo León Alegría  
VOCAL V: Br. Luis Gustavo Ciraiz Estrada  
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXÁMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

Presidente: Lic. Luis Efraín Guzmán Morales  
Vocal: Lic. Ernesto Rolando Corzantes Cruz  
Secretario: Lic. César Augusto Conde Rada

**Segunda Fase:**

Presidente: Lic. Marco Tulio Pacheco Galicia  
Vocal: Lic. Gladis Elizabeth Palala  
Secretario: Lic. José Arturo Bermejo González

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

**Lic. Claudio Manuel Reyes López**  
Abogado y Notario  
6°. Av. Norte No. 13 "A",  
Antigua Guatemala, Sacatepéquez  
Teléfono: 5661 1829



Guatemala, 04 de septiembre de 2009

Licenciado  
Carlos Manuel Castro Monroy  
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Su Despacho



Distinguido Licenciado:

En cumplimiento al nombramiento recaído en mi persona, procedí a asesorar el trabajo de tesis intitulado: **"LA NECESIDAD DE REGULAR EL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO DENTRO DEL CÓDIGO DE COMERCIO DECRETO 2-70 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA"**, realizado por la bachiller **ANA MARÍA JOSÉ GÓMEZ BATRES**, Carné No. 9717386, y sobre el mismo emito la siguiente **OPINIÓN**, pues a mi criterio dicha investigación cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, así:

- a) Conformada por cinco capítulos distribuidos en una forma técnica; dicha investigación es de fácil comprensión y se aborda desde un punto de vista jurídico-analítico la necesidad que existe en la legislación nacional de actualizar y unificar la normativa relativa al Derecho Mercantil Marítimo.
- b) Durante el proceso investigativo se utilizaron diferentes métodos y técnicas de investigación tales como: el método del análisis, el histórico, el método socio-jurídico, el método descriptivo, el inductivo y el método deductivo; con la finalidad de especificar el ámbito de aplicación del Derecho Mercantil Marítimo Guatemalteco, su estado actual y la trascendencia que tendría la implementación de una nueva normativa. Asimismo se aplicaron las técnicas de observación para determinar la forma en que se realiza actualmente el comercio marítimo, y qué efectos surten en las partes interesadas; la investigación documental y la entrevista para determinar el alcance de la aplicación de la nueva propuesta legislativa respecto del Derecho Mercantil Marítimo.



**Lic. Claudio Manuel Reyes López**  
Abogado y Notario  
6°. Av. Norte No. 13 "A",  
Antigua Guatemala, Sacatepéquez  
Teléfono: 5661 1829

- c) La redacción se estima apropiada para un trabajo de tesis pues es lo suficientemente clara, concisa y jurídica para un buen entendimiento del contenido.
- d) Considero que el tema investigado es de suma importancia, y que constituye un valioso aporte científico para nuestra casa de estudios y para el régimen de legalidad del país; así como para el enriquecimiento del curso de Derecho Mercantil.
- e) Habiendo realizado algunas correcciones, es de mi criterio que las conclusiones y recomendaciones a las cuales se arribó dentro del presente trabajo investigativo son lo suficientemente específicas e idóneas con el contenido expuesto.
- f) La bibliografía consultada, tanto en cuanto a doctrina como a legislación, fue lo suficientemente amplia y adecuada para conformar una investigación completa y sustentada, tomando en cuenta teorías de reconocidos autores que fueron de gran aporte científico al trabajo de tesis.

Por las razones expuestas manifiesto que el presente trabajo investigativo cumple con la metodología y técnicas de investigación exigidas en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público. Habiendo sido efectuadas las correcciones sugeridas, considero que el trabajo de tesis que se me presentó reúne los requisitos reglamentarios, es un aporte a la bibliografía del curso de Derecho Mercantil y merece mi aprobación, por lo que es procedente emitir DICTAMEN FAVORABLE, para que sea cursado a un revisor y posteriormente discutido en el Examen General Público correspondiente.

Atentamente,

**Lic. Claudio Manuel Reyes López**  
**Abogado y Notario**  
Lic. Claudio Manuel Reyes López  
Abogado y Notario  
Colegiado No. 7,061



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12  
Guatemala, C. A.

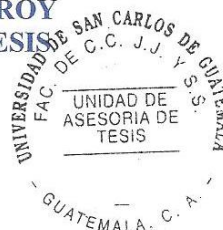


UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, siete de septiembre de dos mil nueve.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) JOSE ABRAHAM ROQUEL PUAC, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante ANA MARÍA JOSÉ GÓMEZ BATRES, Intitulado: "LA NECESIDAD DE REGULAR EL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO DENTRO DEL CÓDIGO DE COMERCIO DECRETO 2-70 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA".

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/nnmr.

**Lic. José Abraham Roquel Puac**  
**Abogado y Notario**  
Carretera a San Felipe de Jesús No. 5  
La Antigua Guatemala, Sacatepéquez  
Tels. 7832-0717, 7832-3204



Guatemala, 22 de septiembre de 2009

Licenciado  
Carlos Manuel Castro Monroy  
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Su Despacho



Respetable Licenciado Castro Monroy:

En cumplimiento de la resolución emanada de ésta Unidad con fecha siete de septiembre de dos mil nueve, en la que se me nombró Revisor del trabajo de tesis realizado por la bachiller **ANA MARÍA JOSÉ GÓMEZ BATRES**, Carné No. 9717386, intitulado: **"LA NECESIDAD DE REGULAR EL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO DENTRO DEL CÓDIGO DE COMERCIO DECRETO 2-70 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA"**, manifiesto que revisé detenidamente el referido trabajo de tesis, determinando que la investigación cumple con los aspectos determinados en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de la siguiente manera:

- a) El trabajo investigativo consta de cinco capítulos: El primer capítulo trata acerca de las nociones de Derecho Mercantil Marítimo; el segundo acerca de sus instituciones jurídicas; el tercero acerca de los contratos del comercio marítimo; el cuarto de los riesgos y daños en la navegación marítima; y en el quinto capítulo se realiza un análisis acerca de la necesidad de regular el Derecho Mercantil Marítimo dentro del Código de Comercio Decreto 2-70 del Congreso de la República.
- b) Los métodos puestos en práctica fueron: el método analítico e histórico para determinar la naturaleza, nacimiento y evolución del Derecho Mercantil Marítimo; el método socio-jurídico para analizar el impacto de la legislación en la sociedad; el método descriptivo para especificar el ámbito de aplicación del Derecho Mercantil Marítimo Guatemalteco; el método inductivo y el deductivo para lograr establecer el silogismo entre las causas para justificar una nueva propuesta legislativa y los efectos que produciría su aplicación. Y respecto de las técnicas que se emplearon se pueden mencionar: la observación para determinar la forma en que se realiza



**Lic. José Abraham Roquel Puac**  
**Abogado y Notario**  
Carretera a San Felipe de Jesús No. 5  
La Antigua Guatemala, Sacatepéquez  
Tels. 7832-0717, 7832-3204

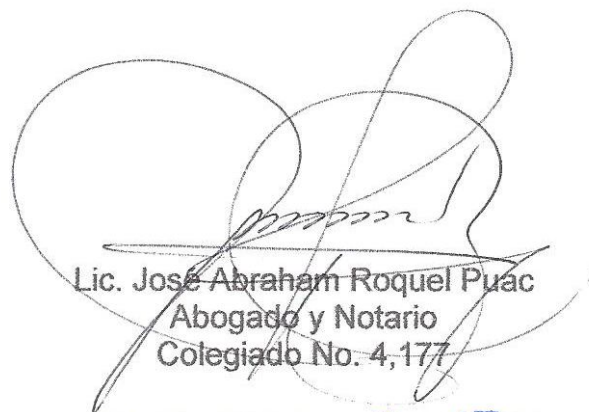


actualmente el comercio marítimo; la investigación documental y la entrevista para obtener datos acerca de los efectos que produce el retraso en la normativa acerca del comercio marítimo.

- c) Respecto a la redacción manifiesto que revisé detenidamente los capítulos del referido trabajo de tesis, determinando que están distribuidos en orden lógico, y redactados en forma clara y precisa, lo que permite establecer fácilmente el contenido de los temas y sub-temas desarrollados en la investigación.
- d) Acerca del contenido del mencionado trabajo investigativo considero que será un valioso aporte científico y técnico para quienes lo consulten, y en especial para nuestra casa de estudios, pues aborda un tema hasta ahora poco investigado en Guatemala.
- e) Asimismo el trabajo de investigación finaliza con conclusiones y recomendaciones congruentes con su contenido que a mi criterio están suficientemente sustentadas.
- f) Respecto de la bibliografía consultada manifiesto que la autora utilizó doctrina y legislación nacional e internacional con la finalidad de realizar un aporte novedoso y de demostrar los avances que otros países han tenido en la materia; lo cual me parece bastante oportuno y suficiente.

Por lo anterior, y porque a mi criterio la investigación cumple con las técnicas y metodología, de acuerdo al Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, la apruebo y emito **DICTAMEN FAVORABLE**, a fin de que pueda ser aceptada para el Examen General Público de la autora.

Atentamente,



Lic. José Abraham Roquel Puac  
Abogado y Notario  
Colegiado No. 4,177

**Lic. José Abraham Roquel Puac**  
**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, veintidós de abril del año dos mil diez.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante ANA MARÍA JOSÉ GÓMEZ BATRES, Titulado LA NECESIDAD DE REGULAR EL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO DENTRO DEL CÓDIGO DE COMERCIO DECRETO 2-70 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.-

MTCL/sllh.





## DEDICATORIA

- A:** Dios, ser supremo, fuente de inspiración y de fortaleza para alcanzar mis objetivos en la vida.
- A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala, Alma Máter que hoy me ve nacer a la vida jurídica como profesional del derecho.
- A mi madre:** Myriam Batres, por su ejemplo de bondad y esfuerzo y por ser la mejor amiga que tengo.
- A la memoria de mi padre:** José Gómez, porque sé que desde el cielo hoy celebra conmigo éste gran triunfo.
- A mi esposo:** Byron Pérez, con todo mi amor, por ser el compañero fiel y mi apoyo en los momentos buenos y en las situaciones difíciles.
- A mi tía:** Elsa Alburez, por ser parte importante de mi vida y de mi familia.
- A mis hermanas:** Aracely, Fabiola, Andrea y Rocío, amigas y compañeras de alegrías y de tristezas y grandes ejemplos para mí.
- A mis sobrinos:** Ruby, Alejandro, José Pablo y Ximena, con todo mi cariño, esperando ser un buen ejemplo en la vida que inician.
- A mi cuñado:** Abelardo, con profundo agradecimiento, por sus sabios consejos y por su amistad.
- A:** Mis amigos y compañeros, con amistad y cariño sincero.

## ÍNDICE

Pág.

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

### CAPÍTULO I

1. Nociones del Derecho Mercantil Marítimo.....	1
1.1. Distintos períodos en la historia de la navegación.....	1
1.2. Contenido del Derecho Mercantil Marítimo.....	4
1.3. Concepto de Derecho Mercantil Marítimo.....	8
1.4. Cuerpos legales reguladores del Derecho Mercantil Marítimo.....	13

### CAPÍTULO II

2. Instituciones jurídicas de El Derecho Mercantil Marítimo.....	14
2.1. Régimen jurídico del buque o nave mercante.....	14
2.2. Aspectos relativos al buque que deben ser tomados en cuenta dentro de la nueva legislación propuesta.....	16
2.3. Administración marítima.....	20
2.4. Registro marítimo.....	22
2.5. Zona marítimo terrestre.....	24
2.6. Personas que intervienen en el comercio marítimo.....	25
2.7. Protestas de mar.....	36
2.8. Del trabajo de los hombres de mar.....	37
2.9. Contrato de embarco.....	38



<b>CAPÍTULO III</b>		<b>Pág.</b>
3.	Contratos de comercio marítimo.....	40
3.1.	Contrato de construcción de buque.....	40
3.2.	Contrato de arrendamiento de buque.....	42
3.3.	Contrato de fletamento y de transporte.....	44
3.4.	Contratos de remolque.....	47
3.5.	Compraventa de buques.....	51
3.6.	Hipoteca naval.....	52
3.7.	Seguro marítimo.....	53
3.8.	Razones para reformar la normativa actual en relación a los contratos del comercio marítimo .....	56

<b>CAPÍTULO IV</b>		
4.	De los riesgos y daños en la navegación marítima.....	58
4.1.	Averías marítimas.....	58
4.2.	Abordaje marítimo.....	62
4.3.	Arribada forzosa.....	64
4.4.	Naufragio.....	65

<b>CAPÍTULO V</b>		
5.	Análisis de las razones para regular el Derecho Mercantil Marítimo dentro del Código de Comercio Decreto 2-70 del Congreso de la República.....	70
5.1.	Contenido del libro III del Decreto Gubernativo 2946.....	74
5.2.	Nueva propuesta legislativa.....	77

	<b>Pág.</b>
5.3. Ventajas que se obtendrían al regular el Derecho Mercantil Marítimo dentro del Código de Comercio Decreto 2-70 del Congreso de la República.....	78
<b>CONCLUSIONES</b> .....	82
<b>RECOMENDACIONES</b> .....	84
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	86



## INTRODUCCIÓN

El Código de Comercio anterior al ahora vigente, contenido en el Decreto Gubernativo 2946, emitido en 1942 se dividía en cuatro libros. Al emitirse el nuevo Código de Comercio, Decreto 2-70 del Congreso de la República, se ordenó nuevamente la materia jurídica mercantil. Sin embargo, el Libro III del Código de Comercio derogado, que rige el tema del comercio marítimo, el legislador lo dejó vigente, a la espera de que se emitiera el Código Marítimo Centroamericano, pero dicho anteproyecto nunca llegó a ser derecho uniforme entre los estados centroamericanos, debido al estancamiento del proceso de integración.

La hipótesis fundamental que guió éste proceso investigativo quedó plenamente comprobada al establecerse que las principales ventajas que se obtendrían al actualizar y unificar la normativa legal relativa al Derecho Mercantil Marítimo dentro del Código de Comercio actual Decreto 2-70 del Congreso de la República, serían: una actualización y unificación eficiente en relación a la regulación jurídica referente al Derecho Mercantil Marítimo, mayor certeza jurídica en cuanto a los actos y contratos y un creciente conocimiento legal por parte de los abogados y de los jueces en cuanto al Derecho Mercantil Marítimo.

El objetivo general que se pretende alcanzar con la investigación es elaborar el contenido de una nueva propuesta para regular el Derecho Mercantil Marítimo dentro del Código de Comercio actual Decreto 2-70 del Congreso de la República, y dentro de los objetivos específicos se pueden mencionar: obtener información sistematizada





que sirva de base para la elaboración de una nueva legislación; determinar los alcances y límites que tendrá la nueva legislación en el contexto de la realidad Guatemalteca y comparar la legislación y doctrina internacional para obtener mayores conocimientos acerca del Derecho Mercantil Marítimo.

El presente trabajo consta de cinco capítulos: En el primer capítulo se incluyen nociones de Derecho Mercantil Marítimo; en el segundo, sus instituciones jurídicas; el tercero trata de los contratos del comercio marítimo; el cuarto de los riesgos y daños en la navegación marítima; en el quinto capítulo se realiza un análisis acerca de la necesidad de regular el Derecho Mercantil Marítimo dentro del Código de Comercio Decreto 2-70 del Congreso de la República.

En la investigación se utilizó el método analítico, por medio del cual se estableció la forma en que se encuentra regulado actualmente el Derecho Mercantil Marítimo en Guatemala, y su trascendencia en cuanto a su efectividad; el método histórico para determinar la naturaleza, nacimiento y evolución del Derecho Mercantil Marítimo; el método socio-jurídico para analizar el impacto de la legislación en la sociedad y sus incidencias dentro de la misma; el método descriptivo para especificar el ámbito de aplicación del Derecho Mercantil Marítimo Guatemalteco; el método inductivo por medio del cual se determinan las causas para justificar una nueva propuesta legislativa respecto de ésta rama del derecho y el método deductivo para lograr establecer el silogismo entre las causas para justificar una nueva propuesta dentro del Derecho Mercantil Marítimo y los efectos que produciría su aplicación. Y respecto de las técnicas que se emplearon se pueden mencionar: la observación para determinar la



forma en que se realiza actualmente el comercio marítimo, y qué efectos surten en las partes interesadas; la investigación documental pues a través de la doctrina escrita se logró determinar el alcance de la aplicación de la nueva propuesta legislativa respecto del Derecho Mercantil Marítimo y la entrevista para obtener datos acerca de los efectos que produce el retraso en la normativa acerca del comercio marítimo.

Por todo lo anterior, se espera por parte de la autora, que el presente trabajo investigativo sea útil para la unificación y estructuración de una reforma legal que integre y unifique el Derecho Marítimo Mercantil.

## **CAPÍTULO I**

### **1. Nociones de Derecho Mercantil Marítimo**

El presente trabajo investigativo enfoca al Derecho Mercantil Marítimo entorno a su nacimiento y evolución hasta nuestros días; con el adelanto de la tecnología, a la par de las exigencias legales del presente y del futuro.

Como ningún país tiene jurisdicción sobre los mares, siempre ha sido necesario que las naciones alcancen acuerdos sobre todo lo relacionado con los barcos, su tripulación y cargamentos en supuestos de disputa. Los primeros Acuerdos quizá se basaban en un conjunto de costumbres tradicionales que se habrían desarrollado a partir de soluciones prácticas a problemas comunes.

#### **1.1. Distintos períodos en la historia de la navegación**

Establece Scialoja que: “Hablar de la historia del Derecho Marítimo o Derecho de la Navegación por agua, es hablar de la historia misma de la civilización y del comercio”.<sup>1</sup> La navegación se ha desarrollado en edades remotísimas, principalmente sobre los grandes ríos, inicialmente para hacer frente a las exigencias de la alimentación con el aprovechamiento de los productos de la pesca.

---

<sup>1</sup> Scialoja, Antonio, **Sistema internacional de navegación**, pág. 32.



En efecto, los usos y costumbres del mar se habían difundido ya ampliamente y eran practicados por todos los pueblos navegantes, mucho antes que las formas comerciales alcanzaran fijeza como instituciones jurídicas. Al igual que en los trueques de tierra, los de mar, recibieron el máximo impulso del factor económico, es decir de la especulación sobre la diferencia entre el costo de los productos en los mercados de origen y los lugares de consumo.

En la técnica de la navegación se pueden distinguir netamente tres períodos: a) período de la navegación a vela, b) período de la navegación a vapor y c) período de la navegación a propulsión nuclear.

El temprano perfeccionamiento del transporte acuático estuvo estimulado por la tendencia de las poblaciones a concentrarse en las costas o las vías fluviales. Los antiguos romanos utilizaban embarcaciones a vela equipadas con varios bancos de remos para transportar a sus ejércitos hasta Cartago y otros frentes de operaciones. La construcción de barcos y el aparejo y manipulación de las velas fueron mejorando con el tiempo. Estos cambios, junto con la incorporación de la brújula, hicieron posible la navegación en mar abierto sin avistar la costa.

Desde el más remoto origen y sin contar la fuerza humana de los remeros, que fue sin duda el primer medio de propulsión que el hombre halló para sus naves, posteriormente

la navegación se realiza a vela y durante milenios los buques dependen entonces de un elemento externo para su impulsión.

El periodo de la navegación velera, que dura hasta cerca del 1860, presenta desde el punto de la técnica, una monótona uniformidad. Los escasos progresos de las construcciones, no consentían notables evoluciones en las instituciones jurídicas; ni el descubrimiento de la brújula, aún siendo de inestimable ventaja para la seguridad de la navegación, tuvo influencia apreciable en su desenvolvimiento.

Con la máquina a vapor, la navegación abandonó el romántico apoyo del velamen, ingresando adulta y especializada, al campo de la mecánica y de la ingeniería naval. La máquina a vapor, abrió una vertiginosa carrera de creciente progreso y perfeccionamiento. Cambió no solo la potencia la velocidad, sino que en ello redundó en la seguridad personal de los viajeros y su comodidad. Por heroicos que hayan sido los pasos de los primeros descubridores de rutas, que acometieron sus hazañas sobre los inseguros buques de velamen, no menos importantes son los pioneros de la navegación a vapor. Mientras los pioneros descansaban su mérito en sus propias capacidades, los segundos iniciaron, primero inconscientemente, un trabajo de equipo, donde el creador de la máquina fue tan importante como el inventor de la hélice o su diseñador.

De conformidad con Robert Hardin: “El 22 de mayo de 1958 comenzó en Camden (Nueva Jersey) la construcción del primer barco de propulsión nuclear para pasajeros y carga, el Savannah, que fue botado en 1960. En 1962 fue vendido a una empresa privada para su uso comercial experimental, pero resultó un fracaso financiero”.<sup>2</sup>

A lo largo de los años se han adoptado numerosos tratados y convenciones con el objetivo de mejorar la seguridad marítima. Uno de los más importantes, firmado en 1913, después del desastre del Titanic, supuso el establecimiento de la Patrulla Internacional de Icebergs.

La Convención Internacional de 1930 sobre Líneas de Máxima Carga reguló la carga de los buques según su tamaño, cargamento y ruta. La Convención Internacional para la Seguridad Marítima, que regula la construcción de buques, fue ratificada por la mayoría de los países marítimos en 1936 y desde entonces ha sido frecuentemente actualizada.

## **1.2. Contenido del Derecho Mercantil Marítimo**

Tradicionalmente, el derecho se ha clasificado en público y privado: sin embargo, de conformidad con Antonio Brunetti: “La clasificación entre Derecho público y privado se remonta a la antigua Roma, pero está hoy en día en declive: muchas técnicas y

---

<sup>2</sup> Hardin, Robert, **Compilación de comercio marítimo**, pág.125.

relaciones típicas del Derecho Privado las encontramos en el ámbito de las relaciones con y entre los poderes públicos y a la inversa, aspectos que usualmente se han dado en el campo del Derecho Público aparecen adornando relaciones de Derecho Privado”.<sup>3</sup> Por ello esta división ha sido ampliamente criticada y en la actualidad no tiene tanta fuerza.

Sin embargo, cita el tratadista Jorge Alberto Vargas Jaramillo que: “debe hacerse referencia al contenido del Derecho Marítimo, disciplina que se puede dividir en dos grandes ramas: 1) Derecho Marítimo Público y 2) Derecho Marítimo Privado”.<sup>4</sup>

### **1) El Derecho Marítimo Público:**

Es la parte del Derecho Marítimo que regula las relaciones entre las personas y entidades privadas con los órganos que ostentan el poder público cuando éstos últimos actúan en ejercicio de sus legítimas potestades públicas (jurisdiccionales, administrativas, según la naturaleza del órgano que las ejerce) según el procedimiento legalmente establecido y de los órganos de la Administración Pública entre sí.

#### **Está integrado por:**

A) **Derecho Administrativo Marítimo**, que regula la organización de la administración marítima interna, el dominio público marítimo, construcción y abanderamiento de buques, protección, vigilancia y seguridad de la navegación, régimen sanitario de

---

<sup>3</sup> Brunetti, Antonio, **Derecho Marítimo**, pág. 35.

<sup>4</sup> Vargas Jaramillo, Jorge Alberto, **Contribuciones de la América Latina al derecho del mar**, pág. 78.

los buques, despacho a la mar, régimen del personal marítimo y en general, las relaciones entre los ciudadanos y las administraciones públicas con motivo de la intervención de éstas en la navegación y el medio marino.

**B) Derecho Internacional Marítimo o Derecho Del Mar**, definido como el conjunto de leyes, reglamentos y usos observados en la navegación, en el comercio por el mar y en las relaciones, pacíficas o bélicas, entre los Estados Marítimos y entre éstos y los que carecen de acceso directo a la mar. Estudia el mar territorial, la plataforma submarina, zona económica exclusiva, alta mar, fondos marinos, la utilización de la mar y el derecho de la guerra marítima.

**C) Derecho Penal Marítimo**, que comprende el estudio de los delitos marítimos incluidos en el Código Penal común o en el Código Penal militar y por extensión, el derecho sancionador administrativo y disciplinario marítimo (Dependiendo de la legislación nacional).

**D) Derecho Procesal Marítimo**, que abarca normas de Derecho Procesal Penal Administrativo y Civil, incluyendo éste los procedimientos judiciales a seguir en actos de jurisdicción voluntaria contenidas en la Ley Procesal Civil (Dependiendo de la legislación nacional).

**E) Derecho Laboral o Social Marítimo**, donde se estudian las relaciones laborales que se derivan del contrato de embarco, las normas de la Organización Internacional del Trabajo sobre la gente del mar, la seguridad e higiene en el trabajo,



la seguridad social de los trabajadores del mar y en general, la acción protectora de las administraciones públicas sobre el trabajo en la mar.

F) **Derecho Fiscal Marítimo**, dirigido a regular el régimen aduanero marítimo y el contrabando por mar.

## 2) **Derecho Marítimo Privado:**

Según Alberto Szekely, puede ser definido como: “La rama del derecho que se ocupa preferentemente de las relaciones entre particulares, con ocasión del tráfico marítimo”.<sup>5</sup> También se rigen por el derecho privado las relaciones entre particulares y el Estado cuando éste actúa como un particular, sin ejercer potestad pública alguna, siempre dentro del ámbito marítimo. Que a su vez comprende:

A) **Derecho Internacional Privado Marítimo**, dirigido a solucionar los conflictos entre las leyes de los distintos países en la navegación.

B) **Derecho Mercantil Marítimo**, que constituye el núcleo central del Derecho Marítimo, regulando el comercio por mar (Libro III del Código de Comercio Derogado Decreto 2946), el buque, las personas que intervienen en el comercio marítimo, diversos modos de utilización del buque, averías y seguro.

---

<sup>5</sup> Szekely, Alberto, **Derecho del mar**, pág.88.

Conforme al Libro III del Código de Comercio de 1942 de Guatemala, Decreto 2946 del Presidente Jorge Ubico, el Derecho Mercantil Marítimo en Guatemala, comprende las materias siguientes:

- a. De la naves mercantes y de los propietarios y copropietarios de ellas;
- b. De las personas que intervienen en el comercio marítimo;
- c. De los contratos de los hombres de mar;
- d. Del fletamento, del conocimiento y de los pasajeros;
- e. De los riesgos y daños del transporte marítimo;
- f. Del préstamo a la gruesa o a riesgos marítimos;
- g. Del seguro marítimo y
- h. De la prescripción de las obligaciones del comercio marítimo y de la excepción de inadmisibilidad de algunas acciones en especial.

De las materias anteriores, lo relativo al seguro marítimo ya no forma parte del libro tercero referido, pues en las disposiciones derogatorias que regula el Artículo 1, del Decreto 2-70 del Congreso, Código de Comercio actual, se deja vigente la totalidad de dicho libro, excepto el Título VII, que regulaba precisamente el contrato de seguro marítimo, pasando a ser éste una modalidad del seguro de transporte en general.

### **1.3. Concepto del Derecho Mercantil Marítimo**

Los autores consultados en cuanto a la doctrina en torno al Derecho Mercantil Marítimo, resumen el concepto de éste derecho señalando como esencial la navegación por mar como medio de traficar con finalidad comercial.

En la doctrina española, Francisco Fariña y Timoteo Olondo, definen el Derecho Marítimo: “como conjunto de reglas e instituciones de derecho privado y público que rigen la navegación”.<sup>6</sup> Gamecho Goicoechea, expone un amplio concepto al definir el Derecho Marítimo: “como conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación por mar”.<sup>7</sup>

Joaquín Garríguez define el Derecho Marítimo: “como la parte del Derecho Mercantil que regula las relaciones jurídico-privadas que derivan del comercio y de la navegación marítima en general” y amplía este concepto al admitir “que esta rama jurídica comprende no sólo normas mercantiles, sino de muchas otras ramas del derecho compartiendo la opinión de los autores que lo definen como el conjunto de normas que regulan la navegación marítima”.<sup>8</sup>

En cuanto a los rasgos característicos del Derecho Mercantil Marítimo, René Rodiere señala tres fundamentales: “el tradicionalismo, la originalidad y el indudable carácter internacional”.<sup>9</sup>

El Derecho Mercantil Marítimo es: a) un derecho especial no excepcional: b) unitario conjunto de normas de origen vario: comercial, civil, administrativo, penal, procesal e internacional que se integran en una unidad sistemática; c) autónomo desde el punto de vista jurídico, científico, legislativo y didáctico; d) de origen consuetudinario y pionero en

---

<sup>6</sup> Fariña, Francisco y Olondo Timoteo, **Tratado de derecho español**, pág. 175.

<sup>7</sup> Goicoechea, Gamecho, **Conceptos jurídicos esenciales**, pág.33.

<sup>8</sup> Garríguez, Joaquín, **Curso de derecho mercantil**, tomo III, pág.22.

<sup>9</sup> Rodiere, René, **Resumen de derecho mercantil francés**, pág. 52.

la evolución del derecho; e) de carácter internacional y f) con una gran influencia publicista por la intervención del Estado en el fenómeno de la navegación marítima.

Doctrinariamente, sólo puede haber dos criterios para saber si una rama jurídica es o no científicamente autónoma:

- a. Si los principios que la informan, por su carácter original y por su construcción jurídica sistemática, completa y cerrada, hacen innecesaria toda remisión a los principios de otra rama, estaremos ante una disciplina plenamente autónoma.
- b. Si los principios de la rama en cuestión aparecen como contingentes excepciones o especificaciones de lo de otra disciplina, a lo que recurre además para la resolución de los casos no previstos, no cabe señalar de una rama autónoma, sino, a lo sumo, de un derecho excepcional o especializado.

Sin embargo, la autonomía no excluye al Derecho Mercantil Marítimo del encuadramiento en el sistema general del derecho, ni impide sus nexos vitales y profundos con las otras ramas de las ciencias jurídicas. La unidad del ordenamiento jurídico es un postulado fundamental. Cuando se estudia una u otra rama del derecho o cuando se discute sobre su autonomía, no conviene perder de vista que la división en varias ramas de la ciencia del derecho está hecha por comodidad de indagación y sistematización científica y en consecuencia, la autonomía asume un significado restringido y convencional. La autonomía no designa a un sistema que sea suficiente en sí mismo, que pueda prescindir del ordenamiento jurídico general. Desde este punto de vista -unidad orgánica del derecho-, ninguna rama del mismo puede considerarse autónoma.

El Derecho Mercantil Marítimo es un derecho especial. Una disciplina se califica así cuando tiene por objeto una materia que, por sus particularidades, requiere normas propias que suponen la plenitud de la disciplina.

El Derecho Mercantil Marítimo es un cuerpo normativo que rige los problemas que puedan surgir a raíz de las relaciones entre entidades de Derecho Privado dedicadas al tráfico marítimo. El Derecho Marítimo ha de ser diferenciado del Derecho del Mar, constituido por un cuerpo de normas de Derecho Internacional que regula las relaciones jurídicas entre Estados y no entre particulares.

Para Raúl Cervantes Ahumada el Derecho Marítimo en particular es: “un conjunto de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos...”<sup>10</sup>

El concepto que da Manuel Broseta Pont es más específico en cuanto a la actividad mercantil, como esencial al concepto del Derecho Marítimo: “...el Derecho Marítimo... es el sector del Derecho Mercantil aplicable a quienes explotan un buque para el transporte, a los contratos mediante los cuales el buque se utiliza, a las instituciones auxiliares que lo posibilitan, así como a los riesgos, daños y accidentes que puedan surgir con ocasión de la navegación marítima. Del derecho de la navegación marítima

---

<sup>10</sup> Cervantes Ahumada, Raúl, **Derecho marítimo**, pág. 6.



así entendido no puede excluirse el transporte sin finalidad comercial, porque en él cabe todo contrato y forma de utilización del buque, cualquiera que sea su destino”.<sup>11</sup>

Para la formulación de un concepto de Derecho Mercantil Marítimo, atendiendo a nuestra legislación vigente, se debe tener en cuenta que el Libro III del Código de Comercio de Guatemala, emitido en 1877, es una copia del Código de Comercio Español. Ambos instrumentos legales son del siglo XIX, hechos para situaciones y relaciones jurídicas que necesariamente han cambiado con el desarrollo técnico de la navegación. Además, es de tomarse en cuenta que Guatemala no es un país de flotas mercantes, pero que si posee un comercio de exportación e importación realizado por empresas navieras extranjeras o filiales a ellas, por lo que ésta actividad económica está sujeta a un régimen jurídico que debe estudiarse e investigarse, particularmente en el caso de las normas contenidas en usos, costumbres, convenios y tratados internacionales que rigen la navegación marítima con fines comerciales.

En ese sentido, y a manera de resumen, la definición más apropiada para el Derecho Mercantil Marítimo es la proporcionada por René Arturo Villegas Lara: “Es el que se expresa en normas de derecho positivo, usos y costumbres del tráfico en el mar y que rigen las actividades comerciales que utilizan la navegación en buques como medio de transporte”.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Broseta Pont, Manuel, **Manual de derecho mercantil**, pág.635.

<sup>12</sup> Villegas Lara, René Arturo, **Derecho Mercantil Marítimo**, tomo III, pág. 337.

#### **1.4. Cuerpos legales reguladores del Derecho Mercantil Marítimo**

La legislación actual vigente para Guatemala en relación al Derecho Mercantil Marítimo se encuentra contenida en el Libro III del Decreto Gubernativo 2946, emitido en 1942, aunque mas se tienen en cuenta los usos, costumbres, convenciones y tratados internacionales que se han celebrado para regular el comercio marítimo a nivel internacional, pues el citado libro, redactado en el Siglo XIX ya ha caído en desuso.

Además debe tenerse en cuenta que, el anteproyecto para el Código Marítimo Centroamericano, elaborado por una comisión nunca llegó a ser derecho uniforme entre los Estados Centroamericanos, debido al estancamiento del proceso de integración y es por eso que aún sigue vigente el tan mencionado Libro III del Decreto Gubernativo 2946.

Y es así que actualmente se hace necesario tanto la unificación como la codificación y divulgación de una legislación efectiva y actual en materia del comercio marítimo, como parte del desarrollo del Derecho Mercantil en general, con la finalidad de que Guatemala no se quede atrás en la constante evolución de las distintas figuras e instituciones que conforman ésta rama tan compleja del derecho.

## **CAPÍTULO II**

### **2. Instituciones jurídicas del Derecho Mercantil Marítimo**

Siendo la institución un conjunto de reglas impuestas por el Estado, para definir y regular diferentes ámbitos jurídicos, que forman un todo y al cual deben ajustarse todas las sub-ramas del derecho; el Derecho Mercantil Marítimo tiene sus propias instituciones, de las cuales se hará un breve análisis, indicando las que han sido incluidas dentro de la normativa guatemalteca y las que sería recomendable incluir como el régimen jurídico del buque, la tripulación, la administración marítima, el Registro Marítimo, ausente actualmente en Guatemala, la zona marítima terrestre, y aspectos relativos con las personas que intervienen en el comercio marítimo.

#### **2.1. Régimen jurídico del buque o nave mercante**

En Guatemala, conforme al Artículo 827 del Libro III, del Decreto 1946: “La palabra nave comprende el casco y la quilla, los aparejos y accesorios de toda embarcación principal, sea cual fuere su denominación y magnitud, sea de vela, remo o vapor”.

Este Artículo contempla naves impulsadas por fuerzas que hoy, salvo para esparcimiento, ya no existen, incluyendo las de vapor, pues la fuerza que hoy se utiliza se obtiene de otras fuentes de energía, incluyendo la atómica.

La nave o buque es de naturaleza mueble, según lo contempla el Artículo 829 del Libro III, encontrándose en armonía con el Código Civil Guatemalteco, Decreto Ley 106. Así en la ley civil el régimen legal del buque, como bien objeto de inscripción en el Registro

de la Propiedad, está sujeto a los Artículos 1,125, inciso 7, 1,185, 1,207 y 1,215. En éstos Artículos el término nave es utilizado únicamente para los aviones y en los mismos está previsto que la propiedad se formaliza en escritura pública y se complementa con la matrícula que está sujeta a disposiciones de naturaleza administrativa.

El concepto de buque, bajo diversas denominaciones y siempre unido a los progresos de la técnica de navegación, se va desarrollando a lo largo de la historia para dar respuesta a las cuestiones jurídicas que plantea, como punto de referencia y concepto básico del Derecho Marítimo.

El derecho romano conoció la famosa definición de Ulpiano sobre la nave y esta terminología es empleada también en la recepción de las Leyes Rodias marítimas y por el derecho bizantino.

La Edad Media regula la nave y su Estatuto jurídico, dentro de España, en el Libro del Consulado del Mar y en las propias Partidas, donde se contiene la célebre analogía. En el diccionario de Joaquín Escriche el término buque se define como: “todo género de embarcación, considerado el casco por sí solo, con inmediata referencia a la voz nave o navío, que se toma generalmente por toda embarcación capaz de navegar en alta mar”.<sup>13</sup>

El Diccionario de la Real Academia define el buque como: “barco con cubierta, que por

---

<sup>13</sup> Escriche, Joaquín, **Diccionario enciclopédico hispano-americano**, pág. 135.

su tamaño, solidez y fuerza es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia” y al barco, como: “vaso de madera, hierro u otra materia, con aparato adecuado para impulsarlo, que flote y pueda transportar por el agua personas o cosas”.<sup>14</sup>

Desde este punto de vista, recogiendo las características de unidad, flotabilidad, navegabilidad y destino, se puede dar un concepto de buque, definiéndolo, de forma amplia, como toda unidad flotante apta como medio de transporte en el agua destinada a la navegación.

## **2.2. Aspectos relativos al buque que deben ser tomados en cuenta dentro de la nueva legislación propuesta**

### **A) Individualización del buque**

Comprende los elementos que identifican al buque como bien mueble: Nombre, lugar de matriculación, tonelaje y la nacionalidad que determina la bandera que enarbola.

### **B) La nacionalidad del buque**

Fue considerada en tiempos pasados como un elemento subjetivo del buque de gran importancia por el cual el barco gozaba de protección estatal y en función del cual aplicaba la ley del Estado de esa bandera en el buque, mientras estuviera éste en aguas internacionales. Modernamente, con la proliferación de las banderas de conveniencia, la nacionalidad del buque carece prácticamente de significado. En el

---

<sup>14</sup> Real Academia Española, **Diccionario de la lengua española**, pág. 215.



ámbito internacional, el otorgamiento de la nacionalidad del buque se regula por el Convenio de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay) de 10 diciembre de 1982.

En el estado actual de nuestra legislación los buques, como cosa mueble, no se inscriben en el Registro Mercantil, sino en el Registro General de la Propiedad. El Código de Comercio no estipula nada al respecto. Por otro lado, a los buques se les reconoce la naturaleza de guatemaltecas, cuando han sido matriculadas en el país de acuerdo con las disposiciones aplicables. Pero, ese gentilicio no alude a la nacionalidad guatemalteca a que se refiere el texto constitucional y del cual están investidas las personas individuales originarias o naturalizadas en Guatemala, pues ello no es posible conforme a disposiciones de dicho texto, ya que la nacionalidad en nuestro ordenamiento jurídico, como vínculo socio político que une a la persona con el Estado de Guatemala, es un atributo específico de la persona individual. Ni las personas jurídicas ni las cosas pueden tener nacionalidad. De tal manera, al decir que un buque navega con bandera guatemalteca, significa únicamente que su matrícula original se obtuvo en Guatemala y de allí devienen otras consecuencias.

### **C) Publicidad del buque**

El buque como bien mueble, está sujeto a la publicidad registral. La inscripción de la propiedad sobre el buque se hace con base en la escritura que prueba el derecho y certificación de la matrícula extendida de conformidad con la ley.

El Registro Marítimo es una exigencia del Derecho Marítimo y en él se registrarían las empresas navieras, las embarcaciones o barcos mercantes, los actos o negocios jurídicos realizados en relación a empresas y barcos y cualquier otro acto con efectos jurídicos.

Actualmente, en Guatemala, el registro de un barco, conforme al Código Civil, se obtiene con el testimonio de la escritura pública en que consta el acto o contrato y con la matrícula, documento que no lo extiende una autoridad registral, sino una autoridad administrativa. Aspecto tal, que debe ser tomado en cuenta pues lo ideal es que todo trámite sea realizado por instituciones y personal capacitado y versado en la materia, a manera de descentralizar y agilizar los respectivos registros.

#### **D) Adquisición de la propiedad del buque**

Como cualquier otro bien que esté dentro del comercio de los hombres, el buque es objeto de adquisición de propiedad, por los modos conocidos en la actividad negocial. Ya sea por actos inter-vivos o por causa de muerte.

En la doctrina y en otras legislaciones está prevista la llamada hipoteca naval, que sería la garantía hipotecaria que afecta al buque en el cumplimiento de las obligaciones. Pero en nuestra legislación mercantil y civil no está regulada ésta figura, sobre todo porque la naturaleza del buque es la de ser un bien mueble y la hipoteca en Guatemala, únicamente grava los bienes inmuebles. En cambio en el Proyecto del Código Marítimo Centroamericano, si se trata el tema de la hipoteca naval. La única garantía que

aparece en el Libro III, sobre todo para asegurar las obligaciones del préstamo a la gruesa ventura, es la fianza.

#### **D) Buques de pasajeros**

Los buques de pasajeros naturalmente deben observar precauciones adicionales. El Código de Comercio de España define los buques de pasajeros: “como aquellos que transportan mas de doce personas”.

En España estos buques sufren una visita anual por parte de los inspectores para determinar cuantos pasajeros les está consentido al buque llevar a la vez. Además ninguna parte del buque debe estar sobrecargada de gente y en el caso de buques de cabotaje, sin camarotes para pasajeros, debe proporcionarse alojamientos adecuados.

En Guatemala, no existe una regulación legal especial para los buques de pasajeros, por lo que es necesario tomar este aspecto en cuenta e incluirlo dentro del actual Código de Comercio Decreto 2-70, como un nuevo capítulo dentro del libro a incluir.

## **E) Seguridad de la tripulación**

Si se consideran los avances que en los últimos años se han efectuado con relación a las fábricas y almacenes; nos damos cuenta que se ha hecho poco para los hombres de mar. Esto es particularmente cierto si se recuerda que mientras las fábricas y los almacenes son solamente lugares donde los trabajadores y empleados trabajan, los marineros por el contrario; tienen en el buque, tanto el lugar de trabajo, como la vivienda.

En Guatemala, las condiciones de vida de la tripulación se encuentran vagamente reguladas en los Artículos del 936 al 971 del Libro III del Decreto Gubernativo 2946, mismo que es necesario ampliar para regular de una manera mas específica las condiciones mínimas que deben imperar en todo buque con respecto a la tripulación que en él labora, pues al comparar nuestra legislación con las de otros países mas avanzados en cuanto a la legislación del comercio por mar, puede observarse, que hay muchos aspectos necesarios y que fueron olvidados por el legislador en la época en la cual fue elaborada dicha normativa; principalmente en lo que se refiere a espacios, condiciones mínimas de higiene, abastecimiento de agua e insumos.

### **2.3. Administración marítima**

Es una organización formada por diversos entes de la administración pública, en cuanto despliegan su actividad en las cuestiones relacionadas con el ámbito marítimo.

Desde un punto de vista objetivo, se puede considerar también como la actividad desplegada por el poder ejecutivo al dictar y aplicar las disposiciones necesarias para el cumplimiento de las leyes y para la conservación y el fomento de los intereses públicos, así como al resolver las reclamaciones a que dé lugar lo mandado, todo ello en cuanto se relacione con el dominio marítimo.

Intentando sistematizar el estudio de las competencias por referencia a la administración pública que las tienen atribuidas, puede hacerse la siguiente distinción:

A) **Administración del Estado:** Tanto a través de sus órganos centrales como de los periféricos, ejercita por atribución de la ley las más importantes funciones en la gestión y utilización de los bienes de dominio público marítimo.

Dentro de la Administración del Estado, la distribución de competencias está sujeta a continua evolución y son frecuentes las redistribuciones de competencias y la asignación de los órganos encargados de ejercerlas a uno u otro Ministerio. Incluso han existido proyectos de crear un Ministerio específico para los asuntos marítimos.

B) **Administración local:** corresponde a los ayuntamientos, además de las competencias urbanísticas con incidencia en el espacio marítimo-terrestre, derivadas de la legislación urbanística, informar las solicitudes de reservas, adscripciones, autorizaciones y concesiones para la ocupación y aprovechamiento del dominio público marítimo-terrestre; explotar, en su caso, los servicios de temporada en las playas y mantener las playas y los lugares públicos de baño en las

debidas condiciones de limpieza, higiene y salubridad, así como vigilar la observancia de las normas e instrucciones dictadas por la Administración del Estado sobre salvamento y seguridad de las vidas humanas.

C) **Administración autónoma:** a tenor del Artículo 148.1 de la Constitución Española, las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias relacionadas con la administración marítima: Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda; puertos de refugio, deportivos y en general los que no desarrollen actividades comerciales; gestión en materia de protección del medio ambiente; la pesca en aguas interiores, el marisqueo y la acuicultura, así como las competencias atribuidas por el Estado en materia de ordenación pesquera (Artículo 149); y la promoción y ordenación del turismo en su ámbito territorial (Artículo 148).

En el caso guatemalteco, la administración marítima se encuentra prácticamente concentrada en el gobierno central a través de sus ministerios y vice- ministerios competentes, por lo que sería recomendable descentralizar dicha actividad, tomando en cuenta a las administraciones locales y los intereses de los particulares, pues a mayor descentralización mayor eficacia y eficiencia.

#### **2.4. Registro marítimo**

En España el Artículo 75 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 24 de noviembre de 1992, establece: “El Registro de Buques y Empresas Navieras” como registro público de carácter administrativo dependiente de la Dirección General de



la Marina Mercante, que tiene por objeto la inscripción de los buques abanderados en España y de las empresas navieras españolas.

Determina asimismo dicho Artículo que en la inscripción de los buques se hará constar, a efectos de su identificación: “todas sus circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiere o transmite su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente”, mientras que en la inscripción de las empresas navieras se hará constar: “el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente”.

El objetivo de la creación de este Registro Especial es mejorar la competitividad de las empresas navieras inscritas en él aplicándoles una serie de medidas liberalizadoras, homologables a las existentes en Registros similares de países miembros de la Unión Europea.

En la actualidad, en Guatemala los buques, como cosa mueble, no se inscriben en el Registro Mercantil, sino en el Registro General de la Propiedad. El Código de Comercio no estipula nada al respecto. Por otro lado, a los buques se les reconoce la naturaleza de guatemaltecas, cuando han sido matriculadas en el país de acuerdo con las disposiciones aplicables.

Es por ello que, se hace urgente la necesidad de crear un Registro Marítimo, a fin de que los buques, por su especialidad intrínseca, sean inscritos atendiendo a sus características de carácter internacional, por personal especializado en la materia y con procedimientos preestablecidos a fin de dar agilidad y certeza jurídica al trámite, con las consecuentes ventajas tanto para el aparato estatal como para los particulares involucrados.

## **2.5. Zona marítimo-terrestre**

La zona marítimo-terrestre, es uno de los **bienes de dominio público** reconocidos como tal expresamente en la **Constitución Política de la República de Guatemala, Artículo 121.- Bienes del Estado**. Son bienes del Estado: .... Las aguas de la zona marítima que ciñe las costas de su territorio, los lagos, ríos navegables y sus riberas, los ríos, vertientes y arroyos que sirven de límite internacional de la República, las caídas y nacimientos de agua de aprovechamiento hidroeléctrico, las aguas subterráneas y otras que sean susceptibles de regulación por la ley y las aguas no aprovechadas por particulares en la extensión y término que fije la ley; **Artículo 122.- Reservas territoriales del Estado**. El Estado se reserva el dominio de una faja terrestre de tres kilómetros a lo largo de los océanos, contados a partir de la línea superior de las mareas; de doscientos metros alrededor de las orillas de los lagos; de cien metros a cada lado de las riberas de los ríos navegables; de cincuenta metros alrededor de las fuentes y manantiales donde nazcan las aguas que surtan a las poblaciones.

La ribera del mar, formada por la zona marítimo terrestre, las playas y algunos elementos más, como los acantilados, es de dominio público, por ser la más valiosa y frágil de la costa y tiene un régimen de utilización muy estricto. Está permitido el acceso público y gratuito para usos comunes: paseo, estancia, baño y las actividades e instalaciones que por su naturaleza no puedan tener otra ubicación, que sólo podrán llevarse a cabo mediante la correspondiente autorización o concesión. Está prohibido el uso residencial de todo tipo, el estacionamiento y circulación de vehículos y las acampadas.

En España, si bien el dominio público marítimo-terrestre se considera de titularidad estatal, ello no impide que otras Administraciones ostenten competencias sobre el mismo, así por ejemplo corresponde a los entes locales explotar los servicios de temporada en las playas y mantener estas en las debidas condiciones de limpieza, higiene y salubridad. A las Comunidades Autónomas, a tenor de lo dispuesto en la Sentencia del Tribunal Constitucional 149-1991, les corresponde otorgar las autorizaciones correspondientes en las zonas de servidumbre.

Al encontrarse constitucionalmente regulada la zona marítimo-terrestre debe ser regulada ampliamente dentro de la legislación ordinaria, en éste caso dentro del Código de Comercio en el apartado de Derecho Mercantil Marítimo.

## **2.6. Personas que intervienen en el comercio marítimo**

En general, éste apartado hace referencia a todas aquellas personas individuales o jurídicas capaces de ejercer derechos y contraer obligaciones, y que de alguna manera

se encuentran relacionadas con ocasión de las actividades comerciales que tienen como vía el mar.

### **A) Naviero**

González Huebra, en relación al Código de Comercio Español de 1829, escribía que naviero es: “la persona bajo cuyo nombre y responsabilidad gira la expedición de la nave mercante o sea, la que la expide armada, aparejada y equipada, a la que se da también el nombre de armador”.<sup>15</sup>

Mucho más adelante, Goicoechea en su Tratado, obra maestra de entre las de los maritimistas prácticos, “partía de la distinción entre propietario (dueño), armador y naviero (que lo explote)”.<sup>16</sup> Normalmente se identifican los dos primeros o los tres.

A manera de resumen, se ratifica la idea empresarial mostrada en un principio. Es la persona individual o jurídica que se dedica a explotar un buque que destina al transporte de personas o mercaderías. Actualmente y dado el volumen y costo de los buques, el naviero suele ser una sociedad anónima de grandes capitales como para transportar hasta puertos muy lejanos del lugar de donde parten.

Debido a la antigüedad de nuestra ley, el concepto de naviero coincide poco con el que la doctrina mercantil nos da acerca de este sujeto. Artículo 865: “llamase naviero o armador a quien se dedica al servicio de transportación”. Pareciendo que se trata del

---

<sup>15</sup> González, Huebra, **Los orígenes de la modernidad en Salamanca**, pág.38.

<sup>16</sup> Goicoechea, Gamecho, **Orígenes de la universidad de Navarra**, pág.185.

mismo sujeto. Pero, conforme a la doctrina, el naviero, que puede ser propietario o no del buque que utiliza para el transporte, es el sujeto que, como comerciante que presta un servicio, transporta mercaderías o personas en un buque, celebrando el originalmente llamado contrato de fletamento y que hoy es el contrato de transporte de cosas o personas tipificado en el Código de Comercio.

El armador en cambio es la persona, (que siendo o no su propietario) pertrecha y dota al buque poniéndolo en condiciones técnicas y jurídicas para hacerse al mar. Este concepto coincide con lo que preceptúa el Artículo 865 del Libro III, que relacionándolo con otros del mismo texto legal, hacen surgir el concepto de naviero de manera mas precisa e independientemente del de armador.

En todo caso pueden coincidir en una misma persona las figuras del propietario del buque, armador del buque y naviero o ser personas distintas.

Por lo anterior expuesto, se hace necesario adoptar definiciones más claras y específicas de todas y cada una de estas figuras, a manera de que la legislación proporcione mayor seguridad jurídica y una interpretación mas acorde a la realidad nacional actual.

## **B) Capitán y tripulación**

El capitán constituye una de las más típicas e importantes instituciones del derecho de la navegación, es la persona encargada del gobierno y dirección de un buque, delegado

de la autoridad pública para la conservación del orden y seguridad de los tripulantes, pasajeros y carga. El capitán es quien ejerce el mando de un buque, concepto este que no tiene que corresponder necesariamente a la tripulación profesional que tenga aquel.

El capitán es sin duda, la figura más interesante y determinante en el Derecho Marítimo. A él se le atribuyen distintas funciones las cuales podemos clasificar en: a) funciones técnicas; b) funciones mercantiles, c) funciones públicas. Esta diversidad de funciones permite establecer que el capitán es el director técnico de la navegación, mandatario comercial del armador y autoridad administrativa.

El capitán del buque, como figura institucional, no puede estar sometido a las solicitudes de cualquier relación contractual. El desempeño de funciones de carácter público, unido a la condición de representante necesario de naviero, permite configurar el contrato de embarco como negocio de naturaleza especial en el que su nombramiento es voluntario aunque reglado (solo quien esté en posesión del título) y el contenido de sus derechos y facultades de carácter necesario. Existe solidaridad entre el capitán y el propietario en lo que se refiere a la responsabilidad civil extra-contractual. Estas circunstancias revisten particular importancia en el caso de transporte de mercaderías por mar en virtud de que conforme a las reglas de la Haya, el transportador no será responsable por pérdida o daños resultantes o provenientes de: acciones, negligencia u omisión del capitán, marino práctico o empleados del transportador en la navegación o en la administración del buque.

### C) Piloto

Según Rodrigo Rodríguez: “Dentro de la oficialidad del buque, es quien, bajo las órdenes del capitán, asume la dirección del rumbo de aquél, es decir, el oficial encargado, de modo específico, de dirigir la derrota de la nave”.<sup>17</sup>

En la regulación del Artículo 626 del Código de Comercio Español, el piloto aparece, en cuanto auxiliar del naviero, como un oficial permanente del buque y no como el perito o práctico en la navegación, de carácter ocasional, que algunas legislaciones extranjeras permiten tomar al capitán para ayudarlo en la conducción del buque en los pasos difíciles o desconocidos a la entrada y salida de los puertos, canales o ríos, con las mismas atribuciones y responsabilidades que el capitán.

En Guatemala el piloto se encuentra regulado en los Artículos 918 al 924 del Libro III del Decreto Gubernativo 2946, como la persona encargada de tomar el gobierno y dirección del buque por muerte, ausencia o inhabilidad del capitán.... Para ser piloto se requieren las mismas condiciones de edad, examen, práctica en la navegación y patente que se exigen para desempeñar el empleo de capitán.

---

<sup>17</sup> Rodríguez, Rodrigo, **Abordaje marítimo y litigación internacional**, pág. 156.

Sin embargo, al unificar la legislación marítima con la comercial en el Código de Comercio vigente Decreto 2-70 del Congreso de la República es necesario que se tomen en cuenta los aspectos olvidados por el legislador guatemalteco, a manera de incluir en una forma mas eficiente los derechos y obligaciones del piloto de todo buque, considerando la legislación y acuerdos internacionales, las costumbres y los usos del comercio marítimo actual.

#### **D) El mariner**

Es toda persona (con excepción de los capitanes, prácticos y aprendices debidamente contratados y registrados) empleada o contratada para cualquier destino a bordo de un buque. Los oficiales del buque son marineros desde el punto de vista del Derecho Privado.

El derecho más importante del mariner, de acuerdo con el contrato, es naturalmente recibir la remuneración convenida. Diferentes consideraciones se aplican sólo cuando las partes acuerdan expresamente que el mariner será remunerado únicamente con una participación en los beneficios. Cuando no existe tal convenio del derecho a los salarios subsiste a pesar del naufragio del buque y del consiguiente desempleo. Cuando el mariner ha sido despedido y pagado, desde firmar un finiquito, pero debe excluir de tal finiquito cualquier reclamación específica o demanda, tanto sea con relación a salarios como a una indemnización.



En Guatemala el marinero se encuentra regulado dentro del Título III del Libro III del Decreto Gubernativo 2946, dentro de lo que dicho código denomina hombre de mar o gente de mar, así: "... tripulación o equipaje, éstas comprenden a los marineros y grumetes de la nave y a los oficiales de ella, excepto al capitán".

### **E) Empresario marítimo**

En sentido amplio, es empresario marítimo o naviero la persona, natural o jurídica, o personas que, por sí o por medio de un representante -el gestor naval-, dedica uno o más buques, de su propiedad o de propiedad ajena pero de cuya utilización dispone, en virtud de un título jurídico adecuado, al ejercicio del transporte marítimo con una finalidad comercial.

Del tenor del Artículo 595 del Código de Comercio Español resulta que el naviero es el comerciante marítimo que explota en nombre propio un buque, es decir, el titular de la empresa marítima o una especie de empresario, al que se exige tanto la aptitud o capacidad para comerciar, cuanto la inscripción en la Matrícula de comerciantes de la provincia, constituyendo, este último requisito una especialidad frente al régimen general del carácter potestativo de la inscripción de las personas individuales que sean empresarios mercantiles.

En Guatemala, el empresario marítimo se encuentra regulado en el Capítulo II, del Libro III, del Decreto Gubernativo 2946, nominado De los Propietarios y Copropietarios de la

Nave. El Artículo 852 señala que “el dueño de la nave o los copartícipes, en caso de pertenecer ésta a muchas personas, podrán administrarla por sí mismos teniendo las calidades que se requieren para ser naviero...”. Y es por ello que al modernizar la legislación se deben tomar tanto éstos aspectos como los de la legislación comparada ya analizados.

#### **F) Naviero gestor**

Se denomina gestor naval al representante del naviero, con poder general para actuar en el tráfico marítimo, que es el principal colaborador auxiliar del naviero que, a semejanza del factor respecto al comerciante o empresario mercantil terrestre, constituye un auténtico alter ego de aquél con el que aparece en relación de dependencia y subordinación y al que, por supuesto, convienen los requisitos de capacidad, aptitud para comerciar, e inscripción en el registro.

En Guatemala el naviero gestor se encuentra regulado en el Artículo 853 del Libro III, como la persona nombrada por los propietarios de la nave para administrarla a nombre y por cuenta de ellos. El nombramiento se hará por escritura pública que será inscrita en el registro del Juzgado respectivo, aspecto que debe ser reformado, pues tal nombramiento debería ser inscrito en el Registro Marítimo.

## **G) Tripulación**

En sentido estricto, la dotación del buque se integra por los oficiales y poseen la cualidad de tales, personalmente o por asimilación, los pilotos, contraмаestres, maquinistas, radiotelegrafistas, oficiales, alumnos, médicos, capellanes, sobrecargos y la tripulación.

En consecuencia, puede concluirse que la tripulación aparece constituida por el conjunto de individuos que, formando parte de la dotación del buque, aun cuando no pertenecientes a la oficialidad, prestan a bordo y a las órdenes de aquélla, servicios de tipo material, mecánico y manual, necesarios para la dirección, maniobra y servicio del buque.

De modo general, existe el deber de adiestrar e instruir a los tripulantes, cualquiera que fuere su plaza a bordo, en el conocimiento general de los distintos servicios y especialmente, en el manejo de los equipos, dispositivos o aparatos que afecten a la seguridad del buque, siendo responsabilidad de los oficiales de los distintos servicios adiestrar e instruir al personal que se halle bajo sus órdenes directas.

En Guatemala la tripulación se encuentra regulada en el Título III del Libro III del Decreto Gubernativo 2946, denominada como gente de mar. Comprendiendo dentro e ella a los marineros y grumetes de la nave y a los oficiales de ella, excepto al capitán.

## H) Consignatario del buque

La ejecución del contrato de transporte marítimo y la llegada y salida del buque a determinado puerto originan una serie de operaciones administrativas relativas tanto al buque como a su carga y si bien el Código de Comercio Guatemalteco atribuye al capitán una intervención directa en cuantas operaciones afecten al fletamento, la considerable reducción que en la actualidad se ha operado en el tiempo de escala, obstaculiza el que el capitán pueda ocuparse de todas esas cuestiones, surgiendo, en consecuencia, la figura del consignatario como persona encargada por el naviero de sustituir en tales asuntos al capitán.

Según el Diccionario de Esriche, esta figura puede ser definida como: “la persona encargada en el puerto de realizar, por cuenta ajena, las operaciones relacionadas con el transporte marítimo”.<sup>18</sup>

Respecto a la naturaleza jurídica de esta figura, la doctrina lo califica como un empresario que ejecuta una actividad complementaria de la del naviero, dirigida tanto a facultar el despacho del buque, así como a intervenir en la conclusión de los contratos de fletamento y transporte, de modo que la relación entre el naviero y el consignatario puede encuadrarse en el tipo del contrato de comisión.

En Guatemala, no existe regulación específica de ésta figura, aspecto que es recomendable tomar en cuenta, por la cantidad de actividades en la que este sustituye

---

<sup>18</sup> Esriche, Joaquín, **Ob. Cit**; pág. 49.

al capitán, lo que hace necesario regular de una forma legal su proceder y que los empresarios dedicados a ésta actividad tengan un asidero legal así como una protección jurídica adecuada.

### **I) Consignatario de la carga**

Concebido el consignatario, de un modo genérico, como un colaborador independiente del naviero, que de forma profesional gestiona sus intereses múltiples en su variedad y contenido en tierra, la figura no presenta un perfil definido, tanto por la imprecisión de la terminología utilizada en el tráfico cuanto por la carencia de una disciplina adecuada de la misma.

En resumen, el consignatario de la carga es un agente de los destinatarios de las mercancías que, en nombre de éstos, se hace cargo del cargamento, abonando el flete correspondiente, por lo que, así concebido, no existe inconveniente legal en que en que sus funciones y las del consignatario del buque recaigan en una misma persona.

En el moderno tráfico marítimo, la consignación estricta de buques es tan sólo una de las actividades de las empresas o casas consignatarias, en las que suelen coincidir las funciones de las dos clases de consignación, del buque y de la carga.

En la legislación nacional vigente, el consignatario de la carga se encuentra actualmente regulado dentro del Artículo 812 del Código de Comercio vigente, Decreto

2-70, de una forma genérica dentro del contrato de transporte de cosas, por lo que sería recomendable regularlo en un capítulo especial dentro del transporte por vía marítima, debido a la especialidad de este tipo de transporte y a las responsabilidades que conlleva.

## **2.7. Protestas de mar**

Son definidas como la manifestación de voluntad del capitán o patrón de un buque, hecha por escrito y en forma legal ante la autoridad competente, para hacer constar su irresponsabilidad y la del personal a sus órdenes ante cualquier accidente, situación o avería, salvaguardando con ello los derechos contra terceros de sus armadores y demás interesados en la expedición.

En el derecho español, las clases de protesta son las siguientes: por averías, naufragio, arribada forzosa, abordaje, ataque y despojo de la nave e incumplimiento en la presentación de la carga. Todas ellas en el marco de las denominadas protestas de mar en sentido comercial o con afección mercantil, ajenas a las protestas técnico-náuticas, también aludidas en el Código de Comercio Español, como son las del piloto del Artículo 630 y la del jefe de máquinas del Artículo 632.

Cabe reseñar únicamente las peculiaridades de rapidez y especial formalismo que hacen recomendable la utilización de su formulario tipo, de la denominada Note of protest en el Reino Unido.

En Guatemala, las protestas de mar se encuentran incluidas en el Capítulo III del Libro III del Decreto Gubernativo 2946 dentro de la justificación, regulación y repartimiento de las averías comunes, que se realizan ante el tribunal competente del puerto de la descarga, sea guatemalteco o extranjero, con citación y audiencia de todos los interesados presentes o sus consignatarios en la forma que determina la ley.

## **2.8. Del trabajo de los hombres de mar**

La legislación del comercio marítimo regula las relaciones jurídicas que se entablan entre el empresario naviero o quien resulte ser el patrono de la tripulación que viabiliza con su trabajo los viajes que realiza el medio de transporte llamado buque.

En Guatemala el Libro III, Título III, del Decreto Gubernativo 2946, trata de estas relaciones y constituye lo que podría llamarse un Derecho Laboral Marítimo, que va mas allá de la legislación laboral que rige las relaciones jurídicas que se dan en tierra con motivo del trabajo. (Título IV, Capítulo VII, Artículos del 175 al 190 del Código de Trabajo).

El comercio por mar, tiene una serie de implicaciones jurídicas que dan lugar a la conjunción de normas mercantiles, civiles, penales, laborales, administrativas, tributarias, internacionales, etc. que constituyen de manera genérica el Derecho Marítimo. Lo anterior quiere decir que el Derecho Mercantil Marítimo es una parte del Derecho del Mar.

## 2.9. Contrato de embarco

Según Prieto Ortega se puede definir el contrato de embarco como: “el contrato especial de trabajo que se celebra entre un tripulante de un buque y su armador o naviero para regular la prestación de servicios a bordo”.<sup>19</sup>

En cuanto a los elementos del contrato de embarco, los sujetos son el tripulante y el armador o naviero. Los tripulantes son trabajadores enrolados con carácter fijo (tiempo indefinido), eventual o interino en el buque mercante o de pesca, fundamentalmente. En el trabajo en la pesca marítima son frecuentes los contratos a la parte y los embarques por temporada de pesca, costera o campaña. Cada ordenamiento, reglamentación de trabajo o convenio colectivo clasifica al personal en las titulaciones y funciones a bordo (capitanes, pilotos con mando, pilotos, jefe de máquinas, oficiales de puente y máquinas, radio electrónicos, capitanes de pesca, patrones mayores de cabotaje, patrones de pesca de altura, patrones de cabotaje, patrones de pesca de litoral, médicos, sobrecargos, contra maestres, mecánicos, engrasadores, cocineros, fogoneros, motoristas o simples marineros).

El objeto del contrato de trabajo, por lo que se refiere a la prestación del trabajo a bordo, se caracteriza por la existencia de una rígida disciplina en el buque y una extrema dependencia de las órdenes del mando, lo que comporta reglas especiales sobre jornada, vacaciones y descansos.

---

<sup>19</sup> Ortega, Prieto, **Contratos de mar**, pág. 65



En nuestro país, el contrato de embarco se encuentra regulado en el Artículo 938 del Libro III del Decreto Gubernativo 2946, “como un contrato celebrado por los hombres de mar con el naviero o con el capitán, representando al primero, consistente respecto de los primeros en prestar a bordo los servicios estipulados y de parte del segundo en recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo o retribución convenidos”.

Dicho contrato también se encuentra regulado actualmente en nuestro Código de Trabajo, Decreto Número 1441 del Congreso de la República, en el Capítulo Séptimo del Título Cuarto; pero se hace necesario actualizar dicha normativa pues también es bastante antigua y se ha quedado rezagada a los avances del comercio y a la evolución del mismo Derecho Laboral.

Es por todo ello, que lo indicado sería unificar la normativa referente al Contrato de Embarco dentro del mismo Código de Comercio, Decreto 2-70 del Congreso de la República en el Libro referente al Derecho Mercantil Marítimo a manera de actualizar y normar de una manera mas eficiente todos los aspectos que involucran a los hombres que se ganan la vida realizando un trabajo subordinado en las vías navegables, tomando en cuenta las especificidades que dicho trabajo requiere como horas laborables, salarios, ventajas económicas, vacaciones, condiciones mínimas de trabajo, derechos y obligaciones del patrono como de los trabajadores, etc.

## CAPÍTULO III

### 3. Contratos del comercio marítimo

Los contratos que se celebran con ocasión del comercio por mar, tienen mucha similitud con los que se negocian en la tierra. Incluso los nombres son parecidos. En el presente capítulo se expondrán aspectos relacionados con los contratos de: construcción de buque, de arrendamiento de buque, de fletamento y de transporte, de remolque, de compraventa de buques y la hipoteca naval.

Además ha de destacarse que Guatemala no se toma en cuenta el contrato de seguro marítimo pues ya se encuentra regulado en el contrato de seguro de transporte, pero en el presente apartado se hará un breve análisis del mismo y de la legislación comparada pertinente, a manera de resaltar los aspectos que habría de mejorarse en la propuesta legislativa, referente a la unificación del Derecho Mercantil Marítimo tomando en cuenta sus diferentes instituciones y contratos.

#### 3.1. Contrato de construcción de buque

Un buque puede ser construido **por economía** o construcción **a forfait**, por empresa o a precio alzado. En el primer caso, la persona interesada en adquirir el buque, proporciona al constructor todos los materiales necesarios para la construcción. En cambio, en la modalidad **a forfait**, el astillero pone todos los materiales para construir el buque que se le ha encargado.

En la doctrina francesa se ha estimado que este contrato es una compra venta de cosa futura. Sin embargo tiene mas similitud con el contrato de obra. Como dice Rodrigo Uría, en rigor sólo cabe hablar de contrato de construcción en este último caso, definiéndolo como: “aquel por el que una persona se obliga, mediante un precio, a la construcción de un buque por cuenta de otra y a la entrega de ésta del buque construido”.<sup>20</sup>

El contrato genera para el constructor la obligación de realizar la obra con arreglo a los planos, normas técnicas pactadas y disposiciones legales de aplicación y en los plazos convenidos, así como la de entregar el buque en la forma y el tiempo acordados y la de garantizar su navegabilidad, asumiendo la obligación de garantía por vicios o defectos ocultos.

Las obligaciones del comitente consisten en recibir el buque en las condiciones establecidas, bien por partes terminadas (si así se convino, como ocurre de manera habitual) o al final de su construcción, así como el pago del precio, el cual normalmente se financia con arreglo al crédito naval.

En cuanto a la adquisición de la propiedad, hay que distinguir los casos en que el comitente ha proporcionado los materiales al constructor, en los cuales aquél adquiere originariamente la propiedad, mientras que, en los casos en que el constructor pone así mismo los materiales, la adquisición originaria tiene lugar a favor de éste y deberá entregar (traditio) la propiedad al comitente mediante escritura pública, por cuanto

---

<sup>20</sup> Uría, Rodrigo, **Ob. Cit**; pág. 96.

cuando la adquisición del buque tenga lugar en astillero por contrato de construcción, se considerará como título de propiedad del buque la escritura pública de entrega del mismo, que deberá otorgar el constructor a favor del dueño.

En Guatemala, el contrato de construcción de buque no se encuentra especialmente regulado, esto atendiendo a que nuestro país no es fabricante de buques, por lo que en una posterior regulación deberá tomarse en cuenta los progresos que en esa materia se produzcan en el ámbito nacional.

### **3.2. Contrato de arrendamiento de buque**

Es el contrato por medio del cual el propietario se obliga a conferir al arrendatario, por el pago de una renta, el uso y control del buque, sin tripulación y sin abastecerlo para la navegación.

Este concepto, tomado de la Ley Suiza de Navegación, demuestra que el concepto de arrendamiento que el Código Civil Guatemalteco contiene, es aplicable al arrendamiento del buque y su regulación no habrá de apartarse de la normativa común, más que en razón de la singularidad de la cosa arrendada, el buque en su caracterización como cosa mueble, compuesta, registrable y susceptible de utilización de orden a la explotación comercial, mediante la actuación de una serie de elementos personales y siempre cumpliendo un conjunto de disposiciones de carácter administrativo.

Esencialmente, el contrato de arrendamiento se refiere a un casco limpio o desnudo, aunque algunos autores también incluyen como modalidad del arrendamiento el buque armado y equipado.

Las obligaciones de las partes son: para el arrendador, la entrega del buque en el lugar y tiempo convenido, con los accesorios y documentación, manteniéndolo en estado de navegabilidad hasta dicha entrega y garantizando el uso o goce pacífico del mismo al locatario. Éste, por su parte, debe recibir el buque en el lugar y tiempo previstos, destinarlo al uso convenido o al que por su naturaleza deba prestar, pagar el precio en la forma y plazo estipulados y finalmente, devolver el buque al término del contrato en el lugar pactado, en el mismo estado en que lo recibió, con excepción de las averías producidas por fuerza mayor y de los supuestos de depreciación por su normal uso.

En orden a la responsabilidad habrá de observarse el origen, causa o motivo por la que se irroga, en razón a que deba achacarse al arrendador o al arrendatario.

Atendiendo al análisis anterior, es recomendable que al unificar la legislación concerniente al Derecho Marítimo Mercantil, se incluya el contrato de arrendamiento del buque tomando en cuenta sus características especiales, que lo distinguen del contrato de arrendamiento en general, contemplado en la Ley Civil atendiendo al principio de especialidad de la ley.

### **3.3. Contrato de fletamento y de transporte**

El término fletamento sirve para designar un contrato que permite que el naviero se obligue a prestar un servicio de navegación, conservando la posesión, dirección y responsabilidad del viaje. Este fletamento se da por medio del negocio de transporte, ya sea de cosas o personas.

Al analizar el contrato de transporte contenido en el Código de Comercio, Decreto 2-70, (Artículo 795), se concluye que ésta figura es aplicable a las tres vías posibles de transportar: por tierra, por aire y por agua. En el caso del transporte por agua, que podría ser utilizando ríos, canales, lagos o el mar, el contrato es siempre de transporte, solo que, si se da en el mar se le denomina **transporte marítimo**.

Es por ello que en el presente caso, al encontrarse regulado de una forma genérica, deberá dentro de la propuesta legislativa redactarse un apartado concerniente específicamente a este contrato pues representa una buena fuente de ingresos para los comerciantes marítimos y para el país el general, por lo que valdría la pena el regularlo en una manera especial, atendiendo a las necesidades del mercado actual.

#### **3.3.1. Póliza de fletamento**

El fletamento es contrato consensual que no precisa formalidades para su perfección. Sin embargo, tradicionalmente se ha verificado siempre por escrito en su origen en

libros del buque y luego en documentos específicos como las cartas-partidas, firmadas por duplicado y antecedente de las modernas pólizas de fletamento.

Internacionalmente existen distintas pólizas como la Medcon (para carbón y otras mercancías, usada en el Báltico y también en algunos puertos sudamericanos); Centrocon (de grano y cereales), típica del Río de la Plata, también usada en fletamento de algodón, azúcar y madera; Carbonastur, para el carbón asturiano; African Phos (de fosfatos del norte de África) y sobre todas, la póliza Gencon, que constituye el tipo básico, utilizada con carácter general y analizada ampliamente por la doctrina.

En nuestro ordenamiento jurídico coexisten la póliza de fletamento y el conocimiento de embarque, con una tendencia común a la realización del transporte pero con finalidad específica distinta; mientras la póliza de fletamento es expresión típica del contrato de fletamento y de sus condiciones, el conocimiento de embarque revela meramente la recepción de la mercancía y la consiguiente obligación de entregarla en el punto de destino.

### **3.3.2. El conocimiento de embarque**

El contrato de transporte marítimo de mercancías es consensual, pero normalmente se documenta por medio de un conocimiento de embarque; que cumple las siguientes funciones:

1. Ser documento probatorio de la realización del cargamento en el buque y de su entidad.
2. Prueba al contrato mismo y las condiciones que en él se hayan estipulado.
3. Ser título de tradición o representativo:
  - Título valor que incorpora el derecho a la entrega de las mercancías en el puerto de destino y que las representa permitiendo a su poseedor legítimo a la posesión mediata de las mercancías y en consecuencia, la disposición de las mismas mediante la disposición del título.
  - El contenido del documento integra los siguientes extremos: elementos personales del contrato, delimitación del viaje y descripción de las mercancías; es decir, la cantidad, calidad, número de bultos y marca de las mercancías.
  - Condiciones generales que regulan el contrato de transporte, pero que sólo son válidos si no están en contradicción con normas imperativas.

Además es importante resaltar que la Ley Internacional de Transporte Marítimo del 22 de diciembre de 1949 establece un régimen de responsabilidad por medio de normas de ius cogens, por cuya virtud son nulas e ineficaces todas aquellas cláusulas que exoneren al porteador de la responsabilidad legal o la atenúen, se establece como principio general la responsabilidad del porteador por las pérdidas, averías o daños sufridos por las mercancías, salvo en los casos de exoneración previstos en la propia ley y la responsabilidad del capitán frente al naviero y de éste frente a los terceros que hubiera contratado con él los daños causados.



En Guatemala, el conocimiento de embarque se encuentra regulado en los Artículos 588 al 590 del Código de Comercio vigente, Decreto 2-70 dentro del Libro III De las Cosas Mercantiles, dentro de los Títulos de Crédito, aunque realmente sea un título representativo de las mercaderías transportadas.

Al regular nuevamente éste documento sería recomendable incluirlo dentro del Libro del Comercio Marítimo, pues está mas relacionado con éste que con los títulos de crédito; tomando en cuenta los aspectos regulados como cláusulas obligatorias en la Ley Internacional de Transporte Marítimo a manera de proteger a las partes contratantes y de proporcionar seguridad jurídica terminando con la ambigüedad que permiten estos títulos en la actualidad con la legislación vigente para Guatemala.

#### **3.4. Contratos de remolque**

Según Raúl Cervantes Ahumada el contrato de remolque es: “aquel por el cual una embarcación o buque de características especiales, sirve para que, con su fuerza, otro buque sea trasladado de un lugar a otro, aunque lo remolcado no necesariamente es un buque, puede ser otra cosa que necesite fuerza para desplazarse en el agua”.<sup>21</sup> Así, existen tres tipos de remolque: a) portuario, b) de salvamento y c) de fletamento.

---

<sup>21</sup> Cervantes Ahumada, Raúl, **Ob. Cit**; pág. 45.

- a. Portuario: Es el servicio que se utiliza en zonas portuarias o canales para que un buque navegue sin utilizar sus fuentes de propulsión. Es el caso de los remolcadores que ayudan a que los buques surquen el canal de Panamá.
  
- b. De salvamento: Es aquel por medio del cual el servicio de remolque pone a disposición de un buque que se encuentre afrontando diversos peligros, su fuerza remolcadora a efecto de llevarlo a destino seguro.
  
- c. De fletamento: Consiste en el servicio por el cual un buque remolcador sirve para tirar un tren de chalanes que van cargados de mercaderías de un lugar a otro. Los chalanes son las embarcaciones que transportan mercaderías en aguas poco profundas.

Las múltiples formas y circunstancias en que se presenta el remolque impiden el determinar su naturaleza jurídica de una forma unitaria, sino que, siguiendo a Garríguez, se considerará: “a) Contrato de transporte marítimo, cuando la cosa remolcada sea inerte o un buque desprovisto de capacidad de maniobra. b) Arrendamiento de obra, cuando el navío remolcado sigue bajo la dirección técnica de su capitán y dotación. c) Arrendamiento de servicios, cuando el remolcador se limita a prestar lo requeridos por el remolcado, conservando éste la dirección del remolque (como sucede en los casos de entrada y salida del puerto)”.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Garríguez, Joaquín, **Ob. Cit**; pág. 69.

En la normativa guatemalteca vigente a la fecha, el contrato de remolque no se encuentra específicamente regulado, dentro del Libro III del Decreto Gubernativo 2946, aspecto por el cual es aconsejable que se incluya dentro de la legislación positiva atendiendo a las características propias de este contrato, diferenciándolo del remolque terrestre y tomando en cuenta legislaciones extranjeras que si cuentan con ésta figura jurídica dentro de su legislación.

#### **3.4.1. La responsabilidad frente a terceros**

Una operación de remolque siempre implica grandes riesgos en la navegación no sólo para las partes involucradas en este contrato, sino también para un tercero que puede verse afectado por el deterioro o pérdida de la mercancía, si es el propietario de la misma, durante la maniobra o el abordaje culpable de los componentes del tren del remolque, etcétera.

El tema de la responsabilidad en las distintas modalidades del remolque no se agota, ciertamente, en la esfera de las relaciones internas entre remolcador y remolcado. Al lado de la responsabilidad entre las partes en consideración a los daños producidos por el remolcador al remolcado o viceversa, la práctica conoce otros muchos supuestos en que los daños provocados en la ejecución de la operación se infieren a un tercero.

De conformidad con la investigación realizada se ha llegado a la conclusión que la doctrina y la jurisprudencia de distintos países han dado muy diferentes respuestas a estas preguntas y de momento no puede decirse que se haya llegado a soluciones comúnmente aceptadas. Esta diferencia de criterios se debe a que cada caso debe ser analizado específicamente y por tanto no se pueden dar soluciones generales para todos los casos y la importancia práctica y económica de los intereses que se ventilan en los supuestos más habituales de abordaje aconsejan dedicar cierta atención particular a su estudio.

En el derecho norteamericano los tribunales utilizan para atribuir la responsabilidad por daños a terceros el criterio de la *dominat mind*, en virtud del cual se presume que la parte que controla la maniobra es responsable de tales daños. No obstante, si el buque que dirige la operación prueba que la otra parte ha sido la causante de los daños o ha contribuido con su negligencia al resultado dañoso, ésta será responsable en proporción a la falta cometida.

En el derecho inglés, los tribunales operan con criterios similares, si bien han estimado que es una cuestión de hecho, a determinar en cada caso, cuál de los dos buques dirige la maniobra.

En Guatemala, al no encontrarse regulado el contrato de remolque, no se cuenta con una regulación específica en cuanto a materia de responsabilidades del remolcador ni del remolcado; por lo que, al regularse dicho contrato, deberán ser especificadas dichas responsabilidades en relación a cada una de las partes contratantes.

### **3.5. Compraventa de buques**

Además de la construcción, es el modo normal de adquirir la propiedad del buque. Es una compraventa caracterizada por el objeto y por la condición de cosa mueble registrable de los buques.

Por lo que se refiere a los efectos del contrato, el principal es la transmisión de la propiedad, así como la caducidad del contrato entre naviero y capitán, sin perjuicio de las acciones entre los mismos.

Actualmente en Guatemala, no existe regulación específica en cuanto a la compra venta de buque, por lo que se rige por lo que la ley común especifica para los bienes muebles (Código Civil Decreto Ley 106), por lo que al redactarse dicho contrato el Notario debe ser bastante exacto para identificar el bien y cumplir con las obligaciones registrales.

Sin embargo, al contar con una normativa y un registro específico el trámite sería mucho más ágil y certero en cuanto a que los Notarios estarían bien enterados de la misma y del trámite en la institución correspondiente.

### **3.6. Hipoteca naval**

Internacionalmente, aún siendo mueble, el buque, como la aeronave ha sido tradicionalmente susceptible de ser hipotecado, mecanismo de crédito normal para facilitar su construcción, así como sistema de obtención normal de crédito por los navieros. La institución, de rancio abolengo y tradición (la Ley española –Ley de Hipoteca Naval- que la regula es del 21 de agosto de 1893) no ha sido utilizada en gran medida en razón a la protección estatal a la actividad de la construcción de buques.

Puede ser estudiada como contrato y como derecho real. En el primer aspecto se perfecciona entre acreedor y deudor hipotecario (elementos personales), recae sobre el buque con todas sus pertenencias (elementos reales) y para su validez se requiere forma escrita, que puede consistir en escritura pública, póliza de agente o corredor o simple documento privado.

Como derecho real, la hipoteca determina un derecho de preferencia a su titular, otorgando la facultad de cobrar su crédito con prelación a otros acreedores, aunque respetando el orden especial de preferencia de créditos, sujetando directa e inmediatamente al buque sobre el que recae al cumplimiento de la obligación para cuya seguridad y garantía se constituye.

La regulación internacional de los privilegios, hipotecas y embargos de buques está contenida en el Convenio de Bruselas de 10 de abril de 1926, ratificado por España el 20 de junio de 1930.

Tal y como fue expuesto en el Capítulo II del presente trabajo en nuestra legislación mercantil y civil no está regulada esta figura, sobre todo porque la naturaleza del buque es la de ser un bien mueble y la hipoteca en Guatemala, únicamente grava los bienes inmuebles. En cambio en el Proyecto del Código Marítimo Centroamericano, si se trata el tema de la hipoteca naval. La única garantía que aparece en el Libro III, sobre todo para asegurar las obligaciones del préstamo a la gruesa ventura, es la fianza.

### **3.7. Seguro marítimo**

Surgido como consecuencia del desarrollo del tráfico marítimo en la Edad Media, tiene como antecedente el contrato de préstamo a la guerra, supone sin duda el punto de partida de todo tipo de actividad aseguradora históricamente hasta la actualidad.

Su objeto puede abarcar el total de los intereses vinculados a la aventura marítima y por ello se clasifica en seguro de buque (o de cascos), seguro de carga (o de facultades), de flete y de ganancias o beneficios probables. Así mismo puede distinguirse, por la duración, entre seguro por tiempo y por viaje.

El Código de Comercio Español, inspirado en el Código de Comercio Francés, disciplina

el seguro marítimo con separación del terrestre, en los Artículos del 737 al 805 del Código de Comercio, si bien debe resaltarse que en este contrato, típico de adhesión y de empresa, las convenciones de las partes, contenidas en la póliza y dentro de ella en clausulados tipos, son la auténtica ley del contrato.

Paralelamente, debe también resaltarse que la evolución actual del Derecho Mercantil hace que la protección del consumidor y las condiciones generales de la contratación, sujetas al control de los poderes públicos, son variables de directísima influencia en las nuevas perspectivas del seguro en general, habiendo supuesto una clara incidencia en la Ley de Contrato de Seguro del 8 de octubre de 1980 y afectando con fuerza al anteproyecto de la Ley de Seguro Marítimo Español, poniendo de manifiesto la evidente tendencia a establecer condiciones mínimas en protección de los intereses de los asegurados.

En Guatemala, no se toma en cuenta el contrato de seguro marítimo pues ya se encuentra regulado genéricamente en el contrato de seguro de transporte, pero sería de tomarse en cuenta la especialidad del tráfico marítimo atendiendo a sus especificidades con la finalidad de regular de una forma mas eficiente dicho seguro.



### **3.7.1. Póliza de seguro marítimo**

En el derecho español el contrato de seguro marítimo es un contrato formal, en el que la póliza se exige no como instrumento de prueba del contrato (Artículo 737 del Código de Comercio), sino para su validez.

Las pólizas pueden ser nominativas, a la orden y al portador; valoradas o no valoradas, según se haya estimado o no el valor del interés; por tiempo determinado y por viaje; la in quovis, cuando no se precisa el buque en el que se ha de verificar el transporte y las pólizas flotantes o de abono, cuando se cubren en conjunto de intereses asegurando hasta un volumen o cantidad previamente establecida.

En la práctica están muy generalizadas las pólizas tipo inglesas con sus determinaciones de riesgo excluidos o excluibles, redactadas por el Instituto de Aseguradores de Londres cuyo prestigio viene derivado de la gran tradición, solvencia y rigor de la actividad aseguradora en Gran Bretaña, que ha hecho que se llegue a afirmar que el seguro marítimo lleva pabellón británico.

En nuestro país al no encontrarse regulado específicamente el seguro marítimo, tampoco se encuentran reguladas las pólizas de dicho seguro, por lo que en la actualidad se rigen por las pólizas del seguro de transporte en general; pero al unificarse la normativa pertinente también habrá que analizar que aspectos necesitan reformarse e incluirse dentro de dichas pólizas como derechos mínimos del asegurado y del asegurador.

### **3.8. Razones para reformar la normativa actual en relación a los contratos del comercio marítimo**

Así como fue tratado en el apartado correspondiente a cada contrato relacionado con el comercio marítimo, es necesario argumentar por qué es necesario actualizar la normativa que los regula actualmente y las razones para agrupar dicha regulación en un mismo cuerpo legal, que en el presente caso es el Código de Comercio Decreto 2-70 del Congreso de la República.

Al analizar el contrato de construcción de buque se hizo la observación de que en Guatemala no se fabrican buques, razón por la cual en la actualidad no sería necesario tal regulación, pero en un futuro puede ser que esas condiciones cambian y que si se haga necesario regular legalmente tal situación.

En cuanto al arrendamiento de buque, hoy en día no se encuentra regulado específicamente sino que se ampara en lo que es el arrendamiento civil en general, pero se hace necesario incluirlo en la normativa del Derecho Mercantil Marítimo a manera de que sus especificidades se encuentren claramente establecidas en ley.

El contrato de fletamento y de transporte se encuentra en la actualidad regulado en el Código de Comercio vigente, pero de una forma general dentro del contrato de transporte, por lo que se hace necesario terminar con tal ambigüedad y regularlo en una forma específica.

El contrato de remolque es otra figura olvidada por el legislador en la fecha en la que fue promulgado el Código de Comercio anterior, Decreto Gubernativo 2946 y tampoco fue incluido en el Código de Comercio vigente Decreto 2-70 del Congreso de la República, razón por la cual se hace necesario regularlo en la reforma legislativa que se propone.

Lo mismo sucede con el contrato de compraventa de buques, pues también se encuentra regulada actualmente en forma general dentro del Código Civil Decreto Ley 106, sin atender a sus características especiales que lo hacen un contrato singular.

La hipoteca naval es otro contrato de suma importancia que facilitaría de gran manera el crédito para los comerciantes que se dedican a la actividad marítima pero que también fue olvidada por el legislador, pues en este caso en Guatemala la hipoteca únicamente grava bienes inmuebles. Sin embargo es de tomarse en cuenta que por sus particularidades el buque también es un bien susceptible de ser hipotecado, por lo que se propone su inclusión dentro de la nueva normativa comercial a que se hace alusión.

Y por último el seguro marítimo se encuentra regulado genéricamente en el contrato de seguro de transporte dentro del Código de Comercio vigente, Decreto 2-70 del Congreso de la República, pero olvidando ciertos aspectos que provocan la excesiva libertad de contratación para las empresas aseguradoras; mismos que al ser regulados de una forma legal y uniforme contribuirían a la certeza jurídica y a la seguridad de los derechos tanto del asegurado como del asegurador.

## **CAPÍTULO IV**

### **4. De los riesgos y daños en la navegación marítima**

El riesgo, de manera general, es una eventualidad, es un hecho de naturaleza jurídica que puede o no suceder en el futuro y el daño, es toda pérdida en el patrimonio de una persona, natural o jurídica. “Y por regla general todo daño debe indemnizarse”, Artículo 1,645 Código Civil.

Las averías, el abordaje, la arribada forzosa y el naufragio, son temas incluidos dentro de los diversos riesgos que se corren en la navegación marítima, y que aunque se encuentran actualmente regulados dentro del Libro III del Decreto Gubernativo 2946, Código de Comercio Derogado, se hace necesario realizar un análisis para entender el atraso en el que se encuentra tal legislación en relación a los avances tecnológicos y comerciales que se han producido en el tráfico marítimo, haciendo alusión a la legislación comparada para observar los aspectos que se hace necesario incluir en el que sería el V Libro del Código de Comercio vigente, Decreto 2-70 del Congreso de la República, y que según la propuesta de la presente investigación sería denominado Del Derecho Mercantil Marítimo.

#### **4.1. Averías marítimas**

De conformidad con Villegas Lara: “La avería es todo gasto en que se incurre para conservar el buque o lo que se transporta o ambas cosas a la vez o para cubrir los

daños que se sufren en el proceso de navegación”.<sup>23</sup> Regularmente se clasifica la avería en: avería común o gruesa y avería simple o particular. Nuestra ley les llama simplemente avería común y avería particular.

El Artículo 1,083 del Libro III del Decreto Gubernativo 2946 proporciona un concepto genérico de avería: “Son averías en la acepción legal de esta palabra:

1. Todos los daños que sufre el buque, cargado o en lastre, antes de hacerse a la mar, durante el viaje o después de fondeado en el puerto de su destino y los que reciben las mercaderías desde su desembarque en lanchas u otros buques menores, en el lugar de la expedición hasta su desembarque en el de la consignación.
2. Todos los gastos extraordinarios e imprevistos causados durante el viaje para la conservación del buque, de la carga o de ambos a la vez.”

Y luego de ese concepto genérico, define cada una de las averías que existen en los Artículos 1,088 y 1,089.

El carácter de la avería común consiste en que todos los interesados en el buque y en lo que transporta, van a soportar las consecuencias de las medidas tomadas con motivo del salvamento, como costo de la avería. En la avería común hay un costo para todos, distribuido según el valor del interés que cada uno tiene.

---

<sup>23</sup> Villegas Lara, René Arturo, **Ob. Cit**; pág. 230.

Y por otro lado, la avería simple (o particular) son los gastos y perjuicios causados en el buque o en su cargamento que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga, sino solamente en uno o en algunos.

Así, pues se concluye que la avería común es con relación a todos los afectados con la medida de salvamento que se toma; mientras la particular es para determinados interesados.

En cuanto a las averías simples o particulares, cabe señalar que el Artículo 809 del Código de Comercio Español considera como tales: “a los gastos y perjuicios causados en el buque o en su cargamento que no hayan redundado en beneficio o utilidad común de todos los interesados en el buque y en la carga”. Dicho precepto recoge así mismo una enumeración no exhaustiva de supuestos referentes tanto a gastos y daños sobrevenidos al buque como a la carga, gastos de tripulación y de arribada.

Para concluir, “el dueño de la cosa que originó el gasto o daño soportará las averías simples o particulares, a diferencia de las gruesas o comunes, en las que contribuirán todos los interesados en el buque y la carga proporcionalmente a sus intereses, previa la justificación y liquidación de aquéllas”, conforme a las reglas previstas en los Artículos 846 y subsiguientes del Código de Comercio Español o en su caso, conforme a lo establecido en la normativa de York y Amberes.

## **A) Acción de avería marítima**

El sistema de liquidación de la indemnización normal en caso de siniestro en el seguro marítimo es la acción de avería, en la que puede existir pacto o acudirse a la vía judicial. El cálculo de la indemnización será normalmente más dificultoso en el seguro de facultades (mercancías) que en el seguro de cascos (buques), por las peculiaridades de las pólizas.

El asegurado debe probar, de una parte, la realidad del riesgo y de otra, el perjuicio sufrido. Documentalmente deberá aportar justificación del viaje del buque, protesta del capitán o copia del diario de navegación, documentación sobre el embarque de los objetos asegurados, el contrato de seguro y pruebas posibles de las pérdidas.

El asegurador podrá contradecir la reclamación y aportar prueba en contrario sobre la misma, pero en tal caso habrá lugar al depósito de la cantidad resultante judicialmente o a la constitución a favor del asegurado de fianza bastante.

La valoración del daño queda sometida a normas particulares, aplicándose las leyes, usos y costumbres del lugar, cuando la evaluación haya de verificarse en el extranjero.

Pagada que sea por el asegurador la cantidad determinante de la indemnización, éste se subrogará en los derechos y acciones del asegurado contra los causantes dolosos o culposos que, en su caso, dieron lugar a los daños.

El Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo Español de 1980 estudia la acción de avería en el Artículo 38 en el Capítulo VI, cuya rúbrica va dedicada a la indemnización. La caracteriza como el sistema general, frente al excepcional de la acción de abandono y sus casos taxativamente determinados. En su Artículo 42 se determina el plazo: “no superior a quince días, que estará fijado en la póliza, para practicar la liquidación del siniestro”. Dicho plazo se contará desde la aceptación por el asegurador del siniestro, en plazo de treinta días, si se ejercita la acción de avería. El pago de la indemnización se realizará a su vez en el plazo de quince días desde la conformidad del asegurado con la liquidación. La demora producirá el interés normal del dinero (nótese la introducción de la idea de interés normal o usual en el ámbito mercantil, frente a la noción tradicional de interés legal).

En Guatemala, el seguro de transporte marítimo, que se encuentra incluido dentro del seguro de transporte genérico en el Artículo 916 del Código de Comercio Vigente, Decreto 2-70, “describe como plazo que todas las acciones que se deriven de un contrato de seguro prescribirán en dos años contados desde la fecha del acontecimiento que les dio origen”.

#### **4.2. Abordaje marítimo**

Consiste en toda colisión fortuita de buques que causa un daño. En principio el daño se presume fortuito, por lo que el buque que lo sufre tiene que soportar la pérdida. Pero si fue ocasionado por dolo, negligencia o impericia del capitán o de la tripulación de los buques que choquen, el daño lo indemniza el culpable. Y si la culpa la tienen ambos capitanes o tripulaciones, cada buque soportará su respectivo daño.



En la actualidad el abordaje está normado del Artículo 1,128 al 1,134 del Libro III del Decreto Gubernativo 2946.

Ante la ausencia de un concepto legal o convencional (distintos convenios internacionales reguladores de la materia) podemos definir el abordaje como el choque directo y violento entre buques, acaecido en los espacios acuáticos, con un resultado dañoso. Es preciso el contacto efectivo para que exista abordaje, la colisión debe producirse entre buques (no con un muelle o artefacto flotante), el lugar no debe reducirse a las aguas del mar, pues puede haber un abordaje fluvial (pero no aéreo, que sería colisión de aeronaves) y debe ocasionar un daño o lesión, sin que baste el mero riesgo o peligro.

Desde el punto de vista del Derecho Mercantil Marítimo, el abordaje puede clasificarse en abordaje culpable (por culpa, negligencia o impericia), abordaje por culpa común (de ambos buques), abordaje dudoso (falta inescrutable) y abordaje fortuito. Clasificación que importa para determinar las correspondientes responsabilidades del armador, capitán y práctico. En el abordaje fortuito y en el debido a causas desconocidas, cada nave y su cargamento soportan sus propios daños. En el abordaje culpable unilateral el buque culpable indemnizará todos los daños causados. En el abordaje por culpa común y en el dudoso, cada uno de los buques soportará su propio daño y ambos responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados a sus cargas. El abordaje es, además, un delito que puede ser doloso o culposo.

### **4.3. Arribada forzosa**

Esto ocurre cuando un barco tiene que entrar necesariamente en un puerto que no era su destino. Tanto en la doctrina como en nuestra ley está establecido que la arribada forzosa puede ser legítima e ilegítima.

Es legítima cuando el barco entra a puerto distinto por un caso fortuito inevitable; e ilegítima, cuando se hace por dolo, negligencia o impericia del capitán.

El Artículo 819 del Código de Comercio Español considera que hay arribada forzosa: “cuando la misma tiene lugar por falta de víveres, temor fundado de embargo, corsarios o piratas o por cualquier accidente de mar que inhabilite el buque para navegar”. En estos casos, dicho precepto legal señala que el capitán reunirá a los oficiales, citará a los interesados en la carga que se hallen presentes, los cuales acudirán a la junta solamente con voz y si examinando las circunstancias de la situación se considerase fundado el motivo, se acordará la arribada al puerto más próximo y conveniente, levantándose la oportuna acta en el diario de navegación.

Por su parte, la Regla X de las de York y Amberes considera la existencia de arribada forzosa y la admite como un supuesto de avería gruesa: “cuando un buque haya entrado en un puerto o lugar de refugio o haya vuelto a su puerto o lugar de carga, a causa de accidente, sacrificio u otras causas extraordinarias que exijan esta determinación para la seguridad común”.

Los gastos de arribada forzosa, considerada como un supuesto de avería particular, serán siempre del naviero o fletante, pero éstos no serán responsables de los perjuicios que puedan seguirse a los cargadores por consecuencia de la misma siempre que ésta sea legítima. En caso contrario serán responsables mancomunadamente el naviero y el capitán.

Hoy en día, en Guatemala la arribada forzosa se encuentra regulada del Artículo 1,135 al 1,148 del Libro III del Decreto Gubernativo 2946 definiendo de una forma legal la arribada forzosa como: "...la entrada necesaria del buque a un puerto o lugar distinto del prefijado para el viaje convenido"; asimismo hace la diferencia entre una arribada forzosa legítima e ilegítima; y en general regula de una forma eficiente para su época tal figura jurídica, pero que en la actualidad necesita ciertas reformas a manera de tomar en cuenta la realidad nacional y ciertos aspectos de legislaciones extranjeras que han dado buenos resultados en cuanto a tal normativa.

#### **4.4. Naufragio**

En sentido amplio, se puede decir que un naufragio en Derecho Marítimo es, según la acepción del Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia: "la pérdida de un buque en la mar".<sup>24</sup> Corresponde a este concepto el sentido etimológico del vocablo del latín *navis fracta*, de forma que naufragio es la destrucción total del buque por un accidente de mar, sin duda el más grave que puede sufrir un buque.

---

<sup>24</sup> Real Academia Española, **Ob. Cit**; pág. 350.

Sin embargo, existe otra noción de naufragio más popular y al mismo tiempo, de mayor precisión: el hundimiento o sumersión de un buque en la mar. Idea de sumersión que diferencia esencialmente este accidente de la varada o encalladura con subsiguiente pérdida de la nave sin hundimiento.

La doctrina admite dos variedades esenciales del naufragio:

- a. La destrucción o fractura total del buque por choque contra bajos o rocas, por abordaje o incendio sin llegar a estar encallado o varado, siendo necesario que su pérdida sea total, es decir, que sólo queden restos.
- b. El hundimiento de un buque, el irse a pique o pérdida total de la flotabilidad. Es necesario que desaparezca bajo las aguas la cubierta principal o borda del buque, aunque después se reflote la nave en condiciones de navegar con una pequeña reparación. No basta una escora muy pronunciada, aun con pérdida del cargamento, ni el hallarse interiormente inundado.

El naufragio es un accidente de mar rico en consecuencias jurídicas, que puede ser fortuito o casual, derivado de fuerza mayor o caso fortuito y culpable, bien debido a dolo o malicia, bien a negligencia o impericia del mando del buque, miembro de la dotación o tripulación o de alguna otra persona, sin desechar al propio armador o naviero.

En el campo de Derecho Mercantil Marítimo hay que decir que los Artículos 840 a 845 del Código de Comercio de Panamá regulan específicamente este accidente de mar, que es considerado como vería particular o simple. De forma que: “las pérdidas o desmejoras que sufran el buque y su cargamento a consecuencia del naufragio (o

encalladura) serán individualmente de cuenta de los dueños, perteneciéndoles en la misma proporción los restos que se salven”, Artículo 840. Por excepción, “el naufragio puede tener la consideración de avería gruesa si es medida necesaria para cortar un incendio en puerto”, Artículo 818.

Las consecuencias de este accidente sólo pueden ser las siguientes:

1. Pérdida o desaparición total del buque o de la carga.
2. Salvamento de restos de la nave o del cargamento.
3. Salvamento del buque, con daños o sin ellos, mediante el reflotamiento de la nave, (no de unos restos) o de la carga.

Las obligaciones del capitán del buque en relación este accidente de mar pueden ser resumidas de la siguiente manera para tomarse en cuenta al momento de unificar la legislación guatemalteca referente al Derecho Mercantil Marítimo:

- a. Antes de salir la nave al mar, el capitán debe vigilar la estiba de la carga, el enrolamiento de la tripulación completa, el despacho del buque a la mar y las condiciones de navegabilidad, es decir, que se encuentre debidamente preparado y pertrechado para la navegación.
- b. Si navegando varios buques en convoy naufragare uno de ellos, la carga salvada se repartirá entre los demás en proporción a lo que cada uno pueda recibir.
- c. En caso de peligro de naufragio, el capitán debe permanecer a bordo hasta perder la última esperanza de salvarlo, cumpliendo con sus obligaciones hasta el último momento oír a los oficiales antes de abandonarlo, salvar a los pasajeros y tripulación y si es posible, los libros, papeles y objetos de valor.

- d. Producido un naufragio, el capitán debe presentar protesta de mar en el primer puerto de arribada y dar parte de lo ocurrido a la autoridad de marina del indicado puerto, quien proveerá lo oportuno para el salvamento de los náufragos y del cargamento.

Es internacionalmente aceptado que el accidente de naufragio produce, entre otras, las siguientes consecuencias jurídicas:

1. Si el buque y su carga se perdieren totalmente por naufragio, quedará extinguido todo derecho tanto por parte de la tripulación para reclamar los salarios como del naviero para el reembolso de los anticipos; criterio modificado por la moderna legislación laboral marítima que únicamente considera al naufragio como causa de extinción de la relación laboral, reconociendo a la tripulación además del derecho a percibir los salarios devengados determinadas indemnizaciones y en su caso, el pase a la situación de desempleo.
2. Las mercancías perdidas en un naufragio no devengan flete.
3. El peligro de naufragio legitima el otorgamiento de testamento marítimo extraordinario en la mar, de palabra ante dos testigos.
4. En relación con el seguro marítimo, en caso de naufragio el asegurador debe reintegrar al asegurado los gastos de salvamento hasta la concurrencia de lo salvado y abonar la indemnización correspondiente al riesgo cubierto, siendo obligación del asegurado tratar de salvar el buque y la carga, sin perjuicio de la acción de abandono al asegurador.

En Guatemala, el naufragio y varamiento constituyen el Capítulo VIII del Título V, del Libro III, del Decreto Gubernativo 2946, pero es aconsejable que se realice un estudio profundo a fin de conocer los alcances de éstos accidentes y de delimitar las respectivas responsabilidades y consecuencias jurídicas correspondientes a cada una de las partes involucradas, tomando en cuenta los usos y costumbres internacionales, los acuerdos y las legislaciones internacionales.

Además, es de tomarse en cuenta que siendo el naufragio y el varamiento figuras tan ricas en consecuencias jurídicas, merecen especial atención al modernizar toda la legislación concerniente al Derecho Mercantil Marítimo, pues la regulación existente para Guatemala, al igual que todo el Libro III, del Decreto Gubernativo 2946 merece el esfuerzo de actualizarse y de unificarse; pero para ello es necesario que el Congreso de la República de Guatemala analice y estudie las distintas consecuencias jurídicas y las corrientes aceptadas internacionalmente a manera de que Guatemala no quede fuera de los avances jurídicos que solo traen beneficios tanto para los comerciantes y para todo el país en general; pues al estar reguladas tales figuras en una legislación tan obsoleta y que además no es observada en la actualidad solo se produce incertidumbre jurídica y una excesiva libertad para las partes que se ven involucradas en tales accidentes ya sea en el territorio nacional e internacional.

## CAPÍTULO V

### **5. Análisis de las razones para regular el Derecho Mercantil Marítimo dentro del Código de Comercio Decreto 2-70 del Congreso de la República**

A más de treinta años de que el Decreto 2-70 del Congreso de la República dejó vigente el Libro III del Código derogado Decreto Gubernativo 2946, se hace indispensable realizar una nueva propuesta legislativa que regule lo relativo al Derecho Mercantil Marítimo, acorde a la realidad nacional actual y al comercio internacional. Dicho libro fue dictado para la navegación en una época en la que los buques se desplazaban por el impulso que les daba el viento, además muchos contratos de los que allí se regulan han sido sustituidos por otros más acordes a la realidad actual. Siendo así que los supuestos jurídicos normados en ese cuerpo jurídico, ya no responden a las situaciones jurídicas de la actualidad.

Gracias a una legislación innovadora en las gestiones de navegación marítima, Panamá logró desarrollar una infraestructura de servicios, de registro de buques que ha permitido a través de los años, proveerle a los panameños en diferentes facetas una considerable fuente de ingresos. A manera de referencia, ese tipo de navegación marítima, reporta de manera directa al fisco un total de cincuenta millones de balboas al año, luego de descontar el presupuesto de gastos y representa a la economía nacional cerca de doscientos cincuenta millones de balboas.

En los últimos años, la legislación marítima ha evolucionado aceleradamente y los fenómenos de globalización sumados a los recientes actos de terroristas han impuesto



las necesidades a las administraciones marítimas de modernizar sus servicios para atender las demandas del comercio internacional.

El principal objetivo para formular la estrategia marítima nace de la necesidad de ordenar, organizar e integrar las actividades que se desarrollan en torno al sector marítimo además de incorporar las actividades que modernamente se realizan en el comercio marítimo. La estrategia marítima debe enmarcarse en dos grandes objetivos que busquen promover la competitividad por un lado y el desarrollo económico nacional y social por el otro. Todas las acciones del sector marítimo deben estar dirigidas al logro de estos objetivos. Por tanto, las autoridades nacionales, consistentes con la estrategia marítima deben procurar que todos los proyectos que ejecuten se conviertan en instrumentos dinamizadores de la economía guatemalteca.

En cuanto a las acciones destinadas a la promoción del recurso humano, en la legislación marítima debe establecerse la obligación de capacitar a la fuerza laboral del conglomerado de manera sostenible para lograr un mayor nivel de productividad y acervo de capital humano, tal es el caso de capitanes, marineros y tripulación en general; pues en Guatemala la mayor parte de personas que conforman la tripulación de navíos carecen de una verdadera instrucción naval y desconocen sus derechos y obligaciones como trabajadores en una rama que constituye un régimen especial de trabajo, contemplado como tal en el Código de Trabajo, Decreto 1441.

Además de los convenios y otros instrumentos convencionales, la OMI (Organización Marítima Internacional) ha adoptado varios centenares de códigos, directrices o

recomendaciones relativos a una amplia gama de cuestiones que se consideran idóneas para su reglamentación mediante instrumentos convencionales oficiales tal es el caso de: el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), adoptado por vez primera en 1965; el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel, 1965); el Código Internacional de Señales; el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGrQ, 1971) y el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código de Gaseros, 1975); el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG, 1983); el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ); el Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (Código Internacional para el Transporte de Grano, 1991); el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS, 1993); el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV, 1994) y el Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS, 1996).

Aunque estas recomendaciones no tienen fuerza de ley para los gobiernos, les sirven de orientación en la formulación de reglamentaciones y prescripciones de carácter nacional. Muchos gobiernos aplican las disposiciones de esas recomendaciones incorporándolas, en su totalidad o en parte, a su legislación o reglamentación nacionales. En algunos casos como en Panamá y España, códigos importantes han adquirido carácter obligatorio mediante la inclusión de las referencias pertinentes en un convenio.

En determinados casos, como en Suiza y Panamá, las recomendaciones llegan a incluir prescripciones adicionales que se han considerado útiles o necesarias a la luz de la experiencia adquirida o sirven para aclarar diversas cuestiones que surgen en relación con medidas concretas, garantizándose así la interpretación y aplicación uniformes de estas medidas en todos los países.

Tomando en cuenta todo lo anterior, es importante que una legislación codificada del Derecho Marítimo Guatemalteco, sin perjuicio del Derecho Internacional Marítimo, se refiera a los temas esbozados en el Proyecto de Código Marítimo Centroamericano, para contribuir a la uniformidad en la normativa del Derecho Mercantil Marítimo, pues son tantas las relaciones jurídicas que pueden darse con motivo de la navegación comercial, que hace concebir que este derecho es bastante complejo y por lo mismo exige un tratamiento y estudio particular como sub-rama del Derecho Mercantil en general, tomando en cuenta que debe expresarse en normas de derecho positivo, abarcando los usos y costumbres internacionales del tráfico en el mar y que rigen la actividad comercial que utiliza la navegación en buques como medio de transporte.

Dicha regulación se hace necesaria para quienes explotan los buques como medio de transporte, para regular los contratos mediante los cuales se utiliza el buque, las instituciones auxiliares que los posibilitan, así como los riesgos, daños y accidentes que puedan surgir con ocasión de la navegación marítima.

## **5.1. Contenido del libro III del Decreto Gubernativo 2946**

Actualmente la normativa relativa al Derecho Mercantil Marítimo se encuentra contenida en el Libro III del Decreto Gubernativo 2946, que consta de 480 Artículos contenidos en ocho Títulos que a su vez se dividen en sus respectivos Capítulos, de la siguiente manera:

### **LIBRO III**

Del Comercio Marítimo

#### **TITULO I**

De las naves mercantes y de los propietarios y copropietarios de ellas

Capítulo I: De las naves mercantes

Capítulo II: De los propietarios y copropietarios de la nave

#### **TITULO II**

De las personas que intervienen en el comercio marítimo

Capítulo I: Del naviero o armador

Capítulo II: Del capitán

Capítulo III: Del piloto

Capítulo IV: Del contraestre

Capítulo V: Del sobrecargo

#### **TITULO III**

De los contratos de los hombres de mar

## **TITULO IV**

Del fletamento, del conocimiento y de los pasajeros

Capítulo I: Definiciones y reglas relativas al fletamento

Capítulo II: De la capacidad para fletar el buque y de la póliza de fletamento

Capítulo III: De los derechos y obligaciones del fletante

Capítulo IV: De los derechos y obligaciones del fletador

Capítulo V: De la rescisión del fletamento

Capítulo VI: Del conocimiento

Capítulo VII: De los pasajeros

## **TITULO V**

De los riesgos y daños del transporte marítimo

Capítulo I: Reglas generales

Capítulo II: De la avería común, de la resolución para causarla y de la echazón

Capítulo III: De la justificación, regulación y repartimiento de las averías comunes

Capítulo IV: De la avería particular

Capítulo V: Del abordaje

Capítulo VI: De la arribada forzosa

Capítulo VII: Del naufragio y varamiento

## **TITULO VI**

Del préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo

Capítulo I: Disposiciones generales

Capítulo II: De la forma y registro del préstamo y de la cesión de las pólizas

Capítulo III: De las personas capaces para dar y tomar a la gruesa

Capítulo IV: Del capital y premio y de las cosas afectas al préstamo

Capítulo V: De los derechos y obligaciones del prestamista y prestador

## **TITULO VII:**

Del seguro marítimo

Capítulo I: De la forma interna del seguro

Capítulo II: De la forma externa del seguro

Capítulo III: De las obligaciones y derechos del asegurador

Capítulo IV: De las obligaciones y derechos del asegurado

## **TITULO VIII:**

De la prescripción de las obligaciones del comercio marítimo y de la excepción de inadmisibilidad de algunas acciones especiales.

Capítulo I: De la prescripción

Capítulo II: De la excepción de inadmisibilidad

Como se puede observar, la regulación a pesar de abarcar suficientes aspectos del Derecho Mercantil Marítimo, necesita modernizarse y ser más inclusiva, respecto de los puntos olvidados o no tomados en cuenta por el legislador en el Decreto Gubernativo 2946.

Sería de tomarse en cuenta los aspectos regulados en otras legislaciones como la española y la panameña, que son bastante explícitas e inclusivas, produciendo buenos resultados para los interesados.

## **5.2. Nueva propuesta legislativa**

Es importante que una legislación codificada del Derecho Mercantil Marítimo que pudiera darse en el futuro, sin perjuicio del Derecho Internacional Marítimo, tome en cuenta los temas esbozados en el Proyecto del Código Marítimo Centroamericano, refiriéndose a:

- a. Ámbito de aplicación y jurisdicción
- b. Bienes del dominio público marítimo
- c. Autoridades marítimas
- d. Registro marítimo, matrículas y patente de navegación
- e. Auxilio, salvamento y naufragios
- f. Servicios de navegación
- g. Puertos marítimos
- h. Actividad a bordo del buque
- i. De la oficialidad
- j. Del trabajo del mar
- k. Construcción y venta del navío
- l. Propiedad de la nave
- m. Hipoteca naval
- n. Empresa naval y contratos de comercio marítimo
- ñ. Transporte de cosas y de personas

o. Seguro marítimo

### **5.3. Ventajas que se obtendrían al regular el Derecho Mercantil Marítimo dentro del Código de Comercio Decreto 2-70 del Congreso de la República:**

Después de realizar el análisis acerca de por qué se hace necesario actualizar y unificar la legislación correspondiente al Derecho Mercantil Marítimo se concluye que tal propuesta únicamente traería ventajas en los diferentes campos de su aplicación, pues la ley nunca debe rezagarse a la actualidad comercial nacional y debe satisfacer las necesidades jurídicas de su población. Es de tal manera que dichas ventajas han sido clasificadas en tres puntos de vista que son: a) Desde el punto de vista legislativo; b) Desde el punto de vista comercial y c) Desde el punto de vista de las partes.

#### **A. Desde el punto de vista legislativo**

Las principales ventajas que se obtendrían al actualizar y unificar la normativa legal relativa al Derecho Mercantil Marítimo dentro del Código de Comercio actual Decreto 2-70 del Congreso de la República, derogando el Libro III del Decreto Gubernativo 2946 serían las siguientes:

1. Una actualización y unificación eficiente en relación a la regulación jurídica referente al Derecho Mercantil Marítimo.
2. Mayor certeza jurídica en cuanto a los actos y contratos que se celebran por los comerciantes que trafican por la vía marítima.
3. Un creciente conocimiento legal por parte de los abogados y de los jueces en cuanto al Derecho Mercantil Marítimo, con el consecuente beneficio para los interesados.



4. Una codificación más eficiente en cuanto al Derecho Mercantil Marítimo, rama de la cual se tiene muy escasos conocimientos en la actualidad.

#### **B. Desde el punto de vista comercial**

En relación a las razones comerciales, debe tenerse en cuenta que las partes en todo acto o contrato buscan certeza jurídica, sean comerciantes o no y debido a que el tráfico comercial busca rapidez, sencillez y eficacia, debe de regularse tales aspectos dentro de la normativa que regula el comercio en general, pero atendiendo a las especificidades que presenta el tráfico comercial marítimo, tomando en cuenta las costumbres internacionales comerciales y el desarrollo constante y cambiante dentro del comercio en general. Por lo anterior, desde el punto de vista comercial las ventajas que se obtendrían al implementar la nueva normativa legal dentro del Decreto 2-70 del Congreso de la República, Código de Comercio serían:

1. Mayor certeza jurídica dentro de los negocios jurídicos que se celebran con motivo del comercio en el mar.
2. Asimismo se contribuiría a la rapidez dentro del tráfico mercantil, al encontrarse unificada en una sola normativa todo lo relativo a dicha materia.
3. Siendo Guatemala un país importador y exportador de bienes y mercancías, se contribuiría al comercio internacional y a abrir nuevos mercados, con la consecuente mejora económica nacional.

#### **C. Desde el punto de vista de las partes**

Como toda legislación, la finalidad que debe buscarse al regular y unificar el Derecho Mercantil Marítimo es el beneficio de las partes que intervienen dentro del comercio

marítimo, respetando los principios de igualdad, de primacía de la ley y de libertad de industria, comercio y trabajo. Es así que de acuerdo con el presente trabajo investigativo se considera que las ventajas que se obtendrían por las partes involucradas en los actos de comercio marítimo serían:

1. Los particulares podrían tener un mejor conocimiento de la legislación nacional que los asiste, así como los medios legales para satisfacer sus necesidades y resolver los conflictos que pudieran tener lugar con motivo de la comercialización por el mar.
2. Se tendría a mano instrumentos especializados, sin tener necesidad de recurrir a los medios generales para llevar a cabo los negocios jurídicos mercantiles que se realizan por medio del mar.
3. La legislación especial prevalece sobre la general por lo que las partes tendrían mayor certeza jurídica, en los actos y contratos que celebren, dentro de esta rama especial del Derecho Mercantil.

Por último cabe resaltar que las principales necesidades legislativas por resolver en cuanto al Derecho Marítimo Mercantil Guatemalteco se resumen en una actualización y unificación de su normativa, y siendo el Código de Comercio el cuerpo legal en el que se regulan las relaciones y actos comerciales; es el idóneo para que se incluya dicha normativa, correspondiéndole el V Libro, pues es un hecho ya comprobado y ampliamente analizado el que el Libro III del Decreto Gubernativo 2946 ha caído por completo en el abandono y que a la fecha es una ley vigente mas no positiva.

Es por tales razones que se hace urgente el realizar un estudio profundo de las diferentes figuras e instituciones que conforman el Derecho Mercantil Marítimo y una

comparación de las diferentes legislaciones marítimas de los países industrializados que han modernizado sus cuerpos legales en relación al ámbito marítimo, para adaptarlas a nuestra realidad nacional, con los consecuentes beneficios que fueron resumidos en forma de ventajas en el anterior apartado.

## CONCLUSIONES

1. El Derecho Mercantil Marítimo a lo largo de la historia ha evolucionado con los adelantos de la tecnología y siendo una rama del Derecho Mercantil que abarca normas de diverso origen comercial, civil, administrativo, penal, procesal e internacional, necesita estar regulado de una forma eficiente, clara y unificada a manera de facilitar su aplicación.
2. El Derecho Mercantil Marítimo cuenta con sus propias instituciones jurídicas que van evolucionando de acuerdo con las necesidades y los avances del comercio. Sin embargo, se concluye que en la actualidad la legislación guatemalteca referente a dichas instituciones resulta insuficiente y obsoleta por la época en la que fueron reguladas, sin que se haya realizado ninguna actualización desde el año 1942.
3. Aunque los contratos que se celebran dentro del comercio por mar tienen mucha similitud con los que se realizan en tierra, éstos tienen características especiales que los diferencian de los demás, como el objeto, plazo y fines, además de las condiciones específicas que requiere el tráfico marítimo, razón por la que también se hace necesario actualizar su regulación, tomando en cuenta dichos aspectos y la evolución constante de éstos contratos.
4. Las averías, el abordaje, la arribada forzosa y el naufragio son algunos de los diversos riesgos que se corren en la navegación marítima, y que requieren de

una regulación y de toda una estructura jurídica actual y eficiente para resolver los conflictos que pueden provocar entre las partes; por lo que son aspectos que deben ser también incluidos dentro de la nueva normativa que se propone.

5. La necesidad de regular el Derecho Mercantil Marítimo dentro del Código de Comercio vigente, Decreto 2-70 del Congreso de la República, es una realidad nacional, pues es sumamente importante el tener una legislación innovadora en las gestiones de la navegación marítima para desarrollar una infraestructura de servicios, registro de buques y proveer de una forma sistemática una considerable fuente de ingresos y de desarrollo para el país.

## RECOMENDACIONES

1. El Congreso de la República de Guatemala debe analizar la realidad nacional en cuanto al comercio marítimo a fin de crear una normativa de Derecho Mercantil Marítimo acorde a los avances de la tecnología y del comercio e incluirla como el Libro V del Código de Comercio vigente, Decreto 2-70 del Congreso de la República.
2. Dentro de la nueva legislación deben de tomarse en cuenta las necesidades y características especiales que conlleva el tráfico marítimo así como procedimientos judiciales específicos para resolver las diferencias que pudieren surgir, para proveer de una mayor certeza jurídica los negocios jurídicos que se celebran con ocasión del tráfico marítimo.
3. En nuestro país, el Derecho Mercantil Marítimo debe estar regulado de una forma eficiente y actualizada, para su aplicación como derecho positivo y vigente por parte de los interesados y de todo el aparato estatal, a manera de que Guatemala no se quede rezagada respecto de los demás países que comercian a través del mar; tomando en cuenta las especificidades de objeto, plazo y fines de los contratos que se celebran dentro del comercio por mar.
4. Debe promoverse por parte del Organismo Ejecutivo del Estado de Guatemala la aplicación de dicha normativa, estableciendo a través del Ministerio de Gobernación la creación del Registro Marítimo, a manera de no sobrecargar el

trabajo de las instituciones ya existentes y de proveer certeza y rapidez a los contratos y actos mercantiles marítimos, tomando en cuenta los diversos riesgos que se corren en la navegación marítima como las averías, el abordaje, la arribada forzosa y el naufragio.

5. El Congreso de la República de Guatemala debe derogar el Libro III del Decreto Gubernativo 2946 y crear el Libro V del Código de Comercio vigente, Decreto 2-70 del Congreso de la República, denominándolo Del Derecho Mercantil Marítimo.

## BIBLIOGRAFÍA

BROSETA PONT, Manuel. **Manual de derecho mercantil**. Ed. Tecnos, S.A. Madrid, España, 1971.

BRUNETTI, Antonio. **Derecho marítimo**. It.; Ed. Barcelona, España, 1950.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Ed. Heliasta S.R.L., Santafé, Bogotá, 2003.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. **Derecho marítimo**. 1a ed., Ed. Herrero, S.A., México, 1970.

RAE. **Diccionario de la lengua española**. Real Academia Española. Ed. Espasa Calpe, S.A., Madrid, 2001.

ESCRICHE, Joaquín. **Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense**. Ed. Porrúa, México, 1998.

ESCRICHE, Joaquín. **Diccionario enciclopédico hispano-americano**. Ed. Porrúa, México, 2000.

FARIÑA, Francisco y OLONDO, Timoteo. **Tratado de derecho español**. Ed. Universitaria. Madrid, España, 2000.

GOICOCHEA, Gamecho. **Conceptos jurídicos esenciales**. Ed. Universitaria. España, 1997.

GOICOCHEA, Gamecho. **Orígenes de la universidad de Navarra**. Ed. Universitaria. España, 1999.

GONZÁLEZ, Huebra. **Los orígenes de la modernidad en Salamanca**. Ed. Torreón, España, 1997.



HARDIN, Robert. **Compilación de comercio marítimo**. Ed. Harris, Washington, 1993.  
ORTEGA, Prieto. **Contratos de mar**. Ed. Sevilla, Salamanca, 1986.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Ed.  
Heliasta, Buenos Aires, 2004.

RODRÍGUEZ, Rodrigo. **Abordaje marítimo y litigación internacional**. Ed.  
Robinson, Chile, 1997.

SCIALOJA, Antonio. **Sistema internacional de navegación**. Ed. Diritto, Italia, 1986.

URÍA, Rodrigo. **Tratado de derecho mercantil**. Ed. Aguirre, Madrid, 1969.

VARGAS JARAMILLO, Jorge Alberto. **Contribuciones de la América Latina al  
derecho del mar**. Ed. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM,  
México, 1998.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco, obligaciones y  
contratos**. Illt.; 6a ed. Ed. Universitaria, Universidad de San Carlos de  
Guatemala, Guatemala, 2006.

SZEKELY, Alberto. **Derecho del mar**. 1a ed. Ed. Instituto de Investigaciones Jurídicas  
de la UNAM, México, 1991.

#### **Legislación:**

**Constitución Política de la República de Guatemala**. Asamblea Nacional  
Constituyente, 1985.

**Constitución Política de la República de España**. Asamblea Nacional, 1978.

**Constitución Nacional de Panamá**. Asamblea Nacional Constituyente, 1972.

**Código de Comercio.** Congreso de la República de Guatemala, Decreto Número 2-70, 1971.

**Decreto Gubernativo 2946, Libro III.** Gobierno del General Jorge Ubico, Guatemala, 1942.

**Código de Comercio de España.** Congreso de la República de España, Decreto Ley Número 73-1951.

**Código de Comercio de Panamá.** Congreso de la República de Panamá, Ley Número. 2, 1916.

**Código Civil.** Gobierno de Enrique Peralta Azurdía, Decreto Ley Número 106, Guatemala.

**Código Procesal Civil y Mercantil,** Gobierno de Enrique Peralta Azurdía, Decreto Ley Número 107. Guatemala.

**La Ley de Hipoteca Naval.** Congreso de la República de España, Ley 02-1994.

**Ley de Comunicaciones Marítimas.** Congreso de la República de España. Ley 60-2003.

**Ley de Contrato de Seguro.** Congreso de la República de España. Ley 50-1980.