

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO GUATEMALTECO

TESIS DE GRADO

JAKELINE JULICE RUIZ REYNA

CARNET 4170-02

QUETZALTENANGO, SEPTIEMBRE DE 2015
CAMPUS DE QUETZALTENANGO

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO GUATEMALTECO

TESIS DE GRADO

TRABAJO PRESENTADO AL CONSEJO DE LA FACULTAD DE
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

POR
JAKELINE JULICE RUIZ REYNA

PREVIO A CONFERÍRSELE

EL GRADO ACADÉMICO DE LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

QUETZALTENANGO, SEPTIEMBRE DE 2015
CAMPUS DE QUETZALTENANGO

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR

RECTOR: P. EDUARDO VALDES BARRIA, S. J.
VICERRECTORA ACADÉMICA: DRA. MARTA LUCRECIA MÉNDEZ GONZÁLEZ DE PENEDO
VICERRECTOR DE INVESTIGACIÓN Y PROYECCIÓN: ING. JOSÉ JUVENTINO GÁLVEZ RUANO
VICERRECTOR DE INTEGRACIÓN UNIVERSITARIA: P. JULIO ENRIQUE MOREIRA CHAVARRÍA, S. J.
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO: LIC. ARIEL RIVERA IRÍAS
SECRETARIA GENERAL: LIC. FABIOLA DE LA LUZ PADILLA BELTRANENA DE LORENZANA

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

DECANO: DR. ROLANDO ESCOBAR MENALDO
VICEDECANA: MGTR. HELENA CAROLINA MACHADO CARBALLO
SECRETARIO: MGTR. ALAN ALFREDO GONZÁLEZ DE LEÓN

NOMBRE DEL ASESOR DE TRABAJO DE GRADUACIÓN

LIC. OSCAR HAROLDO FLORES ESPADA

TERNA QUE PRACTICÓ LA EVALUACIÓN

LIC. THULY ROSMARY JACOBS RODRÍGUEZ



AUTORIDADES DEL CAMPUS DE QUETZALTENANGO

DIRECTOR DE CAMPUS: P. MYNOR RODOLFO PINTO SOLIS, S.J.

SUBDIRECTOR DE INTEGRACIÓN
UNIVERSITARIA: P. JOSÉ MARÍA FERRERO MUÑIZ, S.J.

SUBDIRECTOR ACADÉMICO: ING. JORGE DERIK LIMA PAR

SUBDIRECTOR ADMINISTRATIVO: MGTR. ALBERTO AXT RODRÍGUEZ

SUBDIRECTOR DE GESTIÓN GENERAL: MGTR. CÉSAR RICARDO BARRERA LÓPEZ

Quetzaltenango, 13 de Noviembre de 2009.

Licenciada:
Claudia Caballeros de Baquix
Coordinadora de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Facultades de Quetzaltenango
Su despacho.

Respetable Licda. Caballeros:

Recibí la resolución emanada de esa Facultad, en la cual se me comunica mi designación como Asesor de Tesis de la estudiante: JAKELINE JULICE RUIZ REYNA, para el tema propuesto y aceptado para realizar su trabajo de tesis intitulado: **"DERECHO MERCANTIL MARITIMO GUATEMALTECO"**, previo a obtener el grado académico de Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales y los títulos de Abogado y Notario.

El trabajo mencionado, fue desarrollado y ejecutado por la estudiante Ruiz Reyna; siguiendo el proyecto general y los planes de ejecución previamente formulados en forma correcta, las fuentes documentales y bibliográficas utilizadas son las necesarias y adecuadas al tema, por su investigación doctrinaria, jurídica y social desarrolladas en forma científica, la labor de confrontación legal en concordancia con las entrevistas llevadas a cabo de una forma personalizada, se ajustan claramente a la sistemática y hermenéutica jurídica del derecho relacionado y sus conclusiones son a mi criterio razonables y prácticas. Por lo anteriormente expuesto, el trabajo cumple con todos los requisitos reglamentarios requeridos tanto de forma como de fondo; en tal sentido soy de la opinión de que debe ser aceptado y aprobado a su autora para la realización de sus exámenes finales.

Con muestra de mi consideración y respeto,

Lic. OSCAR HAROLDO FLORES ESPADA
ABOGADO Y NOTARIO
ASESOR

Lic. OSCAR HAROLDO FLORES ESPADA
ABOGADO Y NOTARIO



Universidad
Rafael Landívar
Tradición Jesuita en Guatemala

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
No. 071-2010


Orden de Impresión

De acuerdo a la aprobación de la Evaluación del Trabajo de Graduación en la variante Tesis de Grado de la estudiante JAKELINE JULICE RUIZ REYNA, Carnet 4170-02 en la carrera LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES, del Campus de Quetzaltenango, que consta en el Acta No. 0718-2010 de fecha 24 de febrero de 2010, se autoriza la impresión digital del trabajo titulado:

DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO GUATEMALTECO

Previo a conferírsele el grado académico de LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Dado en la ciudad de Guatemala de la Asunción, a los 21 días del mes de septiembre del año 2015.


MGTR. ALAN ALFREDO GONZÁLEZ DE LEÓN, SECRETARIO
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
Universidad Rafael Landívar



Agradecimiento

A: La Universidad Rafael Landívar, Facultades de Quetzaltenango y especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Por formarme profesionalmente y brindarme la oportunidad de superarme.

A mis Catedráticos: Por su ejemplo y académica ilustración.

A mi Asesor de Tesis: Lic. Oscar Haroldo Flores Espada, por su orientación y acompañamiento en la elaboración de este trabajo.

A mi Revisora de Tesis: Licda. Thuly Jacobs, por su incondicional apoyo y guía en el resultado de este trabajo.

A la Municipalidad de Quetzaltenango: Por ser el centro de trabajo que confió en mí y me brindó la oportunidad de llevar a cabo mis estudios universitarios.

Al Organismo Judicial: Por ser uno de mis últimos puntos de apoyo esencial para la realización de uno de mis propósitos.

A mis Amigos: Por todo lo vivido durante nuestra preparación profesional.

Dedicatoria

- A Dios:** Por ser el ser supremo que me ha dado la vida y salud para estar cumpliendo uno de mis objetivos universitarios, ya que sin él realmente no podría estar llevando a cabo este propósito.
- A la Virgen de Guadalupe:** Por ser la madrecita celestial que ha intercedido por mí ante su hijo amado para que el día de hoy yo este gozando de esta alegría.
- A mis Padres:** Rigoberto Ruiz Vásquez y Marta Luz Reyna de Ruiz, por ser ese pilar indestructible, que han tenido la paciencia suficiente y el amor para apoyarme en este camino que recorro en el ámbito profesional.
- A mi Hermana:** Guadalupe del Milagro Ruiz Reyna (+), que ha sido ese angelito que me ha cuidado y acompañado espiritualmente en el transcurso de esta primer meta.
- A mis Hermanos:** Abnner Estuardo Ruiz Reyna y Lester Alexander Ruiz Reyna, con amor, cariño y admiración fraternal.
- A mis Abuelitos:** Silveria Hortensia Archila De Reyna (+), Francisco Reyna Barrios (+), María Lidubina Vásquez De Ruiz Y Porfirio Ruiz Rodas (+), por sus consejos y amor.
- A mi Demás Familia:** Con mucho cariño.

**A mis Compañeros
de Trabajo:**

Agradecimiento sincero por el apoyo moral y material que me han brindado.

A Usted:

Con aprecio.

Índice

	Pág.
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.....	5
EL RIESGO EN EL SEGURO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.....	5
1.1 Antecedentes.....	5
1.2 El Seguro Marítimo en la Antigüedad.....	5
1.2.1 El Seguro Marítimo en la Época de Cartago y del Imperio Romano...	6
1.2.2 Derecho Marítimo de Wisby o Leyes de Wisby.....	6
1.3 Los Avances Tecnológicos con respecto al riesgo.....	7
1.4. Las Sociedades Clasificadoras.....	7
1.5 La Póliza Marítima para el Seguro de Mercancías.....	8
1.6 La Avería en el Tráfico Marítimo Mercantil Indiano.....	10
1.7 Desarrollo Histórico de la Avería.....	10
1.7.1 Averías Recaudatorias con Fines Preventivos.....	11
1.7.2 Averías Gastos Restitutorias de Daños.....	12
1.8 Organización Marítima Internacional.....	13
1.8.1 Establecimiento de la OMI.....	13
1.8.2 Órganos de la OMI.....	15
1.8.3 Instrumentos que origina la OMI.....	16
1.8.4 Visión Actual de la OMI acerca de su Labor.....	17
1.9 Comité Marítimo Internacional.....	19
1.9.1 Ámbito de Aplicación.....	28
1.9.2 Definiciones.....	28
1.9.3 Normas de Procedimiento.....	29
1.9.4 Forma y Contenido de la Recepción de Mensajes.....	29
1.9.5 Términos y Condiciones del Contrato de Transporte.....	30
1.9.6 Legislación Aplicable.....	30
1.9.7 Derecho de Control y Transferencia.....	30
1.9.8 La Clave Privada.....	31
1.9.9 Entrega.....	32

1.9.10	Opción para recibir un Documento de Papel.....	32
CAPÍTULO II.....		35
ACUERDOS, CONVENIOS, TRATADOS QUE SE HAN SUSCRITO EN RELACIÓN AL DERECHO MARÍTIMO.....		35
2.1	Las Convenciones Internacionales en Materia Marítima y la Necesidad de su Incorporación al Ordenamiento Jurídico.....	35
2.1.1	Introducción.....	35
2.2	Abordajes.....	37
2.3	Privilegios e Hipotecas.....	38
2.4	Embargo de Buques.....	40
2.5	Asistencia y Salvamento.....	42
2.6	Responsabilidad del Armador.....	43
2.7	Responsabilidad del Transportador de Mercancías por agua.....	45
2.8	Contaminación Marítima.....	47
2.9	Transporte de Personas y Contrato de Pasaje.....	49
2.10	Inmunidad de Buques de Estado.....	50
2.11	Otras Convenciones.....	51
2.12	Convenios.....	53
CAPÍTULO III.....		54
LEGISLACIÓN MERCANTIL MARÍTIMA GUATEMALTECA.....		54
3.1	Contrato de Transporte.....	54
3.2	Contrato de Seguro del Seguro de Transporte.....	55
3.3	Carta de Porte o Conocimiento de Embarque.....	55
3.4	De la Carta de Porte o Conocimiento de Embarque.....	56
3.5	De las Naves Mercantes.....	57
3.6	De las Personas que Intervienen en el Comercio Marítimo.....	60
3.7	Definiciones y Reglas relativas al Fletamento.....	62
3.8	De la Capacidad para Fletar el Buque y de la Póliza de Fletamento....	63

CAPÍTULO IV.....	68
ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	68
4.1 Origen Histórico y Fundamentos Teóricos-Doctrinarios del Derecho Marítimo.....	68
4.2 Diferentes Denominaciones.....	70
4.3 División del Derecho Marítimo.....	71
4.4 Carta de Porte o Conocimiento de Embarque.....	72
4.4.1 Características.....	72
4.4.2 Elementos Personales.....	73
4.4.3 El Derecho Mercantil en la Antigüedad.....	73
4.4.4 Derecho Mercantil de la Época Moderna.....	74
4.5 Conceptos del Derecho Mercantil.....	75
4.5.1 Concepto Subjetivo.....	75
4.5.2 Concepto Objetivo.....	75
4.5.3 Concepto del Derecho Mercantil Guatemalteco.....	76
4.6 Características y Principios del Derecho Mercantil.....	76
4.7 Fuentes del Derecho Mercantil.....	78
4.8 Los Buques.....	79
4.8.1 Adquisición de la Propiedad de los Buques.....	79
4.9 Personas que Intervienen en el Comercio Marítimo.....	80
4.9.1 El Propietario del Buque y el Naviero.....	80
4.10 Dotación de un Buque.....	81
4.11 Capitanes y Patrones de Buques.....	81
4.11.1 Facultades del Capitán o Patrón de Buques.....	81
4.12 Oficiales y Tripulación del Buque.....	82
4.13 La Tripulación del Buque.....	84
4.14 Causas del Despido del Tripulante.....	85
4.14.1 La Deserción.....	85
4.14.2 El Sobrecargo.....	85
4.15 Pasajeros de Barcos o Cruceros por Viajes de Mar.....	86

CAPÍTULO V.....	88
PRESENTACIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	88
CONCLUSIONES.....	92
RECOMENDACIONES.....	94
REFERENCIAS.....	96
ANEXOS.....	101

Resumen

El Derecho Mercantil Marítimo Guatemalteco, es una de las ramas de las Ciencias Jurídicas y Sociales de interesante relevancia en la que se debe adentrar con auge ya que la misma se ejerce de acuerdo a un cuerpo normativo que rige los problemas que puedan surgir a raíz de las relaciones entre entidades de Derecho Privado dedicadas al tráfico marítimo. Por lo cual se puede decir que el Derecho Marítimo y Mercantil es el derecho de todas las relaciones jurídicas de las cuales el mar es el escenario y el comercio marítimo es el objeto. Cabe resaltar que los sujetos de derechos y obligaciones que se encuentran inmersos en este campo jurídico son personas conocedoras que llevan a cabo una labor mercantil entre diversos entes que conforman y ponen en marcha el Derecho Mercantil Marítimo en Guatemala, por lo cual es menester conocer la forma y fondo en que se trabaja esta rama jurídica que merece un aprendizaje como se hace con las demás gamas de lo jurídico y social.

INTRODUCCION

Al realizar una investigación objetiva y real sobre el tema de la presente tesis, resulto muy difícil desarrollar los aspectos cualitativos y cuantitativos sobre el mismo, toda vez que en la actualidad, como estudiante, no se tiene el suficiente conocimiento sobre la legislación del Derecho Marítimo y Mercantil en el país, por ello se cuestiono si es suficiente la normativa que se encuentra regulada en Código de Comercio de Guatemala en relación al Derecho Mercantil en cuanto a un mejor funcionamiento del transporte vía marítima, tomando en consideración igualmente que no se tienen particularidades específicas o un conocimiento amplio en la materia. Por esa razón debe de exigírsele al estudiante de Ciencias Jurídicas y Sociales que se incremente a nivel de estudio universitario la necesidad de implementar cursos que se relacionen directamente a tan especial actividad, y a la vez crearle al mismo conciencia social para tener la voluntad de investigar sobre el campo del derecho marítimo, para analizar la forma en que está estructurada esta rama del derecho, sino también exigir resultados económicos para el bienestar social, laboral y económico de un gran sector de personas que tienen una relación amplia en esta macro actividad y en la medida en que se conozca de este tema, se tendrá el conocimiento para poder exigir de las autoridades responsables un mejor desarrollo en este campo para el país.

Por ello la dinámica que fue utilizada para la presente investigación, fue tomar en cuenta la experiencia de personas conocedoras de una Institución responsable de llevar a cabo la comercialización mercantil de diversos entes que conforman la gran estructura del centro marítimo en el país, por medio de entrevistas personales directas, visitando instalaciones conociendo la infraestructura de lo que representa en el océano pacífico el Puerto Quetzal, tal situación permitió determinar si han sido de ayuda las normativas internacionales en cuanto al tema; asimismo el grado de funcionalidad del Decreto 2-70 en relación al intercambio comercial por la vía marítima. Para se tuvo la necesidad de visitar en varias oportunidades ese centro de operaciones y transacciones comerciales nacionales é internacionales, para poder tener el mínimo conocimiento de la forma como está estructurado, las diferentes

actividades de cada funcionario y empleado, las oficinas coadyuvantes en esta gran actividad, las relaciones contractuales, pagos de impuestos y un sin número de actividades operativas que día a día dan vigor y grandes ingresos a la economía de Guatemala.

Por tanto es preciso indicar para una mejor comprensión que el Derecho 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 vía mar. 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. Igualmente el Derecho Mercantil es el conjunto de principios doctrinarios y normas de derecho sustantivo que tutela la actividad de los comerciantes en su función profesional. Por lo que éste tópico de investigación de mucha relevancia, dentro de la Facultad de Ciencias Jurídicas no se opta por una información específica de lo que en sí es el Derecho Mercantil Marítimo Guatemalteco.

En forma simultánea se entrevistaron a profesionales del Derecho; por lo que podría decirse o concluir que el comercio marítimo es una importante actividad en el desarrollo y desenvolvimiento de personas que se dedican a estas especiales relaciones dentro de las muchas actividades que contempla la legislación guatemalteca en general. No obstante, lo anterior confirma el planteamiento inicial, que una sociedad sobre todo la guatemalteca esta en constante complejidad, dinamismo y problemas desde el punto de vista mercantil al momento de tratarse de un intercambio o comercialización trascendiendo fronteras, como lo es en sí la actividad marítima, desconocida por muchos estudiantes;

Para la investigación efectuada, se tomó muy en cuenta y por supuesto de suma importancia el contenido del Código de Comercio, específicamente en su normativa que tiene relación con la actividad marítima mercantil, en virtud de que su función principal es regular la actividad de los comerciantes, los negocios jurídicos y las

materias mercantiles, por lo que fue considerada una base jurídico legal para partir en la investigación del tema descrito con anterioridad, tomando igualmente como base los antecedentes históricos que se vinieron dando desde el momento que la sociedad fue desarrollándose, así como la necesidad que se tenía para utilizar un espacio territorial marítimo para que sus negocios se fueran dando, y como se menciona en el Tomo I de Derecho Mercantil del Doctor Villegas Lara, el Mar Mediterráneo y el hecho de que la vía marítima fuera más expedita, hizo que el comercio por mar sea una actividad de primer orden para la economía mundial, especialmente la Guatemalteca.

Dentro de la investigación que se llevó a cabo se hace referencia a distintos conceptos, características, elementos que enmarcan el Derecho Mercantil Marítimo, dando alusión a que en Guatemala no hay aún cierta responsabilidad para que este tópico se fomente y por lo tanto sea mas conocido y se tenga mayor información del mismo; pero por ello y por el desarrollo del tema y que en este caso es de carácter descriptivo/doctrinario, se conocerá y comentará lo que es el Derecho Marítimo, conveniente es aclarar la escasa bibliografía en el medio sobre este tema, por lo que se hizo necesario recurrir a lo normado en derecho internacional y en los aspectos anteriormente descritos para el desarrollo de la presente tesis.

Desde un particular punto de vista el marco social referido es el espacio adecuado que se utilizo para investigar el fenómeno jurídico guatemalteco; y solamente desde el se partió para abstraer la institución jurídica del **DERECHO MERCANTIL MARITIMO GUATEMALTECO.**

Esperando, que esta investigación de tesis, en la cual se colocó la dedicación, el empeño y responsabilidad de la sustentante, sea entonces un aporte mínimo a la ciencia del Derecho, especialmente a la rama del Derecho Mercantil Marítimo Guatemalteco que muy escasamente se sabe del mismo y, sirva a la vez de ilustración y de fomento de estudio a quienes tengan la oportunidad de leerla, deseando desde luego que futuros estudiantes de la carrera, se interesen en

desarrollar y profundizar en este tema, sumamente importante para nuestra economía nacional, sino que tengan la oportunidad de ampliar los conceptos que modestamente en la presente tesis fueron sustentados.

CAPITULO I

EL RIESGO EN EL SEGURO DEL TRANSPORTE MARITIMO

1.1.- Antecedentes:

El particularismo del Derecho Marítimo se ha justificado tradicionalmente sobre la base de las características de la aventura marítima, influida por factores como el riesgo y la lejanía. Esa visión ha cambiado al ritmo de los avances técnicos. Desde la máquina de vapor a la revolución de las telecomunicaciones, de la informática, de las nuevas energías, de la construcción naval, las mutaciones experimentadas en el fenómeno técnico y económico de la navegación son verdaderamente espectaculares.

En menos de dos siglos se ha producido una transformación acelerada y profunda de un Derecho que se definía en función de las notas de tradicionalismo y estabilidad. Nuevos descubrimientos y nuevos inventos han operado transformaciones fundamentales en el fenómeno de la navegación, a cuyo remolque navega el Derecho que lo regula y, por supuesto sus instituciones. Pero el riesgo y la lejanía no han desaparecido, a pesar de los nuevos instrumentos técnicos de seguridad y comunicación, el mar sigue siendo el escenario de las “aventuras”. Se ha cambiado el signo, no cabe duda alguna, pero no se ha podido cambiar su carácter de empresa amenazada por el peligro.

1.2.- El Seguro Marítimo en la antigüedad.-

El Seguro Marítimo es el mas antiguo de todos los que existen, lo que resulta lógico teniendo en cuenta que en el desenvolvimiento de la humanidad, uno de los elementos mas importante de todos los que entraron en juego fue el comercio, y sobre todo el comercio o transporte marítimo.¹

¹ Tesis Doctoral, Dr. Alfonso Arbolí González, El Riesgo en el Seguro del Transporte Marítimo LXII. Año 1990.

1.2.1.- El Seguro Marítimo en la época de Cartago y del Imperio Romano:

En relación a la época de Cartago y del Imperio Romano, teniendo esta estructura, tampoco el pueblo de Cartago nos ha legado texto alguno de Derecho Marítimo, al menos que se haya descubierto, a pesar de ser un pueblo eminentemente mariner y los romanos se ocuparon poco de las cuestiones marítimas, hasta que la primera guerra púnica les mostro la necesidad de atender a las mismas. Las primeras noticias que tenemos sobre el seguro marítimo nos la proporciona Tito Livio en su Historia de Toma del año 59 A. De. C. en la que nos hace referencia a la II Guerra Púnica del año 215 A. De C., precisamente en

España los patricios, que monopolizaban el comercio y por consiguiente eran los encargados de avituallar a las tropas, obligan al Senado de Roma a asegurarles en una cantidad determinada los envíos con destino a España; este es el motivo por que algunos autores atribuyen al Derecho Romano la invención del contrato de Seguro, sin embargo, actualmente, se ha desestimado esta teoría, ya que lo que se usaba en el Derecho Romano, era un contrato de carácter aleatorio muy parecido al denominado préstamo a la gruesa que regula nuestro Código de Comercio.

1.2.2.- Derecho Marítimo de Wisby o Leyes de Wisby:

Nombre que recibe de la ciudad de Wisby, situada en la isla de Gotlandia, y que constituyó un Derecho de gran influencia y autoridad en el Mar Báltico y que fue seguido por los negociantes y patrones de los buques de la zona, consistía en una refundición de Derechos y normas consuetudinarias de la navegación.

Aunque la hegemonía creadora de normas jurídico-marítimas correspondió casi por entero a las ciudades marítimas, no faltaron tampoco en la Edad Media cuerpos legislativos de vocación supramunicipal que dentro de un marco regulador general, dedicaron determinados capítulos al Derecho Marítimo.

1.3.- Los avances tecnológicos con respecto al riesgo:

A raíz de la última Guerra Mundial, la suma especialización a que se llega en el transporte marítimo junto con la moderna estructuración de ciclos industriales, la nueva reagrupación de áreas de producción y de consumo, y muy especialmente las nuevas posibilidades aportadas por las técnicas (metalurgia, tratamiento de aleaciones ligeras, calderas de alta presión, perfeccionamiento de la técnica de frío, la soldadura, aplicada en 1.935 a la construcción de puentes y en 1.941 a los buques, la electrónica, la estandarización de la carga con la aparición del contenedor y del palet, los buques específicos para determinadas cargas las comunicaciones vía satélite, etc.), hacen que para estudiar el riesgo en el seguro marítimo moderno, convenga referirse, al riesgo en la posguerra de 1.945 a partir del cual, como un hito, se inician nuevos criterios del riesgo marítimo, algunos de los cuales no cabía esperar al iniciarse la última confrontación mundial. Entre los citados criterios sin duda fue la introducción de la construcción en bloques, prefabricados, que gracias a la soldadura podían construirse en lugares distantes y especializados, lo que proporcionaba una mejora en cuanto a la efectividad en la construcción y por tanto una reducción en los riesgos de averías, al eliminarse la construcción con remaches.²

1.4.- Las Sociedades Clasificadoras:

Son entidades que reglamentan las construcciones, instalación y conservación del material flotante para que puedan navegar con las garantías que en este sentido permite alcanzar la previsión humana. El Armador que maneja su buque y lo explota comercialmente, así como los propietarios del cargamento que a él se confían sus mercancías, recurren a las empresas de seguros, a fin de cubrirse de los riesgos a que están expuestos por cualquier avería o daño que pueda ocurrir al buque o a su cargamento.

Las empresas de seguros que a su vez habrán de asegurar el buque y su cargamento, deben cerciorarse de que el buque está en buenas condiciones bajo el aspecto de la resistencia estructural, seguridad, buenas condiciones para navegar y

² Ibid..

de que es apto para embarcar y transportar el cargamento que se confía, por lo tanto deben encargar a expertos, de su confianza y garantía, la inspección del buque. Solo a la vista de los informes de dichos expertos, las empresas de seguros podrán comprometerse a efectuar el seguro de cada viaje y establecer, de cada vez, el tipo de prima, mas o menos alta, según los riesgos posibles a que podrán estar expuestos el buque y su cargamento en función del estado de conservación y condiciones del buque. De la necesidad de tener conocimiento constante de estos informes han nacido las Sociedades o Registros de Clasificación de Buques.

En un sentido restringido al ámbito marítimo, la clasificación de buques se refiere exclusivamente a su inscripción, asiento y atribución de una categoría determinada en las Sociedades Clasificadoras, en función de su navegabilidad y sus cualidades estructurales. En sus albores, las Sociedades Clasificadoras y concretamente el Lloyd's Register, actuaron a modo de colegio de aseguradores para mutua comunicación de las características de los buques, de los nombres de los respectivos navieros, Capitán y constructor, y de la clase atribuida a cada buque, símbolo que indicaba tanto la resistencia estructural, como su navegabilidad. Más adelante se amplió el ámbito personal, en el sentido de dar entrada a todos aquellos, por cualquier concepto, interesados en la explotación del buque, y al propio tiempo se fue formando el caudal de experiencia que era lógico adquirir, nacida como era, de la estadística e investigación de las causas de siniestro a bordo de los buques comprendidos en el registro.

1.5.- La Póliza Marítima para el Seguro de Mercancías:

Al comentar esta póliza, se tiene que advertir que se trata de un seguro de coberturas básicas, es decir, garantiza aquellos riesgos contra los que, al menos, debe asegurarse una persona prudente, por ser los que mayor quebranto económico le pueden producirle. Esta póliza cubre la pérdida de daños o gastos que puedan sufrir las mercancías aseguradas como consecuencia del accidente del buque. Estos riesgos son: de pérdida total, contribución a la avería común y gastos de salvamento;

de avería simple o particular, únicamente cuando proceda de los casos de naufragio, incendio a flote o en tierra, varada o abordaje.

Comentario Personal en relación a la Tesis del Autor Alfonso Arbolí González.

Antes de comentar en relación a ella, que habla en torno a lo que es el seguro en el transporte marítimo, es importante entender o especificar que para que se pueda llevar a cabo un seguro o que este mismo surta sus efectos tiene que existir un derecho y máxime si éste está en peligro al momento de que se ejecute la labor que se realiza, ya que sin que se tengan derechos y obligaciones no se puede resguardar algo que aun no existe o que no ha nacido a la vida jurídica y que tenga plena validez. Por lo tanto en relación al anteproyecto y al haber encontrado esta tesis, me pude dar cuenta que en ella se está cubriendo tanto el derecho del de una persona como de la otra como partes importantes en el transporte de mercaderías y que estas no sufran de ninguna manera daños o averías y que a la vez pueda causar una pérdida ya sea parcial o total.

Por lo tanto aquí en ella se hace mención como en muchos casos en donde se debe fundamentar del porque de la existencia de alguna circunstancia; que todo tiene sus historia u origen, y desde que el mundo empezó a crearse y se fue desarrollando así mismo se fueron desarrollando las necesidades de que unos se comunicaran con otros, para así interactuar en costumbres, hábitos y que hubiesen enlaces y que estos fueron perfeccionándose conociéndose ahora en día lo que es la vía terrestre, aérea y marítima que es la que nos interesa para conocer del Derecho Mercantil Marítimo Guatemalteco.

Igualmente el riesgo que se sufre aunque exista un seguro, porque aquí es de tomar en cuenta que existe cierta distancia al momento de transportar cierta mercancía y aunque la misma circule de una forma resguardada la máquina que la transporta puede sufrir algún percance que se salga incluso de las manos tanto del capitán como de los tripulantes de la misma, ya que todo hasta cierto punto es incierto y aunque existan las mejores cláusulas para que todo marche bien no todo sale como

se espera y por ello es que debe existir un seguro aunque este también no cubra el riesgo que se corre.

1.6.- LA AVERÍA EN EL TRÁFICO MARÍTIMO MERCANTIL INDIANO

Dentro de la investigación del Derecho Indiano, El Derecho Marítimo ha sido una de las áreas menos trabajadas por los distintos investigadores a pesar de su importancia y de su contribución al Derecho actual. Aún así existen buenos e interesantes trabajos sobre esta parcela del Derecho. Sin embargo, no ocurre lo mismo con la figura que va a ser objeto de análisis. La avería si bien es cierto que hay estudios sobre la misma todos ellos no han podido resolver las dudas que se han planteado en torno a ella, limitándose a tratar insistentemente los mismos temas sin aportar planteamientos ni soluciones novedosas, llegándose incluso a tergiversar los distintos tipos existentes.

Temáticamente este trabajo en parte es motivado por el deseo de clarificar las dudas planteadas en torno a la etimología del término avería, de su origen u orígenes históricos y de sus diferentes clases. Para la realización de este trabajo se han consultado los fondos de diferentes bibliotecas y centros de investigación españoles, asimismo han sido examinados diversos repertorios bibliográficos, guías de archivos, trabajos de revisión, etc.

1.7.- Desarrollo Histórico de la Avería:

En la península ibérica, durante la Edad Media, coexistieron dos tradiciones marítimas: La levantina o mediterránea y la de poniente o atlántica. Cada una de ellas surge y se desarrolla con la finalidad de dar repuesta a unas necesidades impuestas por el tipo de embarcación en el tráfico de mercancías, los artículos transportados y, sobre todo, el mar por el que tenían que transitar las naves. Durante mucho tiempo, la historiografía española trató a estas dos tradiciones marítimas por separado, considerando que no existía ningún tipo de relación entre ellas. El primero que rebatió con argumentos esta hipótesis fue Arcadio García Sanz que sostuvo que

ambas tradiciones no sólo se influyeron entre sí, sino que a través de esa influencia mutua, contribuyeron al inicio de la Era de los Descubrimientos.³

García Sanz consideró que ese proceso de acercamiento entre las dos tradiciones formó parte de un proceso mucho más largo que evolucionó desde levante a poniente, motivado por la evolución político-económica de los distintos países mediterráneos durante el Medievo. Y al mismo tiempo que la cultura naval evolucionó de levante a poniente, también lo hizo el Derecho Marítimo mercantil mediterráneo, vinculado al desarrollo del gran comercio marítimo desde el siglo XI y ya con mayor fuerza desde el siglo XIII.

1.7.1.- Averías Recaudatorias con Fines Preventivos:

La avería consular 117, también conocida como derecho de avería, consistía en las aportaciones monetarias hechas por los comerciantes a sus consulados para el sostenimiento de éstos y del personal que lo componía. Se extraía de una tanto por ciento sobre el valor de todos los géneros introducidos por los comerciantes en la zona sobre la que el consulado ejercía su jurisdicción, siendo de pago obligatorio para todo aquél que deseara gozar de la protección del consulado. La avería consular ofrecía de este modo una cobertura al comercio y a los comerciantes, protegiéndolos de todos los peligros que pudiesen perjudicar a sus intereses.

La avería de disminución de riesgos era, como su propio nombre indica un sistema de protección creado por iniciativa de los propios comerciantes, que consistía en el alquiler de una flota de barcos de defensa para prevenir el ataque de piratas, bucaneros o filibusteros en la travesía de la península ibérica a Indias y viceversa. La flota de protección era costeada con el dinero que se extraía del cobro proporcional sobre todos los artículos de tráfico comercial embarcados para América o procedentes de ella. Su origen es propiamente indiano, puesto que apareció para

³ Miguel Luque Tavalán, La Avería en el Tráfico Marítimo Mercantil Indiano, Universidad Complutense de Madrid, Año 1998.

cubrir un riesgo que el seguro marítimo según las Ordenanzas del Consulado de Sevilla no cubría, como era el de los ataques realizados por la piratería apátrida.

1.7.2.- Averías Gastos Restitutorias de Daños:

La avería ordinaria, entendiendo aquí avería, como daño, era el término que designaba a todos los pequeños gastos que realizaban los capitanes o maestros de los navíos a lo largo de la navegación. Estos desembolsos, tales como los derivados de una arribada forzosa, relacionada con la avería consular, encontramos a la llamada avería vieja, cuya existencia se localiza en la Casa de la Contratación de Indias y que servía para designar los derechos y repartimientos que se hacían para satisfacer los descubiertos que pudiese haber en las arcas de la avería.⁴

Comentario Personal en relación a la Tesis del Autor Miguel Luque Tavalán

El punto fundamental en esta tesis es la avería y como indica el autor antes descrito, este es un tema que necesita de mucho estudio, y aunque ha habido personas (investigadores) que han querido conocer más del mismo esto no ha sido suficiente para que quede entendido con una mejor precisión. Y en mi caso que precisamente estoy conociendo en estos momentos más de lo que en sí es el comercio marítimo es de suma importancia que se evalúe tal acontecimiento ya que no he tenido tanta información al respecto, pero con este tipo de proyectos que se tienen electrónicamente existe ya un alcance para ir descubriendo nuevas formas de las que se puede dar el comercio. Por lo que en se hablan de dos tradiciones que en ese entonces se tenían y que ayudaban a tener un mejor proceso y que en determinado momento se tomaban por igual, estas fueron de mucha importancia porque se pudo trabajar en el mar que era por donde las máquinas que surgían debían transportarse para llevar de un lugar a otro los artículos que se les encomendaba.

Sería importante también analizar que en este momento que se vivía estas dos tradiciones que se dieron en la Península Ibérica, vinieron a hacer un gran levante en

⁴ Véanse las Ordenanzas Consulares de Burgos (1538), Sevilla (1556) y Bilbao (1796 y 1819)

lo que era el comercio ya que las partes involucradas observaron que todo fue marchando con mejor rumbo y que las mercancías al ser trasladadas de esta forma iba engrandeciendo la forma de vida que se tenía planeada para las generaciones posteriores. Por lo que también existieron dos clases de averías que tuvieron mucho que ver con el comercio de esa época y que las mismas recibían los nombres de Averías Recaudatorias y Averías Restitutorias; que en síntesis la primera consistía en la recaudación de tipo pecuniaria que realizaban los comerciantes de esa época hacía sus consulados o (gobierno) para que estos se mantuvieran en pie y así seguir con el tráfico vía marítima que se impulsaba; y la segunda podría ser de una forma contrastante pero que en última instancia venía siendo lo mismo ya que igualmente era un pago o un desembolso que se producía pero ello con la peculiaridad de que se tenía que sufrir un accidente, algún daño o arribada forzosa que necesitaba ser reparada y que por lo tanto para ello se tenía que cancelar cierta cantidad.

1.8.- ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

La Organización Marítima Internacional es un organismo de las Naciones Unidas especializado exclusivamente en asuntos marítimos.

Los objetivos de la Organización, que se resumen en el artículo 1 a) del Convenio Constitutivo, son: "deparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques".

1.8.1.- Establecimiento de la OMI

La OMI fue establecida en una Conferencia Marítima de las Naciones Unidas realizada en Ginebra en Marzo de 1948, pensando principalmente en la conveniencia de elaborar instrumentos internacionales que acrecentaran la seguridad en el mar.

Para lo anterior se tuvo en cuenta, en primer lugar, que el trabajo de la gente de mar ha sido siempre una de las ocupaciones más peligrosas y en segundo lugar, dado el carácter internacional del sector naviero, reconociéndose la necesidad que para acrecentar la seguridad de la navegación marítima, serían más efectivas la adopción de medidas llevadas a cabo en el plano internacional, que actuando cada Estado por cuenta propia y sin coordinación entre si.⁵

Durante el decenio que transcurrió desde la aprobación del Convenio Constitutivo de la OMI en 1948 y su entrada en vigor en 1958, otros problemas relacionados con la seguridad marítima despertaron también la atención internacional, aún cuando tenían un enfoque relativamente diferente. De estos problemas, uno de los más importantes fue el hecho real de la contaminación del mar, originada por los buques, en particular, la causada por los hidrocarburos transportados en buques tanques. Por eso en 1954, cuatro años antes de la fundación de la OMI, se adoptó un Convenio Internacional sobre esta materia ("prevención de la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos"). La Organización asumió desde el comienzo de sus trabajos en Enero de 1959 la responsabilidad de administrar y promover dicho Convenio.

Junto a lo anterior la OMI organizó la primera Conferencia en 1960, dedicándola a la seguridad marítima, en la cual se adoptó un nuevo Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 1960, demostrando de esta forma que la OMI desde sus inicios tuvo como objetivos principales la seguridad marítima y la prevención de la contaminación en el mar.

La OMI está domiciliada en Londres y es el único organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en Gran Bretaña. La plantilla de la Secretaría de la OMI cuenta en estos momentos con cerca de 300 personas.

⁵ [Hhttp://www.OMI.org](http://www.OMI.org)

1.8.2.- Órganos de la OMI

El órgano principal y rector de la OMI es la Asamblea, integrada por todos los Estados Miembros, cuyos representantes oficiales se reúnen una vez cada dos años. La OMI cuenta actualmente con 156 Estados Miembros más dos Miembros asociados.

Durante el lapso que transcurre entre periodos de sesiones de la Asamblea, corresponde al Consejo ejercer las funciones de ésta en lo que concierne a la administración de los asuntos de la Organización.

El Consejo se compone de 32 Gobiernos Miembros, elegidos por la Asamblea por un periodo de dos años.

El Trabajo técnico de la Organización es llevado a cabo por cinco Comités a saber: Comité de Seguridad Marítima, CSM, Comité de Protección del Medio Marino, CPMM, Comité de Facilitación, FAL, Comité Jurídico, LEG, y Comité de Cooperación Técnica, TC. El principal de ellos es el Comité de Seguridad Marítima que lleva gran parte de los asuntos técnicos sobre seguridad marítima por intermedio de varios Subcomités cuyos nombres revelan las materias técnicas de que se ocupan. Ellos son los Subcomités de : Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI); de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG); de Seguridad de la Navegación (NAV); de Protección al Fuego (FP); de Normas de Formación y Guardias (STW); de Estabilidad, Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros (SLF); de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC); de Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento (COMSAR); y el de Proyecto y Equipo del Buque (DE).

El Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel es también un Subcomité del Comité de Protección del Medio Marino siendo éste último el que se encarga de las actividades de la Organización encaminadas a combatir la contaminación del mar procedente de la nave, de su operación y de la carga.

Debido a los aspectos legales que encierra buena parte de los trabajos que desarrolla la OMI, ella cuenta con el Comité Jurídico que debe encargarse y asesorar sobre ellos, en tanto el Comité de Cooperación Técnica coordina, planifica y dirige las actividades de la OMI en este campo, conforme al presupuesto que se cuenta para ello, de acuerdo a los requerimientos planteados por los países en desarrollo, por los países donantes y a los objetivos y experiencia adquirida en la OMI el Comité de Facilitación se encarga de las medidas destinadas a simplificar y reducir, al mínimo, la documentación relacionada con el tráfico marítimo internacional.

1.8.3.- Instrumentos que origina la OMI

Con el fin de alcanzar sus objetivos una de las tareas más importante de la OMI fue desarrollar normas internacionales comunes que pudieran reemplazar a la multiplicidad de legislaciones nacionales que existían anteriormente. En la actualidad la OMI ha impulsado la adopción de más de 40 Convenios y Protocolos, siendo estos instrumentos jurídicos vinculantes y, una vez puestos en vigor, sus prescripciones han de ser aplicadas por todos los Estados que los han suscrito.⁶

Preparación y aprobación de un Convenio

El trabajo preparatorio de elaboración de un Convenio es normalmente llevado a cabo por un Comité o por un Subcomité, los que se apoyan comúnmente en Grupos de Trabajos para iniciar un documento base. Una vez elaborado el proyecto, se somete a la consideración de una Conferencia, invitándose a delegaciones de todos los Estados Miembros, y a organismos del sistema de la Naciones Unidas, incluidos los Estados que no son Miembros de la OMI. En la Conferencia se aprueba un texto definitivo que es remitido a los Gobiernos a fines de ratificación.

El instrumento así aprobado entra en vigor al cumplirse ciertas condiciones entre las que, normalmente, figura la de ratificación por un número determinado de países o países que completen un porcentaje determinado de tonelaje Bruto de la flota mercante mundial o ambas opciones.

⁶ Ibid.

En general, podría sostenerse que, cuanto más importante es el Convenio más estrictas, en número y porcentaje, son las condiciones para su entrada en vigor.

Para las enmiendas de carácter técnico de los Convenios vigentes, que continuamente se están originando por las nuevas tecnologías y procesos que se incorporan a la nave mercante, a su funcionamiento y operación, se estableció en el SOLAS, a contar de 1993, el procedimiento denominado de "aceptación tácita", para lo cual no se necesita realizar una Conferencia especial para enmendarlo, sino que consiste en realizar una reunión ampliada del Comité de Seguridad Marítima (para que incluya a todas las partes contratantes) en su periodo de sesiones normales, para adoptar las enmiendas, las que entrarán automáticamente en vigor en la fecha que fije la reunión ampliada, a menos que sean rechazadas (en un plazo definido) comúnmente por un tercio de las Partes Contratantes o por las Partes Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del Tonelaje bruto de la flota mercante mundial.

1.8.4.- Visión actual de la OMI acerca de su labor

La OMI considera que desde su creación, como organismo internacional especializado en asuntos marítimos, ha llegado a ser la organización más efectiva y dinámica del sistema de las Naciones Unidas. Esto gracias al apoyo entregado por los Estados Miembros que la componen, lo que ha hecho posible avanzar notablemente en el logro de los objetivos que ella persigue, lo que se traduce en una "navegación segura en mares más limpios".

Asimismo los logros más sobresalientes han sido la creación de un sólido cuerpo de Convenios Internacionales, Códigos y Recomendaciones técnicas que al ser desarrollados en el seno de la comunidad marítima han podido ser fácilmente aceptados por ella.

Además por intermedio de su programa de cooperación técnica, la Organización, ha ayudado a los países a implementar uniforme y efectivamente los Convenios

aprobados. Sin embargo en esto último se estima que debe ser acentuado y en ésta área la OMI insistirá en sus acciones futuras y esfuerzos en promover entre los países miembros que se amplíe la aceptación y ratificación de los convenios, procurando no originar nuevos instrumentos por las dificultades que se presentan a los países en su comprensión, aspectos procesales para su aceptación y aplicación efectiva de ellos.

También las actividades de la OMI se procura centrarlas en el "factor humano", pues las estadísticas demuestran que gran parte de los accidentes marítimos, alrededor del 80%, son debido a errores humanos. Las causas de ellos se deben a diversos factores que pueden ser producidos por una administración ineficiente de la empresa o deficiencias de la dotación de gente de mar que tripula el buque, como ser preparación y entrenamiento inadecuado, equipos mal operados, fatiga, desmoralización, dificultades de entendimiento por el idioma, etc., sin embargo se estima que eliminando estas causas será la mejor forma de prevenir los accidentes, por lo que también las acciones de la OMI estarán dirigidas a elevar los estándares en esta área.

Comentario Personal en Relación a la Organización Marítima Internacional

Toda actividad que se realiza hoy en día esta protegida por Organizaciones las cuales tienen como fin primordial el velar por el buen funcionamiento, protección y tranquilidad de las personas que se encuentran realizando tal actividad. Es el caso entonces de la OMI que es una Organización proveniente de las Naciones Unidas y que sus objetivo primordiales es velar por el funcionamiento, seguridad y protección de todo lo que tiene que ver con el mundo de la navegación, ya que si bien es cierto existen países que en cantidades enormes o pequeñas, trabajan por la vía marítima y no se tienen normas tan específicas o especiales que regulen tal actividad y que esta sea prospera y no tenga tantos contratiempos; por lo tanto para ello existe la OMI, como decir en este caso la Procuraduría de Derechos Humanos que velan por que no se les violen las garantías las cuales tienen inherente la persona por el solo

hecho de ser un ser humano, pues para eso esta la Organización que es nuestro punto de estudio en estos momentos.

Además de lo anterior, se comprendió que toda institución o en su caso organización debe contar con una misión y una visión que hace que la estructura de la misma camine con mas concretización para lo que se formo; teniendo ayuda como órganos e instrumentos que la compongan para tener un mejor alcance y una mejor proyección. Como dice la información que se tiene en relación a la OMI, los Estados Miembros que la componen deben reunirse durante cierto tiempo en este caso son a cada dos años con la finalidad de observar como se esta funcionando y como los Estados Miembros han estado trabajando con complicaciones que cada vez se vayan reduciendo y así obtener un mejor resultado inclusive para las máquinas (buques) que son los medios de trabajo por la vía marítima.

Pero lo importante de la OMI es que lo primordial para ellos es no olvidar el factor humano, porque si bien es cierto se pueden tener todos los medio o recursos pero si no ha nadie que maneje los mismo lamentablemente nada puede caminar correctamente, por lo que el ser humano es un factor fundamental para que esa Organización siga de pie velando por una mejor calidad de vida en el mundo marítimo.

1.9.- COMITÉ MARITIMO INTERNACIONAL

El CMI, que fue creada oficialmente en 1897, es la más antigua organización internacional en el ámbito marítimo. A pesar de que su fundación seguida de la International Law Association (ILA), por varios años, y el CMI es tal vez en un sentido descendiente de la ILA, el Comité fue la primera organización internacional en cuestión exclusivamente con el derecho marítimo y las prácticas comerciales.

El registro histórico conocido hace difícil decir con certeza si el CMI comenzó su existencia. Sus orígenes se encuentran en los esfuerzos de un grupo encabezado por el belga comerciales y políticos de personas que se reunieron a principios de los

años 1880's para debatir y someter a la ILA una propuesta de codificar el conjunto de la legislación marítima internacional. Tan extremos como este suena en el día de hoy, las raíces del esfuerzo de volver a ejecutar el siglo 17, cuando hubo intentos de hacer una "universal" la codificación de principios uniformes extraídos de los distintos códigos marítimos medievales. Este tema ha sido recogido por los juristas marítimos en la primera mitad del siglo 19, cuando se reconoce que los tribunales de derecho y el derecho marítimo se tribunales de derecho internacional. También debe tenerse en cuenta que hasta mediados del siglo 20 hubo académicos marítimo abogados en varios países que podrían hacer una reclamación justificada a conocer a todo el cuerpo de su derecho marítimo nacional, así como los principios comunes del derecho marítimo internacional. Mientras que el esfuerzo de hace más de un siglo para hacer una codificación internacional del derecho marítimo habría sido enormes, los ideales de aquella época hicieron los obstáculos parecen más pequeño que la realidad.⁷

Los debates de los primeros años 1880 incluye planes para una conferencia diplomática a efecto la propuesta de codificación, y de esa conferencia fue organizada y auspiciada por el Gobierno belga y que tuvo lugar en Amberes en 1885. Cuando la Conferencia de 1885 no llevar a cabo la tarea, una segunda conferencia diplomática celebrada en Bruselas en 1888. Mientras que uno puede lamentar que la Conferencia de 1888 también fracasó en alcanzar lo que en retrospectiva fue una meta demasiado ambiciosa, es claro que el CMI fue formalmente organizado como un resultado directo de las dos conferencias diplomáticas no. A raíz de la Conferencia de 1888 de la ILA perdido su apetito para la continuación de los trabajos sobre la unificación del derecho marítimo, y que fue finalmente acordado entre la ADI y los intereses que deseen llevar a cabo la labor que un especialista en la organización debe estar formado para lograr este objetivo .

El acuerdo con la ILA se anunció en una carta circular del Comité Marítimo Internacional de fecha 2 de julio de 1896; Por lo tanto, sabemos que el CMI ya en

⁷ [Hhttp://www.CMI.org](http://www.CMI.org)

existencia y el funcionamiento por lo menos en forma limitada durante algún período anterior a su establecimiento formal en 1897. En la carta se indicaba que la decisión del CMI de promover el establecimiento de las asociaciones nacionales de derecho marítimo, y asegurar una relación estructurada entre estas asociaciones. También se señaló que las asociaciones nacionales deben estar formadas por juristas, los intereses mercantiles y de los seguros, los propietarios de buques, y todos los demás interesados, con el comercio marítimo. Por último, el Comité señaló en su carta que la primera tarea que se realizará en la búsqueda de la unificación sería la codificación internacional del derecho relativo a la colisión en el mar.

Al menos algunas de las personas principalmente responsables de la formación del CMI habían participado en la unificación de esfuerzos de la década anterior. Entre estos se reconoció el Comité de fundadores: Louis Franck, un abogado de Amberes, Charles LeJeune, un belga marinos asegurador, y Auguste Beernaert, el Presidente de la Cámara de Diputados belga, que más tarde se convirtió en Primer Ministro. Se Beernaert que había sido el motor detrás de las conferencias diplomáticas de los 1880's, y se Franck quien hizo el apasionado discurso que pronunció ante la ILA en 1896 que resultó directamente en la creación del Comité. Estas tres principales fundadores se unieron a las cifras del Gobierno de Bélgica, la judicatura y la abogacía, los armadores, la media de ajustadores, y los seguros comerciales y de los hombres, que han firmado una segunda carta en agosto de 1896. De agosto carta sugirió que, en respuesta a la carta del CMI en relación al mes anterior, debe haber formado un "belga Asociación para la Unificación del Derecho Marítimo". Se anunció una asamblea general que se celebrará en Amberes a principios de octubre de 1896 para aprobar la Constitución de la Asociación belga; Esto se hizo, y la primera reunión de la Asociación se había programado para el mes siguiente. En esa reunión, celebrada en Amberes el 22 de noviembre de 1896, Auguste Beernaert fue elegido Presidente, Charles LeJeune Vicepresidente, y Luis Franck Secretario General. No puede ser una coincidencia que estas mismas personas fueron elegidas para exactamente los mismos puestos en la primera Mesa de la CMI y este hecho, junto con las declaraciones formuladas en el discurso que pronunció en la primera

reunión de la Asociación por LeJeune, deja claro que El movimiento espíritus eran idénticos en la formación tanto de la CMI y la Asociación belga.

El belga se mueve rápidamente seguido por la organización de los esfuerzos realizados en otros países. Los fundadores del CMI, así como personas procedentes de otros países que trabajan activamente para organizar las asociaciones nacionales de derecho marítimo se reunieron en Bruselas en junio de 1897 para establecer oficialmente el Comité Marítimo Internacional como el padre organización internacional a realizar un esfuerzo por unificar El mundo de las leyes marítimas y aprobar una constitución para el CMI. Estuvieron presentes representantes de ocho naciones, y la primera Conferencia Internacional de la CMI condujo directamente a la formación de varias nuevas asociaciones nacionales miembros (NMAs). Aunque el belga Asociación celebró su centenario en 1996, el CMI y no ha convocado la Conferencia del Centenario hasta 1997, ahora está claro que el Comité se encontraba en efectivo (si informales) existencia de un breve tiempo antes de que ninguno de sus elementos constitutivos NMAs se formaron.

El fracaso de las conferencias diplomáticas de 1880 también sentaron las bases para la colaboración entre el Gobierno belga y el Comité que ha resultado en la famosa serie de "Conferencias Diplomáticas de Bruselas sobre Derecho Marítimo". Estas conferencias aprobado los numerosos convenios y protocolos elaborados por el CMI durante más de 80 años, y tuvieron lugar entre 1910 (Colisión y Salvamento) y 1979 (Haya-Visby / DEG). El CMI Liverpool Conferencia de 1905 aprobó una resolución, de nuevo a instancias de Auguste Beernaert - solicitando al Gobierno belga que Convocar una conferencia internacional para examinar el Comité el proyecto de convenciones sobre la colisión y salvamento, y por lo que la primera Conférence Diplomatique de Derecho Marítimo tuvo lugar en 1910.

En su 1897 Amberes Conferencia del CMI aprobó un período muy corto y un tanto vaga constitución, que se reproduce al final de este folleto. Por la Conferencia de Londres dos años más tarde, un poco más largo y mucho más sofisticadas han

surgido constitución, que estableció la Fundación como miembros Titulary, miembros de pleno derecho, fijar el límite de Titulary a los nueve miembros de cada país, establecer el número de delegados de NMAs a los seis, Y estableció una "Mesa Permanente", como el órgano rector del CMI para funcionar entre las conferencias. El mandato constitucional de la norma durante los primeros años del Comité fue que se celebre una Conferencia Internacional cada año, pero estas conferencias también cumple las funciones de una asamblea general y no exclusivamente dedicado al debate y aprobación de los proyectos y las resoluciones que han caracterizado la Menos frecuentes conferencias de la segunda 50 años de la existencia del CMI.

Los años de 1899 a 1955 ha experimentado una pequeña variación, ya sea en la estructura o funcionamiento. Titulary el número de miembros se incrementó en un uno por país, la Mesa Permanente funcionado de la misma manera que más tarde el Consejo Ejecutivo, y las contribuciones anuales de los miembros Titulary figura en el 1947 como se £ 1.1.0 (1 Guinea) O 150 francos belgas. Entonces, como ahora, la Constitución prevé que las contribuciones de los NMAs darían al Comité su principal apoyo, pero sin que se detalle en cuanto a la distribución de las contribuciones. Conferencia de Madrid de 1955 adoptó una constitución que se inició la transición a la conocida estructura actual del Comité. La Mesa Permanente se amplió para incluir "uno o más Vicepresidentes", "uno o varios Secretarios Generales y Secretarios", y "un Secretario de la Administración", así como el Presidente, Tesorero, y un delegado de cada uno NMA. Un Consejo de Administración se añadió, integrada por el Presidente, los Secretarios Generales y Secretarios, el Tesorero y el Secretario de Administración; El Consejo de Administración recibió la mayor parte de las funciones asignadas originalmente a la Mesa Permanente. La justificación de estos cambios en la estructura fue muy claramente que la Mesa Permanente tuvo con la admisión de nuevos NMAs ser mucho mayor durante más de medio siglo, al mismo tiempo, la frecuencia de las Conferencias Internacionales ha disminuido. Durante los primeros 15 años de existencia, hubo 11 Conferencias Internacionales; En los 20 años transcurridos entre la Primera y la Segunda Guerra Mundial hubo ocho Conferencias Internacionales, y en los 25 años desde la primera conferencia después de la guerra

de 1947 había 10 Conferencias Internacionales. Por lo tanto, la responsabilidad de la Mesa Permanente, que se reunió normalmente sobre una base anual, a menudo se extienden de 3 o 4 años entre las conferencias, además de los períodos de seis años (1914-1920) y diez años (1937-1947) en tiempos de guerra, cuando No Conferencias Internacionales fueron convocadas. A fines del decenio de 1960 quedó claro que la Conferencia Internacional ya no puede servir como el supremo órgano legislativo del CMI, que la Mesa Permanente se había convertido en algo demasiado pesado para actuar como el órgano de gobierno, y que el Consejo de Administración ha demostrado también Limitada en la representación de NMAs a tomar el relevo como órgano rector.⁸

Conferencia de Amberes de 1972 fue dedicado en su totalidad a la reforma de la estructura constitucional del Comité. La Conferencia Internacional se contempla la Constitución para convocar a los 3 ó 4 años, y fue sustituido como la autoridad suprema de la CMI por una Asamblea general anual de la NMAs. La Mesa Permanente se disolvió después de 74 años y el Consejo de Administración después de sólo 17 años, se ha sustituido por un Consejo Ejecutivo integrado por el CMI y 6 oficiales de los representantes elegidos por la Asamblea. Los funcionarios y los miembros del Consejo Ejecutivo son elegidos por tres años, duración del mandato, todos los que se eligió al mismo tiempo por la Asamblea. El número indefinido de los Secretarios Generales y Secretarios fue sustituido por un Secretario General (Ejecutivo) y un Secretario General (Administrativo), con la disposición de un oficial administrativo que podría ser un órgano corporativo en lugar de un individuo. El resto de esta anomalía en la estructura de la oficina de "uno o más Vicepresidentes", que por costumbre se ha convertido en 10 en número, elegidos de las diversas zonas geográficas con arreglo a los criterios que se hayan establecido antes de los vicepresidentes de las conferencias diplomáticas. Estos "International Vicepresidentes" no tiene definido los deberes constitucionales y no miembros del Consejo Ejecutivo, pero una vez más por la costumbre asistió a las reuniones del Consejo Ejecutivo, así como las reuniones anuales de la Asamblea.

⁸⁸ Ibid.

Otro problema cada vez más grave fue que por la década de 1980 una serie de NMAs ha disminuido gravemente en mora del pago de sus contribuciones. Estos eran en su mayor parte pequeñas asociaciones nacionales formó a fines del decenio de 1960 y 1970 en los países en desarrollo que han sido otorgados a la categoría más baja de cuotas, pero que, por diversas razones, se redujo en una posición de la crónica falta de pago.

La actual Constitución, aprobada en 1992 por la Asamblea de Génova, tenía la intención de completar la reestructuración de la CMI. El número de Vicepresidentes se fijó en el 2; Se les dio deberes constitucionales y los miembros del Consejo Ejecutivo. La oficina del Consejero Ejecutivo fue establecida, y el número de concejales se incrementará a 8 con los criterios para la elección que se esfuerzan por asegurar una amplia representación geográfica, así como la representación de los diversos sistemas jurídicos. El título del Secretario General (Administrativo) fue cambiado al Administrador, y el Immediate Past President se le dio un papel constitucional. Todos los miembros de la Mesa fueron dadas cuatro años del mandato, pero se hizo por etapas la duración de los Vicepresidentes y Consejeros Ejecutivo con el fin de evitar la elección de toda una mesa al mismo tiempo. Una finita medida fue adoptada por la oficina en lo que podrían ser atendidos por el Presidente y los Vicepresidentes, así como el Ejecutivo Consejeros. Por último, se hizo un intento para hacer frente en forma firme con el problema crónico de los atrasos de las contribuciones; Esto ha tenido cierto éxito, pero no por sí solo proporcionar una respuesta completa al problema.

La nueva Constitución también creó dos nuevas categorías de miembros, y aclaró un tercero. La aclaración es la categoría de miembro consultivo, que tiene por objeto llevar el CMI en relaciones de trabajo más estrechas con otras organizaciones internacionales; Actualmente, la oferta de consultas de miembros se ha ampliado a 21 organizaciones, 6 de los cuales están entre los de carácter gubernamental. Las nuevas categorías son las de miembro provisional a las personas en los países donde la formación de un NMA está en marcha, pero no completo, y miembro de

"Honoris Causa" en reconocimiento de destacados servicios al Comité. Lo largo de los años un número extraordinario de honores también han sido conferidas por el Comité, incluyendo la concesión de la Medalla de Oro al CMI Arthur Boal y Henri Voet, y el título de Presidente Honorario de Francesco Berlingieri y del Vicepresidente honorario de otras 10. El primer miembro de "Honoris Causa", elegido en 1996, estuvo conformado por William Birch Reynardson.

Algunas cuestiones estructurales aún no se han abordado. Uno de ellos es la limitación en el número de miembros Titulary (en la actualidad el 21 por NMA), que en su formulación actual es una reliquia de la estructura establecida hace casi un siglo. Otra es la necesidad de promover la formación de actuar, democrática y financieramente responsable regional de las asociaciones miembros, en lugar de un mayor número de personas que tienen pequeños NMAs membrecías aparentemente incapaz de cumplir con sus obligaciones financieras, sin embargo estos son modestos en la escala relativa de las contribuciones.

No se trata sólo de la estructura del Comité que ha cambiado notablemente en la etapa de posguerra. Con la formación del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1968 a raíz del naufragio TORREY CANYON y la contaminación resultante, la OMI comenzó a hacerse cargo del Gobierno de Bélgica, la función de la organización de conferencias diplomáticas en el campo del derecho marítimo. Esto no significa que el papel preparatorio de la CMI a su fin, pero aún hoy no es generalmente apreciado que la Subcomités y las posteriores Conferencias del Comité han hecho la redacción inicial de cada convenio examinado por el Comité Jurídico de la OMI, excepto Intervención Convención de 1969 y Protocolo de 1973 y de 1996 Convenio SNP. De estos tres, los dos primeros se ocupan con el derecho internacional público y la última fue trabajada por el Comité Jurídico, en los diversos niveles de intensidad de más de 14 años, por lo que a lo largo del camino en el ignominioso fracaso de la conferencia diplomática de 1984. El Comité ha elaborado convenios para su examen y aprobación conjuntamente por la OMI y la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo), en particular la

Convención Internacional de 1994 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca, y el proyecto de Convención Internacional relativa a la detención de Mar - Going Los buques que en la actualidad está llegando al final de la etapa preparatoria.

Además de su constante trabajo en los convenios marítimos, el CMI participa en la formación y el mantenimiento de los códigos marítimos y relacionados con la práctica comercial. En 1990, el CMI aprobó un régimen uniforme para Seawaybills, y durante la mayor parte de su existencia, el Comité ha sido custodio de las Reglas de York y Amberes para el ajuste de la avería gruesa, que fueron revisados recientemente por el CMI en sus sesiones 35^a Conferencia Internacional en Sydney en 1994. El Comité está trabajando actualmente con la CNUDMI (Comisión de las Naciones Unidas sobre el Derecho Mercantil Internacional) sobre las normas para el intercambio de documentos electrónicos (EDI), que comprenda el "conocimiento de embarque electrónico". Una perspectiva muy interesante es la posibilidad de que el CMI puede coordinar la labor de una serie de organizaciones internacionales no gubernamentales en un estudio de la CNUDMI de las cuestiones relacionadas con la estructuración de un convenio general sobre el transporte marítimo que podría tener un alcance mucho más allá de que de ninguna de las anteriores convenciones. La labor realizada bajo la coordinación del CMI desde 1992 con respecto a las sociedades de clasificación podría proporcionar un *modus operandi* para el estudio de cuestiones relacionadas con el transporte marítimo.

Hasta hace poco, las actividades del CMI se centraron en la Constitución el derecho privado; La anterior Constitución (1972) declara el objeto del Comité a la unificación del transporte marítimo "y el derecho comercial, marítimo costumbres, los usos y prácticas". En vista de la creciente participación del CMI en cuestiones de derecho público, y la creciente mezcla de público y privado en cuestiones de derecho único de los convenios de la Constitución de 1992 el Comité amplía el ámbito de actividad para cubrir "el derecho marítimo en todos sus aspectos. "

Esto ha demostrado que actualmente se aplica en el contexto de los océanos ley, con la labor del CMI sobre el estatuto jurídico de móviles en alta mar las embarcaciones que participan en la exploración y producción en alta mar.

➤ **1.9.1.- Ámbito de aplicación:**

Estas reglas se aplicarán cuando las partes así lo acuerden.

➤ **1.9.2.- Definiciones:**

Un "Contrato de Transporte", cualquier acuerdo para transportar las mercancías total o parcialmente por mar.

B "en el EDI" Intercambio Electrónico de Datos, es decir, el intercambio de datos comerciales efectuadas por teletransmisión.

C ", UN / EDIFACT" se entenderá el Reglamento de las Naciones Unidas para el Intercambio Electrónico de Datos para la Administración, el comercio y el transporte.

Ad "Transmisión" se entiende uno o más mensajes electrónicos enviados juntos como una unidad de expedición, que incluye datos de partida y se da por concluida.

Electrónico "Confirmación" se entenderá la transmisión que informa de que el contenido de una Transmisión parece ser completa y correcta, sin perjuicio de cualquier consideración o de la acción que el contenido puede justificar.

F ", la clave privada" se entiende cualquier forma técnicamente adecuada, como una combinación de números y / o letras, que las partes pueden ponerse de acuerdo para garantizar la autenticidad e integridad de una transmisión.

G titular "se entenderá la parte que tiene derecho a los derechos descritos en el artículo 7 (1), en virtud de su posesión de una clave privada válida.

H »Electronic Monitoring System" significa el dispositivo por el cual un sistema informático puede ser examinado por las transacciones que se registran, por ejemplo, un comercio o un registro de datos Audit Trail.

I »Almacenamiento Electrónico" se entenderá toda actividad temporal, intermedio o el almacenamiento permanente de datos electrónicos, incluida la enseñanza primaria y la copia de seguridad de almacenamiento de estos datos.

➤ **1.9.3.- Normas de procedimiento:**

Cuando uno no está en conflicto con este Reglamento, el Reglamento de Conducta Uniformes para el Intercambio de Datos Comerciales por Teletransmisión, 1987 (UNCID), regirá la conducta entre las partes.

B El intercambio electrónico de datos en virtud del presente Reglamento deberán ser conformes con las Naciones Unidas y las normas EDIFACT. Sin embargo, las partes podrán utilizar cualquier otro método de intercambio de datos comerciales aceptables para todos los usuarios.

C Salvo pacto en contrario, el formato del documento para el contrato de transporte se ajustará al diseño de la ONU clave o compatible norma nacional de los conocimientos de embarque.

Ad Salvo acuerdo en contrario, un destinatario de Transmisión no está autorizado a actuar en un Transmisión a menos que él ha enviado una confirmación.

E En el caso de una controversia que pudiera surgir entre las partes en cuanto a la transmisión de datos en realidad, un Sistema de Control Electrónico puede ser utilizado para verificar los datos recibidos. Otros datos relativos a las operaciones no relacionadas con los datos en controversia deben ser considerados como secretos comerciales y, por tanto, no están disponibles para examen. Si esos datos son inevitablemente revelado como parte del examen del Sistema de Control Electrónico, que debe ser tratada de forma confidencial y no fuera puesto en libertad a ningún partido o utilizados para cualquier otra finalidad.

Y Cualquier transferencia de los derechos a los bienes será considerada como información privada, y no será puesto en libertad a cualquier parte que no fuera conectado a la limpieza o el transporte de las mercancías.

➤ **1.9.4.- Forma y contenido de la recepción de mensajes:**

1 El transportista, una vez que reciba las mercancías del cargador, deberá dar aviso de recepción de la mercancía al remitente de un mensaje electrónico a la dirección especificada por el remitente.

B Este mensaje recibo incluirá: El nombre del cargador; la descripción de las mercancías, con las representaciones y las reservas, en el

mismo contenido, como sería necesario en caso de un conocimiento de embarque se publicaron; la fecha y el lugar de recepción de las mercancías; una referencia al porteador de los términos y condiciones de transporte; y la clave privada que se utilizará en las siguientes transmisiones.

El remitente deberá confirmar la recepción de este mensaje al portador, en los que el cargador de confirmación será el titular.

C A petición del titular, la recepción de mensajes se actualiza con la fecha y el lugar de embarque tan pronto como las mercancías han sido cargadas a bordo.

D La información contenida en el párrafo anterior incluyendo la fecha y el lugar de embarque en caso de actualizarse de conformidad con el párrafo del presente artículo, tendrán la misma fuerza y efecto como Si el mensaje se reciba un documento que figura en el conocimiento de embarque.

➤ **1.9.5.- Términos y condiciones del contrato de transporte:**

En él se entiende y está de acuerdo en que, cuando el porteador hace referencia a sus términos y condiciones de transporte, estos términos y condiciones formarán parte del Contrato de Transporte.

B Dichos términos y condiciones deben ser fácilmente accesibles a las partes en el contrato de transporte.

C En el caso de cualquier conflicto o contradicción entre los términos y condiciones y de las presentes Reglas, el presente Reglamento prevalecerá.

1.9.6- Legislación aplicable:

El contrato de transporte estará sujeto a toda convención internacional o ley nacional que habría sido obligatoriamente aplicable en el caso de un conocimiento de embarque se habían publicado.

➤ **1.9.7.- Derecho de Control y Transferencia:**

1 El titular es el único partido que puede, como contra el transportista:

(1) reclamar la entrega de las mercancías;

(2) nombrar el consignatario o sustituir un consignatario nombrado para cualquier otro partido, incluido el propio;

(3) transferir el derecho de control y la transferencia a otra parte;

(4) instrucciones al porteador sobre cualquier otro tema relativo a las mercancías, de conformidad con los términos y condiciones del contrato de transporte, como si fuera el tenedor de un conocimiento de embarque de papel.

B Un transferencia del derecho de control y la transferencia se efectuará: (i) por la notificación de la actual titular de la compañía de su intención de transferir su derecho de control y la transferencia a un proyecto de nuevo titular, y (ii) la confirmación por el Portador de tales mensaje de la notificación, tras lo cual (iii) el transportista deberá transmitir la información a que se refiere el artículo 4 (a excepción de la clave privada) a la propuesta de nuevo titular, después de lo cual (iv) la propuesta de nuevo titular asesorará a la compañía de su aceptación El derecho de control y la transferencia, lo cual (v) el transportista deberá cancelar la clave privada y una nueva clave privada al nuevo titular.

C Si la propuesta de nuevo titular asesora a la compañía que no acepta el derecho de control y la transferencia o no a asesorar a la compañía de dicha aceptación dentro de un plazo razonable, la propuesta de transferencia del derecho de control y la transferencia no tendrá lugar. El transportista deberá notificar a la actual titular y en consecuencia la actual clave privada conservará su validez.

D La transferencia del derecho de control y la transferencia en la forma descrita anteriormente tendrá los mismos efectos que la cesión de tales derechos en virtud de un conocimiento de embarque de papel.

➤ **1.9.8.- La clave privada:**

1 La clave privada es única para cada titular. No es transferible por el titular. El transportista y el Titular tendrá cada mantener la seguridad de la clave privada.

B El transportista sólo estará obligada a enviar una Confirmación de un mensaje electrónico a la última titular a quien se emitió una clave privada, siempre que tales Titular asegura la transmisión de mensajes electrónicos que contengan tales por el uso de la clave privada.

C La clave privada debe ser separado y distinto de todos los medios utilizados para identificar al contrato de transporte, la seguridad y cualquier identificación o contraseña utilizada para acceder a la red de computadoras.

➤ **1.9.9.- Entrega:**

1 El transportista deberá notificar al titular del lugar y fecha de la entrega de las mercancías. Al momento de dicha notificación, el titular tiene la obligación de nombrar a un consignatario y dar las instrucciones adecuadas entrega al transportista con la verificación de la clave privada. A falta de tal designación, el titular se considerará el consignatario.

B El transportista deberá entregar las mercancías al consignatario a la producción de la debida identificación, de conformidad con las instrucciones de entrega especificado en el párrafo (a) anterior; Dicha entrega se cancelará automáticamente la clave privada.

C El porteador será bajo ninguna responsabilidad por errores en caso de que pueda probar que actuado con la debida diligencia para cerciorarse de que la parte que pretendía ser el destinatario en el hecho de que se parte.

➤ **1.9.10.- Opción para recibir un documento de papel:**

1 El titular tiene la opción en cualquier momento antes de la entrega de los productos a la demanda del porteador un documento de conocimiento de embarque. Este documento será puesto a disposición en un lugar que se determinará por el titular, siempre que no transportista estará obligado a realizar dicho documento disponible en un lugar donde no tiene servicios y en tal caso el porteador sólo será obligado a hacer el documento Disponible en la instalación más cercana a la ubicación determinada por el titular. El porteador no será responsable de los retrasos en la entrega de las mercancías resultantes de su titular el ejercicio de la opción anterior.

B El transportista tiene la opción en cualquier momento antes de la entrega de las mercancías a expedir al Titular un conocimiento de embarque a menos que el

ejercicio de dicha opción podría dar lugar a dilaciones indebidas o perturba la entrega de las mercancías.

C Un conocimiento de embarque emitido en virtud de las Reglas 10 (a) o (b) se incluyen las siguientes: la información que figura en el mensaje de recepción a que se refiere el artículo 4 (a excepción de la clave privada); Y (ii) una declaración en el sentido de que El conocimiento de embarque ha sido publicado a la terminación de los procedimientos de intercambio electrónico de datos en virtud de las Reglas del CMI para los conocimientos de embarque electrónicos. El mencionado proyecto de ley de embarque será expedido en la opción del titular, ya sea a la orden del titular cuyo nombre para este propósito deberá ser insertado en el conocimiento de embarque o "al portador".

D La expedición de un documento de conocimiento de embarque en virtud de la Regla 10 (a) o (b) cancelar la clave privada y poner fin a los procedimientos para el intercambio electrónico de datos en virtud del presente Reglamento. Terminación de la relación de estos procedimientos por el titular o el transportista no eximirá a ninguna de las partes en el contrato de transporte de sus derechos, obligaciones o responsabilidades en el desempeño en relación con el presente Reglamento, ni de sus derechos, obligaciones o responsabilidades en virtud del Contrato de Transporte.

E El titular podrá exigir en cualquier momento la publicación de una hoja impresa con la recepción de mensajes que se hace referencia en la Regla 4 (con excepción de la clave privada) marcados como "no negociable copia". La emisión de esa impresión de no cancelar la clave privada ni los procedimientos para rescindir el EDI.

Comentario Personal en Relación al Comité Marítimo Internacional

La Organización Marítima Internacional es la parte principal en relación a velar por las actividades que se realizan vía marítima y de allí se desprenden las ramas u otras instituciones que apoyan estos objetivos, tal es el caso de Comité Marítimo Internacional, entendiéndome persona en relación a ello que si la OMI no tiene más que todo el factor tiempo para procurar un mejor desarrollo en las funciones marítimas, para esto esta el CMI, la cual fue fundada en el año de 1867, y como se indica como una parte descendiente de lo que fue la International Law Association,

que fue la primera organización internacional que se creó para velar por el Derecho Marítimo y el comercio que en él se realiza.

Es muy amplio el tema que tiene que ver con el CMI, por considerando que la simplificación al mismo es de suma importancia ya que la aplicación que vaya a tener este comité corresponde al Acuerdo a que lleguen las partes para su aplicabilidad, además el objetivo que versa en torno a ello es que también dan un preliminar de lo que son las normas de procedimientos, formas de recepción de mensajes, también se hace una mención singular en torno a lo que es el contrato de transporte, ya que el transporte es una pieza fundamental para que se desarrolle la actividad de la navegación con plena certeza jurídica, ya que se tienen controles de transferencia; y para cada titular existe una clave privada y si en algún momento se comete un daño o perjuicio se sabrá con certeza quien cometió tal hecho, además se cuenta con una legislación que protege el Derecho Marítimo y que este no sea vulnerable a circunstancias negativas que puedan suceder, tomando en cuenta eso sí que dependiendo el país, las normas serán variables inclusive en relación a la clase de mercadería que se transporta. Y así sucesivamente se pueden ir detallando aspectos interesantes de este comité pero es de vital importancia que toda información se va recabando ya que inclusive en el medio hay profesionales o estudiosos del derecho pero que en determinada oportunidad desconocen de la importancia del comercio en la vía marítima.

CAPITULO II

ACUERDOS, CONVENIOS, TRATADOS QUE SE HAN SUSCRITO EN RELACIÓN AL DERECHO MARÍTIMO

2.1.- LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES EN MATERIA MARITIMA Y LA NECESIDAD DE SU INCORPORACION AL ORDENAMIENTO JURIDICO

2.1.1.- INTRODUCCION

Muchas veces se habla de la necesidad de actualizar la legislación marítima, y no se puede negar que algunos esfuerzos se han realizado, sin embargo, aún queda una larga lucha que librar a quienes se empeñan en este tema, a fin de que el país entre al siglo XXI con una legislación marítima acorde con las nuevas tendencias.

La vetustez de nuestro Derecho Marítimo es algo grave aún cuando para las leyes, a diferencia de lo que ocurre para con los seres humanos, no existe una edad matemática y otra filosófica o psicológica, y la más de las veces para no morir en el desuso o en el abandono, necesitan de una adecuada renovación, en armonía con los avances del progreso nacional y los imperativos del bien común.

Para llevar a cabo la actualización de la legislación en materia marítima, bien sea mediante la ratificación de las diversas convenciones y/o protocolos que existen actualmente, o a través de las reformas legislativas necesarias, resulta útil discurrir sobre el proceso que se ha hecho en otros países para la evolución de su Derecho Marítimo, tal como lo expresó en forma clara JUAN PASCUAL SANAHUJA, "la evolución de la Ley interna de cada país no se haya determinada por circunstancias de carácter político, sino por exigencias técnicas, jurídicas y económicas en sus distintos condicionamientos locales: "técnicas" por la renovación continua y el avance que ha experimentado la navegación desde el último tercio del siglo XIX, con hechos nuevos que motivan la búsqueda de soluciones menos conflictivas, sin necesidad de acudir a soluciones forzadas de una parte de los textos antiguos que hoy se ven

superados; "jurídicas", porque bueno será recordar que desde 1910, se ha elaborado un suficiente número de Convenciones Internacionales como para justificar la reforma del Derecho anterior; y "económicas" porque la superación constante de los intereses de la utilización o explotación de la nave que viene experimentando desde 1885."⁹

Teniendo pues el derecho de la navegación un eminente carácter internacional, como consecuencia del carácter internacional de la navegación misma, es necesario la búsqueda de la unificación de las leyes nacionales, por lo que debemos destacar en esta materia, la importancia de la labor unificadora realizada en este siglo por el Comité Marítimo Internacional (CMI), las Organizaciones de la Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales.

En años recientes, el Comité Marítimo Internacional, (CMI) ha cedido su rol protagónico, en la promulgación de los textos internacionales, a las organizaciones de las Naciones Unidas, tales como, la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD); Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI, mejor conocida por sus siglas en inglés (UNCITRAL) y la Organización Marítima Internacional, (OMI).

De los trabajos de estas organizaciones, han resultado decenas de convenciones, de las cuales sólo un ínfimo número han sido ratificadas por Venezuela.

En virtud de que se me ha pedido hablar de las Convenciones no ratificadas por Venezuela, el método a ser utilizado en esta conferencia consistirá en analizar brevemente cada una de ellas, a fin de concluir sobre la necesaria ratificación por parte del estado venezolano.¹⁰

⁹ Juan Pascual, Sanahuja: "Derecho de la Navegación". Código de Comercio de la República de Venezuela.

¹⁰ Ibid.

2.2.- ABORDAJES.

En materia de abordajes, existen, a nivel internacional, las siguientes convenciones:

Convención para la unificación de ciertas reglas en:

1. materia de abordajes (1910)
2. Convención para la unificación de ciertas reglas relativas a competencia civil en materia de abordajes. (1952).
3. Convención para la unificación de ciertas reglas relativas a competencia penal en materia de abordajes. (1952).
4. Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir abordajes.

Esto nos coloca en una situación bastante desfavorable, toda vez que la Convención de 1910, ha sido ratificada por casi la totalidad de los Estados y en algunos se ha incorporado a su ley interna.

Esta Convención, se aplica a los abordajes entre buques de mar y embarcaciones de navegación interna sin tener en cuenta las aguas en que el accidente se ha producido, pero quedan excluidos los buques de guerra y los buques de Estado, destinados exclusivamente a un servicio público.

De manera pues, que resulta evidente la inminente necesidad de ratificación de la Convención de 1910, o bien la incorporación de sus principios a nuestra normativa nacional, tal como lo prevé el Anteproyecto de Ley Orgánica de la Navegación y del Comercio por Agua.

Tal como mencionara anteriormente, en materia de competencia para casos de abordajes existen dos convenciones, una en materia civil y otra en materia penal.

La Convención para la unificación de ciertas normas relativas a la competencia civil en materia de abordajes fue aprobada en la Conferencia Diplomática de Bruselas de 1952 y es producto de un proyecto elaborado por el Comité Marítimo Internacional en la Conferencia de Nápoles de 1951.

Esta convención pretende resolver el problema del tribunal competente en casos de abordajes entre buques con distintas banderas, siendo aplicable siempre que esas banderas sean de países contratantes o adherentes a la convención y por lo menos uno de ellos sea un buque de mar.

Asimismo existe la Convención para la unificación de ciertas normas relativas a la competencia penal en materia de abordajes y otros accidentes de navegación.

Esta Convención establece el principio de que ni el Capitán o cualquiera de las personas al servicio del buque, no pueden ser encausados penal o disciplinariamente sino ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbola el buque en el momento del abordaje o del accidente de navegación, salvo que se produzca en las aguas internas.

2.3.- PRIVILEGIOS E HIPOTECAS.

A nivel internacional, existen en esta materia las siguientes convenciones:

- Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a privilegios e hipotecas marítimas, Bruselas, 1926.
- Convención para la unificación de ciertas reglas relativas a privilegios e hipotecas marítimas, Bruselas, 1967.
- El Convenio Internacional sobre privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, Ginebra, 1993.

La Convención de 1926 otorga la posibilidad de hacer valer a nivel internacional las hipotecas, prendas y privilegios, en cualquiera de los países signatarios. Sin embargo, como lo afirma el Dr. José Domingo Ray, "La Convención de 1926 no solucionó los deseos de mejorar la situación del crédito hipotecario y fue así que desde 1963 se consideró la conveniencia de elaborar un nuevo proyecto que culmina cuatro años después...La Convención de 1967 mejora el rango de la hipoteca, al reducir el número de créditos privilegiados con preferencia y facilitar el seguro que pueda contratarse, en beneficio del acreedor hipotecario, para la hipótesis de que la

prevalencia de esos créditos le impida cobrarse con el importe de la venta del buque".¹¹

Por su parte, la Convención sobre privilegios Marítimos e Hipoteca Naval de 1993, adoptada en Mayo de ese mismo año por la Conferencia de Plenipotenciarios convocada por las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional y celebrada en la sede en Ginebra de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), tiene por objeto mejorar las condiciones para el financiamiento de buques y el desarrollo de las marinas mercantes nacionales y promover la uniformidad internacional en el campo de los privilegios marítimos y la hipoteca naval.

El convenio presenta dos innovaciones a los Convenios anteriores, a saber: a) la desaparición de los créditos por remoción de restos naufragados y por contribución a la avería gruesa de la lista de los privilegios marítimos que preceden a la hipoteca marítima y b) la regulación específica del cambio provisional de bandera del buque.¹² Sin embargo, el Convenio del año 1993 tiene pocas diferencias con el del año 1967, pues aunque aporta algunas modificaciones que redundan en un mayor amparo de la hipoteca naval, el rango concedido a la misma no conlleva una reforma radical de la situación vigente con la anterior convención, ya que, si bien no tiene delante créditos obsoletos, todavía tienen un rango preferente los derechos portuarios, pasos de canales y pilotaje que, proviniendo de Autoridades Públicas podrían tener una protección en la normativa de derecho público. Parecería que mantener su prelación obedece más a razones de pragmatismo político para que el Convenio logre mayor aceptación. Los créditos por daños a propiedades, están concebidos en forma muy amplia aunque con exclusión de las reclamaciones de carga por vía contractual, y ello es importante por la confusión creada por el Convenio de 1926.

¹¹ Leyes y Decretos Reglamentarios de los Estados Unidos de Venezuela, Tomo XIV, pp 557 y ss. Caracas, 1949, (Conocida como la ampliación verde).

¹² Artículo 16 del Reglamento para la Recepción y Despacho de Buques por las Autoridades Marítimas de la República. Reglamento para el Arqueo de Buques, publicado en gaceta Oficial No. 25.514 de Octubre de 1957.

Por otra parte, el Convenio de 1993 aporta algunas modificaciones que redundan en un mayor amparo a la hipoteca naval, como son, por ejemplo, la obligación de los países contratantes de garantizar la libre transferencia del importe obtenido con la venta judicial del buque; la prohibición de otorgar la baja del buque en el registro por causa de venta voluntaria del mismo sin cancelación previa de la hipoteca inscrita o consentimiento del acreedor hipotecario; la prohibición de la venta forzosa del buque si éste no se encuentra en aguas de la jurisdicción del Tribunal ejecutante para efectos de purga de créditos; la aplicación de la ley del país de registro original del buque para determinar la validez de la hipoteca en los supuestos de cambio provisional de pabellón (dual registration) y la prohibición de cancelación previa de la hipoteca o consentimiento del acreedor hipotecario.

Venezuela no ha ratificado ninguna de las convenciones anteriormente citadas. El régimen estaba basado en el préstamo a la gruesa y en los privilegios marítimos, habiendo sido nuestro derecho, de los pocos que, en el mundo no conocían la hipoteca marítima. Así, el financiamiento interno de la flota mercante nacional se veía gravemente afectado. Esta Ley se inspiró en la Ley de Navegación Argentina (1973) y en la Ley sobre el Régimen de la Naves y otras construcciones acuáticas de Francia (1967).

Por otro lado, el Proyecto venezolano de Ley Orgánica de la Navegación y del Comercio por Agua (PLONCA) contiene una sección referida a esta materia, con lineamientos similares a la ley, y tomando en cuenta además los trabajos de la Conferencia del Comité Marítimo Internacional celebrada en Lisboa en 1985.

2.4.- EMBARGO DE BUQUES

Un tema que guarda estrecha relación con el anterior y que ha ocupado también el interés de la comunidad internacional es el embargo de buques.¹³

En 1952 se suscribió en Bruselas el Convenio sobre unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima.

¹³ Artículo 1º. Del Reglamento para el Arqueo de Buques.

Esta Convención consagra el principio fundamental que un buque que navegue bajo pabellón de uno de los Estados contratantes no podrá ser embargado dentro de la jurisdicción de otro Estado contratante si no es en virtud de una autorización judicial y de un crédito marítimo, sin que pueda interpretarse que las normas establecidas en la Convención implican una ampliación o restricción de los derechos y poderes de los Estados o autoridades públicas o portuarias para embargar o detener un buque o impedir de otra forma que se haga a la mar dentro de su jurisdicción, de acuerdo a las leyes internas o sus reglamentos.

En la reunión del Comité Marítimo Internacional (CMI) en Venecia en 1983, el Consejo Ejecutivo encomendó al profesor Allan Philip la presidencia del Grupo de Trabajo que debía considerar la eventual reforma o sustitución de la Convención de 1952, en razón de que se había acordado que era conveniente el estudio paralelo de esta convención con la referente a hipotecas y privilegios.

El Proyecto fue presentado en la Conferencia de Lisboa de 1985 y fue aprobado con algunas enmiendas.

Actualmente existe un nuevo proyecto de UNCTAD, basado en el de Lisboa, y que será discutido el próximo mes de Marzo de 1999, cuyo propósito es, tal como lo afirmara el Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Ignacio Melo en la pasada reunión del Instituto en Cancún, México, "llevar al ámbito del Derecho Marítimo la finalidad de cualquier embargo preventivo, es decir, el de afectar determinados bienes, en este caso el buque, a garantizar determinadas obligaciones nacidas de la misma actividad del buque".¹⁴

El Proyecto venezolano de Ley Orgánica de la Navegación y del Comercio por Aguas (PLONCA) contiene una sección dedicada al Procedimiento sobre Embargo Preventivo o Retención de Naves y su Alzamiento. Esta sección está inspirada en la Ley Chilena de 1987 y se establecen allí las normas que deben ser aplicadas para

¹⁴ Ibid

decretar el embargo de naves, nacionales o extranjeras y se faculta al Juez para que arbitre las soluciones más convenientes, atento a los intereses en juego.

Al mismo tiempo el PLONCA incorpora algunas disposiciones de la Convención de Bruselas de 1952, permitiendo aplicar la medida de embargo a otra nave del mismo armador distinto del que originó la deuda.

En el Proyecto se autoriza a decretar el embargo preventivo de la nave que intervino en el abordaje con la simple presentación de la protesta; también se prevé el embargo preventivo de la nave por parte del destinatario de la mercancía que llegue averiada, sobre la base de la pericia judicial o de la constancia escrita resultante de la extrajudicial. Asimismo se prevé la sustitución de la medida por una fianza otorgada inmediatamente por el transportador o por su representante.

En conclusión, se manifiesta la urgencia de la ratificación por parte del estado venezolano de la Convención sobre embargo de buques, a falta de la aprobación del Proyecto de Ley Orgánica de la navegación y del Comercio por Agua, a fin de evitar que sigan cometiéndose arbitrariedades judiciales, o que sigan quedando ilusorias las pretensiones de quienes pretenden satisfacer sus pretensiones contra un buque.

2.5.- ASISTENCIA Y SALVAMENTO

La Convención de 1910 para la unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamentos marítimos regula ambas instituciones sin hacer diferencias entre ellas. En esta convención se establece el principio del resultado útil para tener el derecho a remuneración.

En la Conferencia Diplomática de Bruselas de 1967 fue aprobado un Protocolo modificadorio de esta Convención, sin mayores cambios, salvo que extendió el ámbito de aplicación de la convención a los buques de estado, tanto para el caso de que presten un servicio de asistencia o salvamento, como para el caso que se beneficien de él.

En la Conferencia Diplomática de la Organización Marítima Internacional (OMI) celebrada en 1989 en Londres, fue aprobada la nueva Convención Internacional sobre Salvamento, la cual, tal como lo afirma el Dr. José Domingo Ray "tiene por finalidad la protección del medio ambiente, facilitar la contratación de las tareas de asistencia y salvamento cuando se ha producido el accidente, prever la coparticipación de los salvadores y establecer la posibilidad de cobrar la indemnización de los gastos y una recompensa especial, en algunos casos, por lo realizado en beneficio del medio ambiente, a pesar de no haber obtenido resultado útil con respecto al buque y a otros bienes auxiliados".

Esta modificación del principio no cure no pay (sin éxito no hay pago), por el de no cure sometimes pay, (si no hay éxito, en algunos casos se debe un pago), daba respuesta a un tema de suma actualidad como lo es la protección del medio ambiente, otorgando así un mecanismo eficaz para minimizar los daños en casos de accidentes marítimos al prever una compensación especial.

Por otro lado, existe el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, adoptado en Hamburgo en 1979 en una conferencia convocada por la OMI. Esta última expresión del legislador patrio, permite aplicar los principios establecidos en las convenciones para la determinación de la remuneración en los casos de salvamento, y muy especialmente el principio de no cure sometimes pay.

De manera que se puede establecer que se ha dado un paso adelante para la actualización de la normativa en materia de asistencia y salvamento, pero sin embargo, esto no resulta suficiente.

2.6.- RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR

En el ámbito internacional, existe, en primer término, la Convención de Bruselas para la unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de responsabilidad de los armadores de buques de mar, 1924, ésta convención no tuvo un número significativo de ratificaciones elaborándose posteriormente la de 1957 que siguió el principio de limitación forfataria en relación al tonelaje del buque. En el año 1972, y a raíz de la

sentencia de la Cámara de los Lores en el caso del buque "Tojo Maru" y de los inconvenientes que venía presentando la aplicación de la Convención de 1957, se decidió su reforma, dando como resultado la Convención de Londres de 1976.¹⁵

El sistema que sigue la convención de 1976 se caracteriza por limitar los créditos marítimos, cambiando el sistema tradicional referido a la responsabilidad refleja (por los hechos del capitán y la tripulación) admitiendo también la limitación en los casos de culpa del principal, siempre que no sea de la llamada culpa temeraria. Asimismo, para la limitación de responsabilidad, la Convención sigue el sistema forfetario siendo este el que ha recibido mayor aceptación en los países.

Existe un Protocolo a esta convención adoptado en 1996 pero que aún no ha entrado en vigencia.

Sin embargo, en Venezuela se adopta el sistema forfetario de limitación de responsabilidad cuando se trata de responsabilidad del armador nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. En efecto, este sistema se aplica en Venezuela en virtud de la ratificación del Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, (CLC).

El Proyecto de Ley Orgánica de la Navegación y del Comercio por Agua, (PLONCA), elimina el sistema de limitación del abandono de la nave en especie, sustituyéndolo por el sistema de poner una suma de dinero a disposición de los acreedores, resultando condonadas las deudas del armador en lo que no alcancen a quedar cubiertas por ese fondo de limitación. (Sistema forfetario).

En la reglamentación de las causas que permiten hacer el abandono, el Proyecto ha tomado las ideas establecidas en la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Limitación de Responsabilidad de los propietarios de naves, Bruselas, 1957. En cuanto a la cantidad del fondo de limitación, se han

¹⁵ Ibid.

seguido las pautas del Convenio sobre limitación de responsabilidades nacidas de reclamaciones de derecho marítimo, Londres, 1976.

Se ve cómo la intención del proyecto ha sido equiparar nuestra legislación nacional a la normativa internacional en la materia, por que resultan igualmente recomendables tanto la ratificación de la convención de 1976 como la aprobación del PLONCA.

2.7.- RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR DE MERCANCIAS POR AGUA.

En 1924, y como resultado de los trabajos del Comité Marítimo Internacional (CMI) fue aprobada en Bruselas la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, convención que se conoce como Reglas de La Haya, en virtud de que éstas reglas, existentes con anterioridad a la Convención fueron el antecedente e inspiración del texto internacional.¹⁶

Desde su aprobación, las Reglas de La Haya han regido el transporte marítimo a nivel internacional, convirtiéndose en el estatuto jurídico que rige esta materia. En efecto, esta convención cuenta con un número importante de ratificaciones, y ha sido además incorporada en las legislaciones de mucho países.

La aplicación de esta convención, en países como Venezuela que no la han ratificado, deriva de la Cláusula Paramount incorporada en los Conocimientos de Embarque.

En 1968, en la Conferencia del Comité Marítimo Internacional celebrada en Bruselas se aprobó un Protocolo modificadorio de la Convención, conocido como las Reglas de Visby. Este protocolo la importante modificación al considerar como unidad cada bulto transportado en un contenedor.

¹⁶ Véase Ley de Navegación.

Existe además el protocolo de 1979, cuya innovación fue introducir los Derechos Especiales de Giro, (DEG), como moneda de cuenta para fijar el monto de la limitación de responsabilidad.

Por otro lado, en materia de limitación de responsabilidad del transportista, existe el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, aprobado en 1978 en la Conferencia de las Naciones Unidas celebrada en Hamburgo. Este convenio, a diferencia de las Reglas de la Haya-Visby, cuenta con un reducido número de ratificaciones.

Ante esta situación, han surgido varias discusiones en torno a la necesidad de adopción por parte del país de alguna de las convenciones de limitación de responsabilidad antes referidas.

En este punto, quisiera remitirme a la conferencia dictada por el Dr. Tulio Álvarez Ledo en el II Congreso Internacional de Derecho Marítimo, organizado por la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM) y celebrado en Caracas en 1997, en la cual hizo referencia a la posición venezolana ante las Reglas de la Haya y las Reglas de Hamburgo.

En esa oportunidad, el Dr. Alvarez expresó la conveniencia de que el país se adhiriera al sistema de La Haya y sus respectivos protocolos y no a las Reglas de Hamburgo, toda vez que el comercio marítimo internacional de Venezuela se realiza, prácticamente en un 100% con los Estados Unidos de América, Europa y Japón quienes se rigen por el sistema de La Haya y por el contrario, Venezuela no mantiene ninguna relación comercial significativa con los Estados donde las reglas de Hamburgo se encuentran vigentes.

El Proyecto de Ley Orgánica de la Navegación y del Comercio por Agua, (PLONCA), adopta una solución intermedia, complementando el sistema de las Reglas de La

Haya (Convención de Bruselas de 1924) con normas similares a las de Hamburgo en temas que esas reglas no contemplan.

2.8.- CONTAMINACION MARITIMA

Este es un tema que despertó gran interés en la comunidad internacional a raíz del siniestro acaecido al buque tanque TORREY CANYON frente a la costa británica en marzo de 1967, el cual produjo un derrame de hidrocarburos del que se derivaron daños ocasionados por contaminación de proporciones hasta entonces desconocidas. Aquel siniestro hizo que el mundo se percatase de la necesidad de regímenes internacionales de responsabilidad civil y de indemnización de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque.¹⁷

Fue entonces cuando la Organización Marítima Internacional (OMI) convocó en 1969 una Conferencia diplomática en Bruselas que adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (que normalmente se conoce por el Convenio de Responsabilidad Civil o CLC). Este convenio establece el principio de responsabilidad civil objetiva de los propietarios de buques tanque y estipula un sistema de seguros obligatorio.

Sin embargo, la Conferencia de 1969 advirtió que el régimen establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil resultaba inadecuado ya que podría no alcanzar a proporcionar indemnización plena a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación y reconoció la necesidad de contar con un sistema que proporcionara una indemnización complementaria.

Fue así como en 1971, la Organización Marítima Internacional (OMI) convocó una segunda Conferencia diplomática en Bruselas, que adoptó el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (que normalmente se conoce por el Convenio del

¹⁷ En Derecho Comercial y de la Navegación. Tomo II. Tipográfica Editora Argentina, S. A. (TEA) Traducción de Juan M. Semon. Buenos Aires 1957, p. 215.

Fondo). El Convenio del Fondo creó una organización internacional, el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC), para administrar el sistema de indemnización creado por el Convenio.

El Convenio de Responsabilidad Civil entró en vigor en 1975 y el Convenio del Fondo en 1978.

Tanto el Convenio de Responsabilidad Civil como el Convenio del Fondo fueron modificados por Protocolos en 1976, 1984 y 1992. Las enmiendas de 1976 fueron esencialmente de forma. Los Protocolos de 1984 y 1992, por el contrario, introdujeron modificaciones fundamentales en los Convenios.

En la actualidad, 97 Estados son Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil y 73 Estados en el Convenio del Fondo. Diez países latinoamericanos, es decir Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú y Venezuela han ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil. Sin embargo, el número de ratificaciones del Convenio del Fondo es muy reducido en América latina. Pero de hecho, sólo tres países latinoamericanos, Colombia, México y afortunadamente Venezuela, han ratificado el Convenio del Fondo hasta la fecha. Venezuela ha ratificado el Convenio del Fondo de 1971, también fueron ratificados los protocolos de 1992 y entrarán en vigencia en el transcurso de este año.

Podemos ver cómo este tema de la contaminación marítima resulta la excepción a todos los demás temas relacionados con el Derecho Marítimo, pues contamos efectivamente con un adecuado sistema de responsabilidad e indemnización para los casos de derrames de hidrocarburos que tengan lugar en nuestro país.

2.9.- TRANSPORTE DE PERSONAS Y CONTRATO DE PASAJE

Aún cuando hoy día la mayor parte del transporte de personas se efectúa por vía aérea, no podemos dejar de lado este tema, más aún con la existencia de diversas líneas de cruceros que efectúan turísticas travesías oceánicas.

En 1961 fue aprobada la Convención para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte de pasajeros por mar y en 1967 se sancionó la Convención relativa al transporte marítimo de equipaje de pasajeros. Posteriormente, en 1974, ambas convenciones fueron fusionadas en una sola Convención denominada Convención de Atenas sobre el Transporte de Pasajeros y su Equipaje, la cual cuenta con un protocolo aprobado en Londres en el año 1976.

El artículo 2 del Convenio establece que éste se aplica a todo transporte internacional en un buque de pabellón de Estado contratante, cuando se concierta en un Estado parte y cuando de acuerdo al contrato el punto de partida o destino están situados en un Estado contratante. Se excluye la hipótesis de un transporte regido por un convenio internacional para otros medios y si ese convenio dispone su aplicación al transporte por mar.

El Convenio consagra la limitación en los casos de daños personales y el de equipaje en Derechos Especiales de Giro (DEG).

El Proyecto de Ley Orgánica de la Navegación y del Comercio por Agua (PLONCA), desarrolla en su sección 13ª normas referidas al transporte de personas, inspiradas en la Convención de Atenas de 1974. Esta sección contiene normas especiales para el transporte de personas realizado en naves de líneas regulares y el transporte benévolo.

Se establece la limitación de responsabilidad en Derechos Especiales de Giro (DEG) conforme al sistema seguido en materia de limitación por la ley. Se actualizan las cifras de limitación con respecto a la responsabilidad por los equipajes y se incluye un agregado para exceptuar a los daños nucleares de las normas previstas en la ley,

en todo lo que fuera motivo de regulación especial, tal como se dispone para el transporte de cosas.

En conclusión, actualmente en Venezuela el transporte de pasajeros por mar, se regula, en primer lugar, en aplicación del principio de la autonomía de la voluntad de las partes, por las cláusulas de los contratos de transporte de pasajeros en cada caso, las cuales resultan siempre exonerarías de responsabilidad al armador, y, en segundo lugar, en ausencia de estipulación expresa, por lo dispuesto en el Código de Comercio.

Es por ello que resulta ampliamente recomendable de adopción de la Convención de Atenas antes comentada, a fin de contar con un adecuado régimen de responsabilidad que responda de las pérdidas o daños sufridos por los pasajeros a bordo de un buque y que asegure la seguridad de su travesía.

2.10.- INMUNIDAD DE BUQUES DE ESTADO

En 1926 se aprobó en Bruselas la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas a la inmunidad de buques de Estado y en 1934 se suscribió un Protocolo adicional a dicha Convención.¹⁸

Sin embargo, la Convención de Ginebra de 1958 sobre mar territorial (ratificada por Venezuela) hace distinción entre buques mercantes, buques de Estado y buques de guerra, asimilando la situación de los buques de Estado destinados a fines comerciales a la situación de los buques mercantes. La Convención de Montego Bay sobre Derecho del Mar de 1982 ratifica este principio.

Se percibe cómo existe una contradicción incluso a nivel internacional sobre la inmunidad para los buques de Estado.

¹⁸ Ibid.

2.11.- OTRAS CONVENCIONES

Convención para la unificación de ciertas reglas relativas a los pasajeros clandestinos, 1957, la cual ha sido duramente criticada por cuanto la misma establece que los armadores pueden deshacerse de los polizones, sin entrar a establecer lo que deben hacer los Estados que lo reciban.

Lo mismo ocurre con la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas a la responsabilidad de los armadores de buques nucleares, Bruselas, 1963, la cual sólo cuenta con 7 ratificaciones, por lo que no ha entrado aún en vigencia, y dudamos que lo haga.

Por otro lado existe la Convención de las Naciones Unidas sobre las condiciones para el Registro de Buques, aprobada en Génova en 1986, y que cuenta con sólo 9 ratificaciones.

La Convención de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Operadores de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, aprobada en Viena en Abril de 1991.

La Convención sobre Arrendamiento Financiero del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), suscrita en Ottawa, 28 de Mayo de 1988.

En materia de Transporte Multimodal, existe la Convención de Ginebra de 1980, la cual tampoco ha entrado aún en vigencia por no contar con el número necesario de ratificaciones. Esta Convención sigue el sistema de las Reglas de Hamburgo y esta es precisamente la razón de su rechazo. Sin embargo en Venezuela se aplica, en materia de Transporte Multimodal la Decisión 331 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, ya que en razón de las normas del Pacto Andino, conocido hoy día como Comunidad Andina de Naciones, el Acuerdo de Cartagena es ley en las Repúblicas de Perú, Ecuador, Colombia, Bolivia y Venezuela. Esta Decisión 331 establecía el

Sistema de Responsabilidad elaborado por la UNCTAD y la Cámara Internacional de Comercio, es decir, el de Las Reglas de La Haya-Visby, al mantener la exoneración por culpas náuticas e incendio. Esa Decisión 331 fue sustituida por la Decisión 393 del Acuerdo de Cartagena, la cual ha sido muy criticada debido a que el operador de transporte multimodal se ampara en una cláusula, según la cual no es tal sino un simple comisionista de transporte.

Comentario Personal en relación a la Convención Internacional en Materia Marítima en Venezuela

Se define que es una convención; Una asamblea de los representantes de un país que asumen todos los poderes que conciernen a una nación en un orden constitucional o reunión de un grupo de delegados que aspiran a resolver conflictos propios o que afecten a la comunidad para resolver sus asuntos.

Por lo tanto tal convención y la cual no es de aquí del país, fue acordada con el objeto de velar igualmente por el bien común de las personas que laboran vía marítima, por ello esta convención observo la necesidad de fortalecer la legislación que se ha utilizado incluso internacional para el fortalecimiento de las características que hacen que el comercio camine con rumbo prospero. Es de suma importancia reconocer que esta convenciones que sin bien es de carácter internacional y no nacional se observa el deseo de que los organismos internacionales que velan por un bienestar marítimo se sigan preocupando y que cada vez surjan nuevas reformas que fomenten un mejor desarrollo a la productividad mercantil y que los Estados partes salgan beneficiados con las rutas internas y externas que se manejan.

Dentro de la información que da esta convención también resaltan otras convenciones que han sido manejadas por el país de Venezuela, tal vez por el interés que le han puesto para que el Derecho Mercantil Marítimo de dicho país no quede desprotegido, por ello esta convención nos sirve como base y ejemplo para la realización de este anteproyecto así como para tener un mejor conocimiento de que se pueden manejar o realizar estas reuniones para que nuestro país no se encuentre

desprotegido con las pocas normas legislativas que existen y que en cierto momento no son suficientes para abarcar los grandes panoramas o aclarar lagunas que en este tema se puedan producir. Aquí se habla por lo tanto de convenciones en relación al Abordaje, Privilegios e Hipotecas, Embargo de buques, Asistencia y Salvamento Responsabilidad del Armador, Responsabilidad del transportador de mercancías por agua, Contaminación Marítima, cada una de ellas si bien es cierto no han sido ratificadas o acaecidas en nuestro país Guatemala, las mismas nos dan una remembranza de todas las características que conforman el comercio marítimo y que aún falta mucho por descubrir máxime en Guatemala que no existe ni siquiera un ente encargado de velar por el buen funcionamiento del comercio marítimo guatemalteco.

2.12.- CONVENIOS:

Dentro de la investigación que se realiza, específicamente vía electrónica se encontró que existen CONVENIOS que tienen alguna relación que el tópico que se esta estudiando; pero si bien es cierto, estas se encuentran vigentes desde los años que fueron establecidos; los mismos no son ratificados por nuestro país que es Guatemala, entre dichos convenios podemos mencionar los siguientes:

- Convenio sobre las Obligaciones del Armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de Mar, entrada en vigor desde el 29 de Octubre del año de 1,939.
- Convenio sobre el Seguro de Enfermedad de la Gente de Mar, entrada en vigor desde el 09 de Septiembre del año 1,949.
- Convenio sobre la Seguridad Social de la Gente de Mar, este es del año 1,946, el cual aún no ha entrado en vigor.
- Convenio sobre las Pensiones de la Gente de Mar, entrada en vigor desde el 10 de Octubre de 1,962.
- Convenio sobre el Examen Médico de la Gente de Mar, entrada en vigor desde el 17 de Agosto de 1,955.

Los anteriores son convenios que existen pero que lamentablemente Guatemala no forma parte de ellos y que además son de derecho laboral.

CAPITULO III

LEGISLACIÓN MERCANTIL MARÍTIMA GUATEMALTECA

Dentro de la Legislación Guatemalteca, se cuentan con normas que regulan el comercio dentro del país y sucesivamente las formas y/o características que se deben observar para que se lleve a cabo de una mejor manera sin perjudicar a los sujetos que se encuentran implicados en el comercio guatemalteco. Dentro de los más relevantes se puede encontrar:

3.1.- CONTRATO DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 794 CONTRATO DE TRANSPORTE. Por el contrato de transporte, el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otros pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario.

ARTÍCULO 795 APLICABILIDAD: Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán al transporte por tierra, por agua y por aire.

ARTÍCULO 808 CARTA DE PORTE. El porteador deberá expedir un comprobante de haber recibido la carga, que entregará al cargador o, si éste lo exige, una carta de porte o conocimiento de embarque. En todo caso el porteador estará facultado para exigir la apertura y reconocimiento de los bultos en el acto de su entrega.

ARTÍCULO 809 NUEVO CONSIGNATARIO. Mientras el consignatario no haya solicitado la entrega de las mercaderías, cuando estas hubieren llegado a su lugar de destino, el cargador podrá designar un nuevo consignatario. Si se hubiere expedido carta de porte, no podrá ejercerse la facultad que concede este artículo, sino mediante su devolución y el pago de los gastos que originare la expedición de una nueva.

ARTÍCULO 814 AVERÍAS. Las acciones por averías o pérdidas caducarán si, dentro de los diez días siguientes a la entrega de las cosas transportadas, no se presenta al porteador la reclamación correspondiente.

3.2.- CONTRATO DE SEGURO DEL SEGURO DEL TRANSPORTE

ARTÍCULO 950 SEGURO DE TRANSPORTE. Por este contrato, todos los medios empleados para el transporte y los efectos transportables, podrán ser asegurados contra los riesgos provenientes de la transportación.

ARTÍCULO 964 AVERIA GRUESA. Salvo pacto en contrario en la póliza, el asegurador responderá por las sumas con las cuales el beneficiario debe contribuir a la avería gruesa.

3.3.- CARTA DE PORTE O CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

UBICACIÓN DEL TÍTULO: Dentro de los llamados títulos representativos de mercaderías, se encuentran la Carta de Porte o el Conocimiento de Embarque, cuya vinculación entre ambos hace que la ley y la doctrina los contemple en forma conjunta. El Código de Comercio de Guatemala los norma del artículo 588 al 590, inclusive. Estos títulos están ligados a la actividad de transportación de mercaderías y constituyen instrumentos que facilitan las relaciones jurídicas que devienen de esa función económica.

En el Derecho guatemalteco ocurrió que, por la intervención del Maestro mexicano Raúl Cervantes Ahumada, coautor del Código vigente, al tratar estos títulos se les unificó en uno solo, mediante lo que él llama una “sinonimia legal”, lo que viene a ser una variante con relación a los sistemas tradicionales en donde eran títulos diferentes. La disyuntiva entre carta de porte o conocimiento de embarque ¿de qué viene? En que el conocimiento de embarque es para el transporte de mercaderías por la vía marítima; mientras que la carta de porte es para la vía aérea o terrestre. Debe quedar claro que el Código de comercio únicamente disciplina este título, en sus dos variantes, cuando el transporte de mercaderías se hace dentro el tráfico

nacional; ya que para el internacional la misma ley dice que se regirá por las leyes aduaneras. Ello nos hace pensar que, dadas las condiciones de nuestro país, sobre todo de orden geográfico, es poco posible que funcionen los conocimientos de embarque en el terreno de la práctica; quedando únicamente como viable y de factible realización, la carta de porte. En todo caso, su presencia es considerable en el comercio internacional.¹⁹

3.4.- DE LA CARTA DE PORTE O CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

ARTÍCULO 386 REQUISITOS. Sólo producirán los efectos previstos en este Código, los títulos de crédito que llenen los requisitos propios de cada título en particular y los generales siguientes:

- ✓ El nombre del título de que se trate,
- ✓ La fecha y lugar de creación,
- ✓ Los derechos que el título incorpora,
- ✓ El Lugar y la fecha de cumplimiento o ejercicio de tales derechos,
- ✓ La firma de quien lo crea.

En los títulos en serie, podrán estamparse firmas por cualquier sistema controlado y deberán llevar por lo menos una firma autógrafa

ARTÍCULO 588 RUTAS PERMANENTES. Los portadores o fletantes, que exploten rutas de transporte permanente, bajo concesión, autorización o permiso estatal, podrán expedir a los cargadores cartas de porte o conocimiento de embarque, que tendrán el carácter de títulos representativos de las mercaderías objeto de transporte. El conocimiento de embarque servirá para amparar mercaderías transportadas por vía marítima. La carta de porte servirá para amparar mercaderías transportadas por vía aérea o terrestre.²⁰

ARTÍCULO 589 OTROS REQUISITOS. Además de lo dispuesto por el artículo 386 de este Código, la carta de porte o conocimiento de embarque deberá contener: El nombre de carta de porte o conocimiento de embarque; 2o. El nombre y el domicilio

¹⁹ Villegas Lara, René Arturo, Derecho Mercantil Guatemalteco, Títulos de Crédito Tomo II, Editorial Universitaria, Quinta Edición, 2001.

²⁰ Véase artículos 386, 589 y 590 del Decreto número 2-70, Código de Comercio.

del transportador; 3o. el nombre y el domicilio del cargador; 4o. el nombre y el domicilio de la persona a cuya orden se expide, o la indicación de ser el título al portador; 5o. El número de orden que corresponda al título; 6o. La descripción pormenorizada de las mercaderías que habrán de transportarse; 7o. La indicación de los fletes y demás gastos del transo ser estos por cobrar; 8o. La mención de los lugares y fechas de porte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes salida y de destino; 9o. La indicación del medio de transporte. 10o. los datos necesarios Para el transporte fuera por vehículo determinado, su identificación; 11o. Las bases para determinar el monto de las responsabilidades del transportador, en casos de pérdidas o averías; 12o. Cualesquiera otras condiciones o pactos que acordaren los contratantes. Las cartas de porte y conocimiento de embarque para tráfico inter nacional, se regirán por las leyes aduaneras.

Artículo 590. OTROS REQUISITOS. Si mediare un lapso entre el recibo de las mercaderías y su embarque, el título deberá contener, además: 1o. La mención de ser recibido para embarque; 2o..La indicación del lugar donde habrán de guardarse las mercaderías mientras el embarque se realiza; 3o. El plazo fijado para el embarque.

3.5.- DE LAS NAVES MERCANTES

Artículo 827. La palabra nave comprende el casco y quilla, los aparejos y accesorios de toda embarcación principal, sea cual fuere su denominación y magnitud, sea de vela, remo o vapor.

ARTICULO 829. Las naves son muebles, pero atendiendo a su importancia, serán inscritas en un registro especial. ⁽¹⁾

Sin embargo, las naves responden de las deudas comunes y privilegiadas del propietario y pueden ser perseguidas en poder de terceros por los respectivos acreedores.

ARTICULO 830. La nave conserva su identidad aun Cuando los materiales que la forman sean sucesivamente cambiados.

Deshecha y reconstruida la nave, aunque sea con los mismos materiales, será reputada como una embarcación nueva y distinta.

ARTICULO 831. Ninguna nave será considerada como guatemalteca si no estuviere matriculada con arreglo a las disposiciones de la materia.

ARTICULO 833. Terminada que sea la construcción o reconstrucción de una nave, el propietario de ella no podrá hacerla navegar mientras no sea visitada, reconocida declarada en buen estado para la navegación por meritos que nombrará la autoridad competente.

ARTICULO 834. La propiedad de las naves guatemaltecas vendidas fuera del territorio de la República se transmite según las leyes o usos vigentes en el lugar del contrato.

ARTICULO 837. El dominio de la nave adquirida por contrato no podrá ser justificado contra terceros sino por medio de escritura pública, de la que se tomará nota en el registro correspondiente.

La misma disposición se aplica al dominio de la nave que una persona construye o hace construir por su cuenta.

Adquirida por sucesión testamentaria o hereditaria, o por apresamiento, la propiedad no podrá ser probada, según el caso, sino con testimonio fehaciente del testamento, acta de adjudicación, o sentencia del tribunal competente.

ARTICULO 838. La enajenación de la nave hecha dentro o fuera de la República, se entiende ejecutada con todas las responsabilidades que la afectan y salvo los privilegios que establece la ley.

El vendedor dará al comprador una nota firmada de todas las deudas privilegiadas que reconozca la nave, y esa nota deberá insertarse en la escritura respectiva.

Habiendo deudas, la omisión de alguna de ellas o la falta de la nota establece una presunción de mala fe contra el vendedor.

ARTICULO 839. Son créditos privilegiados sobre la nave o su precio:

1º- La prima de aviso, gratificación, costos de salvamento y salarios de los pilotos prácticos;

2º- Los derechos de puerto;

3º- El salario de los depositarios y guardianes de la nave y los gastos causados en la conservación del casco, y aparejos, desde su entrada al puerto hasta su venta;

4º- La renta del almacén donde fueren custodiados los aparejos y pertrechos de la nave;

5º- Los sueldos, gratificaciones y desembolsos del capitán y los salarios de los oficiales y marineros que compongan la tripulación en el último viaje, sin perjuicio de su privilegio sobre el flete; contratados para un viaje de ida y vuelta, estos dos viajes serán considerados como uno solo para la aplicación de este privilegio.

El capitán y la tripulación no gozarán de este privilegio si se hubieren ajustado a la parte o al flete".

6º- Todas las deudas que durante el último viaje hubiere contraído el capitán en beneficio de la nave con el objeto de satisfacer cualquiera necesidad urgente e inevitable, inclusive las causadas por adquisición de víveres para los pasajeros y las provenientes de la venta de una parte del cargamento hecha con el indicado objeto;

7º- Las cantidades que se deban al último vendedor de la nave o a los proveedores de materiales, artesanos y obreros empleados en su construcción, si no hubiere hecho viaje alguno después de la venta o construcción; y las sumas debidas por trabajos, mano de obra y suministros empleados en la reparación, apresto y aprovisionamiento de la nave para su último viaje, si ya hubiere navegado.

El privilegio de los proveedores, artesanos y obreros de que habla el párrafo anterior se extiende al caso en que la construcción o reparación, el apresto o aprovisionamiento, se hayan verificado por un ajuste determinado, a no ser que el propietario acredite que dió conocimiento del contrato a los proveedores, artesanos y trabajadores por avisos en los periódicos o de otra manera legal.

Aun en este caso los proveedores, artesanos y obreros podrán usar de la acción subsidiaria que tienen por derecho común y reclamar del propietario la cantidad que deba al empresario.

El privilegio otorgado en la segunda parte del párrafo primero, es extensivo a las cantidades debidas por reparación de los deterioros que sufra la nave de reciente construcción, antes de haber realizado su primer viaje;

8º- Las sumas prestadas a la gruesa sobre el casco y quilla de la nave con el objeto de repararla, aprestarla y aprovisionarla para su último viaje;

9º- Las primas de los seguros contratados para último viaje sobre los objetos indicados en el número precedente;

10.- Las indemnizaciones debidas por el valor de las mercaderías cargadas y no entregadas, y por las averías sufridas por culpa del capitán o la tripulación y las que se deban al pasajero en razón de los objetos introducidos a la nave y puestos al cuidado del capitán.

ARTICULO 851. Las naves no podrán ser judicialmente vendidas sin que previamente se haya anunciado la venta por el término de diez y ocho días por medio de carteles y avisos en los periódicos si los hubiere en el lugar del juicio.

Los carteles serán fijados en los sitios acostumbrados del lugar del juicio, en el puerto donde se encuentre la nave, si éste fuere distinto de aquél, y en la puerta principal de la Comandancia del puerto.

La fijación de carteles y publicación de los avisos se harán constar en el expediente respectivo, so pena de nulidad, y daños y perjuicios.

El remate se hará en la forma y con las solemnidades que prescriben las leyes para las ventas judiciales.

3.6.- DE LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARÍTIMO

ARTICULO 865. Llámese naviero o armador la persona que sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

ARTICULO 866. Para ser naviero se requiere aptitud para comerciar.

ARTICULO 867. Son atribuciones del naviero:

1º- Nombrar persona que gobierne la nave o mandarla por si mismo, teniendo patente de capitán;

2º- Elegir los hombres de mar que deban componer la tripulación entre los que le proponga el capitán, sin que pueda obligar a éste a que reciba hombre alguno que no sea de su elección;

3º- Celebrar los respectivos ajustes con el capitán y la tripulación, los fletamentos y, en general, todos los contratos que exija la administración de la nave;

4º- Dar al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y dirección de los negocios que le encomiende;

5º.- Despedir al capitán y a los demás hombres de mar sin expresión de causa, antes de la salida o durante el viaje de la nave.

Este derecho no puede ser válidamente renunciado por el naviero.

ARTICULO 868. El naviero está obligado:

1º- A pagar al capitán y hombres de mar los sueldos y retribuciones estipulados y las indemnizaciones que les correspondan por la ley o el contrato, caso de ser despedidos; la liquidación y pago de los salarios se hará dentro del termino de ocho días contados desde la conclusión del viaje o desde la despedida del capitán u hombre de mar:

2º- A reintegrar al capitán los suplementos que haga en beneficio de la nave en cumplimiento de sus instrucciones o en uso de sus facultades;

3º- A pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave, aunque proceda sin su orden y aprobación en los casos permitidos por la ley;

4º- A responder civilmente de los hechos del capitán o tripulación, bien constituyan delito, cuasidelito o importen una mera culpa;

5º- A cumplir los contratos lícitos que el capitán celebre en utilidad de la nave o de la expedición;

6º- A llevar a efecto los fletamentos que celebre por si, su consignatario u el capitán de la nave;

7º- A indemnizar a los cargadores los perjuicios que sufran por haber contratado más carga de la que corresponda a la capacidad de la nave.

ARTICULO 875. Son causas legales para la despedida del capitán y de los hombres de mar:

1º- La inhabilitación para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo cargo;

2º- La violación de las instrucciones respecto del capitán;

3º- La desobediencia en materia de su respectiva obligación;

4º- El abandono de la guardia de la nave;

5º- La embriaguez habitual;

6º- La perpetración de un delito;

7º- El daño causado a la nave o al cargamento por dolo o negligencia:

8º- Cualquier otro hecho que a juicio del Juzgado competente fuere de igual o mayor gravedad que los indicados.

ARTICULO 879. Cesa la responsabilidad del naviero:

1º- Si los hechos del capitán o tripulación no fueren concernientes a la nave o a la expedición;

2º- Si el que persigue esa responsabilidad fuere cómplice de los hechos del capitán o tripulación;

3º- Si los hechos del capitán constituyen una infracción de las obligaciones que por razones de interés público le impone la ley en su calidad de jefe de la nave.

3.7.- DEFINICIONES Y REGLAS RELATIVAS AL FLETAMENTO

ARTICULO 972. El fletamento es un contrato de transporte por el cual el naviero, personalmente o representado, arrienda a otro el buque equipado y armado y se obliga a conducir en él a un lugar determinado mercaderías o personas, mediante un precio convenido.

Este precio se llama "flete". Llamase "fletante" la persona que da en arrendamiento el buque y promete el transporte; y "fletador" el que carga el buque y paga el precio estipulado.

ARTICULO 973. El buque puede ser fletado total o parcialmente.

ARTICULO 974. El fletamento total se celebra:

1º-Por un viaje redondo, cualquiera que sea su duración, estipulándose por flete una cantidad determinada;

2º-Por tiempo y cantidad determinados;

3º-Por meses fijándose por flete una cantidad por cada uno de los que dure el viaje; éste comprende la ida y la vuelta del buque a no ser que las partes acuerden otra cosa.

El fletamento total no comprende la cámara del capitán ni el espacio necesario para el aposentamiento de la tripulación y custodia de los aparejos y vituallas.

ARTICULO 975. El fletamento parcial se celebra:

Por una parte determinada del buque;
Por cierta cantidad de mercaderías consideradas a bulto y por un precio dado;
Por peso o a tanto el quintal;
Por cabida o a tanto la tonelada;
A carga general.

3.8.- DE LA CAPACIDAD PARA FLETAR EL BUQUE Y DE LA PÓLIZA DE FLETAMENTO

ARTICULO 978. Sólo el naviero puede celebrar el contrato de fletamento.

ARTICULO 981. El contrato de fletamento debe ser redactado por escrito, antes o después de recibida la carga, y no podrá ser probado con testigos cuando el flete exceda de trescientos quetzales.

El documento en que se consignen las condiciones del contrato se llama "póliza de fletamento" y puede constar en escritura pública o documento autenticado. En este último caso se extenderá en tantos ejemplares como fueren los contratantes, y si alguno de éstos no supiere firmar lo hará a su ruego otra persona.

ARTICULO 982. Hacen fe las pólizas extendidas en documento privado si las partes reconocen sus firmas. Si las negaren, la existencia y condiciones del fletamento podrán ser justificadas por los medios que establece este Código.

ARTICULO 983. La escritura de fletamento debe expresar:

- 1º-El nombre, apellidos y domicilio del naviero, consignatario y capitán, si alguno de éstos fuere el que celebre el fletamento;
- 2º-El nombre, apellido y domicilio del fletador y obrando éste por comisión, el de la persona por cuya cuenta se ajusta el fletamento;
- 3º-La clase, nombre, porte, pabellón y puerto de matrícula del buque;
- 4º-El puerto de carga y descarga;
- 5º-La cabida, el número de toneladas o la cantidad de peso o medida que las partes se obliguen respectivamente a cargar y conducir;
- 6º- El flete y lugar donde deba hacerse el pago y si está ajustado por cantidad fija por el viaje, por un tanto al mes o por la parte de la nave que se hubiere de ocupar o por el peso o la medida de las mercaderías en que consista el cargamento;

7º-Si el fletamento es total o parcial;

8º-El número de días convenidos para la carga y descarga;

9º-Las estadías y sobrestadías acordadas para el caso que la carga o la descarga no concluya dentro de los días señalados al efecto y la indemnización que deba pagarse por cada una de ellas;

10.-El tanto que se haya de dar al capitán por capa;

11.-Todos los demás pactos en que convinieren las partes.

ARTICULO 984. Declarándose en la póliza mayor porte del que efectivamente tenga el buque, el fletador podrá rescindir el fletamento o exigir reducción del flete.

En uno u otro caso el fletante deberá indemnizar al fletador los perjuicios que sufra, a menos que la diferencia entre el porte declarado y la verdadera cabida del buque no exceda de una cuadragésima parte o que la designación aparezca conforme con el certificado de la matrícula.

Excediendo la diferencia de una cuadragésima parte, ésta será tomada en cuenta para determinar el importe de la indemnización debida al fletador.

ARTICULO 985. Si el porte declarado fuere menor que la capacidad efectiva del buque fletado por entero en una cantidad fija, el fletador no estará obligado a suministrar carga sino hasta la concurrencia del porte declarado ni el fletante podrá exigir aumento alguno de flete.

Pero si el flete fuere ajustado por un tanto por tonelada, el fletador deberá abonar el precio correspondiente a todas las toneladas que ocupe.

ARTICULO 986. Aunque en la póliza de un fletamento a carga general se haya designado con exactitud el porte del buque, el fletante, si se hubiere comprometido a recibir mayor cantidad de mercaderías de la que pueda conducir, indemnizará a los fletadores que no carguen por falta de espacio.

ARTICULO 987. Ocultándose en la póliza el verdadero pabellón el buque, el fletador podrá rescindir el fletamento y el fletante debe indemnizarle de la confiscación, aumento de derechos y de cualquier otro perjuicio que le sobrevenga por la ocultación.

ARTICULO 988. No designándose en la póliza el plazo para la carga y descarga, cada una de estas operaciones se hará en los puertos la República dentro del

término de quince días útiles y consecutivos desde que el capitán haya prevenido al fletador o a su consignatario que está dispuesto a cargar o a descargar.

En el mismo caso la carga de los buques de cabotaje menor se hará en tres días útiles y consecutivos, que se contarán desde la fecha del contrato, y la descarga dentro del mismo plazo contado desde el arribo del buque.

En los puertos extranjeros se hará la carga o la descarga, en defecto de convenio, en el término que designen los usos locales.

ARTICULO 989. Omitida en la póliza la designación de las estadías o sobrestadías, la duración de unas y otras se arreglará a los usos locales.

ARTICULO 990. El fletante estará principalmente obligado, la responsabilidad de daños y perjuicios, a poner el buque pertrechado aprovisionado a disposición del fletador, a mantenerle en libre goce de él en el modo y durante el tiempo convenido y a firmarle conocimientos de la carga.

ARTICULO 991. Con excepción de los casos previstos en los artículos 999 y 1020, el fletante no podrá verificar el transporte en otro buque que el designado en la póliza del fletamento.

ARTICULO 992. El fletante es responsable a los fletadores de los daños y perjuicios si por su culpa sufre retardo el buque en su salida, durante el viaje o en el puerto de descarga.

Hay retardo en la salida cuando el buque no emprende el viaje en la época y plazos que determinan los artículos 997, 998 y 999.

Sin embargo, el fletador no podrá reclamar los perjuicios que sobrevengan por el retraso voluntario de la salida del buque sí no subiere requerido al fletante por medio de una protesta conminatoria para que emprenda el viaje.

ARTICULO 993. Aunque el fletador por entero no ponga a bordo toda la carga correspondiente a la capacidad del buque, el fletante no podrá embarcar sin consentimiento del fletador otras mercaderías para completarla.

Si lo consintiere, el flete de las mercaderías complementarias, el cual fuere, pertenecerá exclusivamente al fletador.

ARTICULO 994. Si éste prohibiere al fletante completar la carga podrá obligarlo a embarcar una cantidad de mercaderías suficiente para responder del flete.

ARTICULO 995. Autorizado para completar la carga, el fletante no podrá contratar mercaderías por un flete más bajo que el señalado por el fletador, y si lo hiciere responderá a éste de la diferencia.

ARTICULO 996. Antes de que el buque se haga a la mar, el fletante podrá desembarcar las mercaderías puestas a bordo sin su consentimiento o transportarlas por el flete más alto que haya obtenido en aquel viaje.

El desembarque se hará a costa del propietario, dándosele previo aviso.

Si durante el viaje el fletante conociere la introducción clandestina de tales mercaderías, estará obligado a conservarlas en el buque; pero entonces, además de exigir por ellas el más alto flete podrá depositarlas en manos de una persona abonada en el primer puerto de arribada, dando oportuno aviso al propietario.

Aunque las mercaderías clandestinamente introducidas no sobrecarguen el buque, el fletante deberá verificar el depósito siempre que el fletamento sea por entero y que el transporte de ellas pueda perjudicar los intereses del fletador.

ARTICULO 997. Fletado el buque por entero, el fletante deberá hacerse a la mar en la época que determina el artículo 897.

Aun en el caso de no estar completa la carga, el fletante deberá emprender el viaje a requerimiento del fletador, siempre que éste haya embarcado una cantidad de mercaderías suficiente para asegurar el flete.

ARTICULO 998. En los fletamentos parciales el fletador está obligado a emprender el viaje ocho días después que tenga a bordo las tres cuartas partes de la carga correspondiente a la cabida del buque.

ARTICULO 999. Si después de embarcada parte de la carga el fletante no completare las tres cuartas partes de la que corresponda a la capacidad del buque, podrá subrogarlo con otro que haya sido visitado y declarado apto para el viaje, siendo de su cuenta los gastos de trasbordo y el aumento de flete, si lo hubiere.

No haciendo la subrogación, el fletante emprenderá el viaje con la carga que tenga a bordo dentro de treinta días contados desde el en que hubiere comenzado a cargar.

El fletante no podrá hacer subrogación sin el consentimiento de todos los cargadores en el caso de un fletamento por entero ni en el de uno parcial, si hubiere reunido las dos terceras partes de la carga correspondiente al porte del buque.

ARTICULO 1000. Recibida una parte de las mercaderías contratadas a carga general, el fletante no podrá negarse a embarcar las demás que se le ofrezcan a precio y condiciones iguales a los concertados por las ya recibidas, a no ser que encuentre otras mercaderías que le prometan mayores ventajas.

Negándose a aceptar el ofrecimiento y a continuar la carga, el fletante no podrá hacer la subrogación que le permite el anterior artículo, aunque no haya completado las tres cuartas partes y estará obligado a hacerse a la mar con la que tenga en el buque.

ARTICULO 1001. Vencido el plazo para cargar o descargar el buque y el de las estadías y sobrestadías sin que el fletador haya verificado la carga o la descarga, el fletante podrá reclamar la indemnización estipulada y, en su defecto, la que se regule por peritos.

Si la demora resultare de que el fletador no puso la carga al costado del buque, el fletante podrá además rescindir el fletamento exigiendo la mitad del flete convenido.

Si la demora consistiere en no recibirse la carga, el fletante procederá en los términos que prescribe el inciso 5º del artículo 909.

ARTICULO 1002. Cuando el fletador hubiere embarcado sólo una parte de la carga durante el plazo estipulado y en el término de las estadías y sobrestadías, el fletante tendrá los mismos derechos que se le conceden en los dos primeros párrafos del artículo precedente.

ARTICULO 1003. El fletante que contratado para tomar carga en otro puerto que el del fletamento no la recibiere del consignatario dentro del tiempo designado, deberá dar aviso al fletador y esperar sus instrucciones y entretanto correrán las estadías y sobrestadías que establezca el contrato o el uso de la localidad.

No recibiendo instrucciones en un término prudencial, el fletante diligenciará un nuevo fletamento; y no obteniéndolo u obteniendo uno parcial, después de vencido el término de las estadías y sobrestadías, formalizará su protesta y regresará al puerto de su salida.

El fletador pagará, en el primer caso, el flete estipulado y, en segundo, la diferencia entre aquél y el que hubiere devengado el buque.

CAPITULO IV

ANTECEDENTES HISTORICOS

4.1.- ORIGEN HISTORICO Y FUNDAMENTOS TEORICOS-DOCTRINARIOS DEL DERECHO MARITIMO

Generalidades

El Derecho 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.²¹

El Derecho marítimo ha tenido una gran importancia histórica que se mantiene hasta estos días, siendo una rama muy importante del Derecho mercantil. Esto se debe a que el transporte por mar es muy utilizado para transportar las mercancías objeto de compraventas internacionales.

Otro concepto dice que “El Derecho Marítimo es el derecho de todas las relaciones jurídicas de las cuales el mar es el escenario y el comercio marítimo, el objeto”.

La expresión Derecho Marítimo plantea un problema conceptual. Si bien es cierto que tradicionalmente se ha identificado el Derecho Marítimo con el conjunto de instituciones del derecho privado, concretamente del Derecho Mercantil, es necesario destacar que existen diferentes corrientes doctrinales, tan válidas como la tradicional mercantilista, que sistematizan al Derecho Marítimo como un conjunto de instituciones públicas y privadas que regulan una determinada actividad o situación político-social.

²¹ RIPERT, GEORGES, cit. Por BRUNETTI ANTONIO derecho marítimo privado italiano tomo I parte histórica.

En España, son muy destacables la teoría de la autonomía del Derecho Marítimo (IGNACIO ARROYO) o la del Derecho de la Navegación Marítima (JOSE LUIS GABALDON/JOSE MARIA RUIZ SOROA). La primera teoría, más amplia que la segunda, define el Derecho Marítimo como el conjunto de relaciones jurídicas que nacen en el mar, con lo cual, las instituciones estudiadas en el Derecho del Mar, por ejemplo, son también consideradas al efecto, como Derecho Marítimo.

El Derecho Mercantil, como rama del Derecho en general, es reciente si se toma en cuenta la antigüedad de otras disciplinas jurídicas. Ello obedece a circunstancias históricas precisas en el desarrollo de la civilización. Ciencias como la Historia, La Sociología o la Antropología, nos enseñan que el hombre, en los iniciales estudios de su vida, satisfacía sus necesidades con los bienes que la naturaleza le proporcionaba de manera espontánea; y si más tarde puso en práctica sus facultades intelectuales y físicas para transformar lo que el ambiente le brindaba, el producto de sus actos creadores no tenía más objeto que llenar necesidades de su núcleo familiar o del reducido grupo al que pertenecía. En otras palabras, producía para su consumo y sin ningún propósito de intercambio.

Podríamos comenzar diciendo, y con la advertencia de realizar las observaciones posteriores, que el Derecho que estudia la problemática de la empresa marítima.

Anteriormente el Derecho Marítimo comprendía toda una fenomenología muy amplia, que se desarrollaba en torno a la navegación, la industria y el tráfico marítimo, era en otras palabras, “un sistema exclusivo de las relaciones que afectaban a la navegación y al tráfico marítimo, regulada por los Códigos de Derecho Privado”.

En forma relevante y sin temor a equivocarnos, hoy en día el Derecho Marítimo extiende sus fronteras y se ha edificado un sistema del derecho de la navegación. En efecto, hoy en día se habla, y con mayor propiedad y abundancia, de Derecho de la Navegación, que no de Derecho Marítimo.

El Derecho Marítimo como su nombre lo indica, es un derecho que hace referencia a un complejo de normas reguladoras de las relaciones jurídicas que se efectúan por “mar” por lo que es dable presumir que, existen una serie de estas relaciones, que no vienen a estar reguladas por ese Derecho Marítimo.

El maestro español Joaquín Garrigues conceptúa al Derecho Marítimo, como la parte del Derecho Mercantil que regula las relaciones jurídico-privadas que derivan del comercio marítimo y la navegación marítima en general. Aun cuando Garrigues afirma que el Derecho Marítimo se muestra como una rama del Derecho Mercantil, está claro en sostener igualmente que, “el Derecho Marítimo abarca más que el puro comercio marítimo y se determina por el simple criterio positivo de regulación”. Agrega de la misma manera el distinguido tratadista que, aquí vamos a tratar sólo el Derecho Marítimo como parte del Derecho Mercantil, pero que las normas del Derecho Marítimo “pueden referirse o a las relaciones entre los particulares, o a las relaciones entre el Estado y las personas que le están sometidas, aunque sea transitoriamente, o a las relaciones entre varios Estados. De aquí la división en Derecho Marítimo privado, administrativo, penal e internacional”.

4.2.- DIFERENTES DENOMINACIONES:

Las principales denominaciones que se han dado o por las cuales se conoce nuestro Derecho Marítimo, son: Derecho Marítimo y Derecho de la Navegación. En igual forma, algunos autores como Hernández Izal, hacen referencia a la denominación Derecho de Mar.²²

Este Derecho del Mar, sin embargo, podríamos definirlo ab initio, como aquel conjunto o completo de normas que tienen por objeto regular, entre otras cosas, el uso, la explotación y protección de los océanos del mundo.

²² MEZZERA ALVAREZ, RODOLFO: “curso de derecho marítimo” tercera edición, Editorial Medina, Montevideo, 1961 pagina 27.

4.3.- DIVISION DEL DERECHO MARITIMO:

1. Derecho Marítimo Privado: Que podríamos conceptualizar como el conjunto de relaciones jurídicas surgidas entre personas privadas como consecuencia de la explotación de los navíos o de la navegación en general. En este sistema, entran, el Derecho Marítimo Privado o Derecho Marítimo Comercial y el Derecho Internacional Privado Marítimo.
2. Derecho Marítimo Comercial: Esta división del Derecho Marítimo, viene definida por Soto Núñez, como aquel cuya finalidad es regir las relaciones que surgen entre los particulares, causadas por el tráfico marítimo. Agrega más adelante el citado autor, que dicha rama comprende todo lo referente a seguros, fletamento, averías, abordaje, etc.
3. Derecho Internacional Privado Marítimo: Regula los conflictos de leyes que surgen con motivo de la actividad privada de los ciudadanos de distintos países. O en palabras de Brunetti, definiéndolo como el conjunto de normas de Derecho Privado que se proyectan en el campo de las soluciones internacionales, determinando conflictos regulados, según la naturaleza de la pretensión que se debate, por la ley del lugar en que la obligación fue contraída, por la de la bandera, o por la del fuero.
4. Derecho Marítimo Público: Complejo de relaciones jurídicas surgidas entre personas y entre éstas con el Estado, que afectan las actividades públicas de éste, como consecuencia de la explotación de los navíos o de la navegación en general.
5. Derecho Marítimo Administrativo: Conjunto de normas de orden público, que regulan la administración marítima, la función de los órganos competentes y las relaciones con los particulares. Entre estas normas citemos las referentes a reglamentaciones para que un buque pueda navegar, normas sobre inscripción, matrícula, etc. De buques, movimiento de los buques, etc.

6. Derecho Internacional Público Marítimo: Es el conjunto de normas relativas a las relaciones de los Estados entre sí, con motivo del tráfico y del comercio marítimo. En otras palabras, se ocupa de las normas que deben guardar y seguir los Estados, en lo referido a la navegación en el mar, los lagos, ríos y canales navegables. Juega aquí un papel importantísimo, los principios del mar libre y de la libertad de navegación.
7. Derecho Penal Marítimo: Aquel que dice relación con las sanciones penales por las cuales el Estado garantiza la ejecución de las obligaciones impuestas al régimen y ejercicio de la navegación. Se señala, igualmente, que a esta rama pertenece el régimen o derecho disciplinario sobre el personal de la tripulación y sobre los pasajeros.
8. Derecho Marítimo Procesal: Regula la actuación del órgano jurisdiccional del Estado con motivo de la actividad de los Estado y los particulares por el hecho de la navegación.
9. Derecho Financiero Marítimo: Conjunto de normas relacionadas con la medida y forma de los tributos debidos al Estado por la construcción y transporte, referidos a los servicios que éstos rinden a la navegación.

4.4.- CARTA DE PORTE O CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

4.4.1.- Características:

Debido a que estas figuras, acredita un derecho de propiedad sobre las mercaderías objeto del transporte, su negocio subyacente es precisamente un contrato de transporte que muchas veces no consta en un documento escrito; de manera que, el título que se indica funciona como un instrumento causal, sobre todo porque describe los elementos que se toman en cuenta para concertar un contrato de transporte. En razón de lo anterior, se pueden dar las siguientes notas distintivas:

- ✓ Por ser título representativo, la posesión de él supone la de a mercadería representada.
- ✓ Con el título se puede lograr la transferencia del dominio sobre las mercaderías, porque él las representa.
- ✓ Todo el tráfico jurídico al que se quiera someter las mercaderías u objetos transportados, se puede hacer por medio del título.

4.4.2.- Elementos Personales:

- a) Porteador o Fletante: También llamado transportador, es la persona individual o jurídica que se dedica al negocio del transporte permanente, mediante una concesión, autorización o permiso estatal. Es el sujeto que crea la carta de porte o el conocimiento de embarque. En nuestro medio se les conoce como “transportistas” y debe tenerse en cuenta que para actuar como sujetos libradores del título, deben ser transportadores autorizados, porque en principio se considera que tal actividad económica es de naturaleza pública; además, de se deben desempeñar como tales, en forma permanente.
- b) Cargador: Es la persona que regularmente remite la mercadería a un consignatario o destinatario específico o bien al porteador.
- c) Consignatario o Destinatario: Es la persona a favor de quien se expide el título, cuando es nominativo. Este sujeto no surge de inmediato cuando es creado “al portador”.²³

4.4.3.- El Derecho Mercantil en la Antigüedad:

Las civilizaciones más caracterizadas por la historia hubieron de realizar tráfico comercial y fomentaron costumbres para regido. Los egipcios, los fenicios, los persas, los chinos, el mismo hombre americano, comerciaron. Pero, el Derecho que esa actividad pudo generar no pasa de ser un lejano antecedente de la materia que se estudia. Hay culturas que sí vale la pena comentar, sobre todo para los efectos de este libro. Principiando por la Grecia Clásica, se establece en principio que su mayor aporte a la ciencia jurídica es en el terreno de la política; y por lo tanto, la

²³ Villegas Lara, René Arturo, Títulos de Crédito Tomo II, Editorial Universitaria, Quinta Edición, 2001.

investigación cobra mayor impacto en los Derechos que la desarrollan. No obstante, la proximidad de sus ciudades más importantes al Mar Mediterráneo y el hecho que la vía marítima fuera la más expedita para aproximarse a otras ciudades, hizo que el comercio por mar fuera una actividad de primer orden para su economía. Con ello se instituyeron figuras que aún ahora, con diferente ropaje, existen en el Derecho Mercantil de este tiempo. Por ejemplo, el préstamo a la gruesa ventura era, como el contexto lo sugiere, un negocio por el cual un sujeto hacía un préstamo a otro, condicionando el pago por parte del deudor, a que el navío partiera y regresara exitosamente de su destino. En el fondo, el prestamista corría el riesgo de perder un patrimonio prestado, si ocurría un siniestro en alta mar. Era un préstamo aventurado. Esta institución se considera como antecedente del contrato de seguro.

La echazón también se le identifica como aporte griego. Por ella el capitán del buque podía aligerar el peso de la carga echando las mercaderías al mar sin mayor responsabilidad, sin con ello evitaba un naufragio, encallamiento o captura. En el Derecho Mercantil Marítimo se le conoce hoy como Avería Gruesa. También fueron importantes las famosas Leyes Rodias, las que deben su nombre, por haberse originado en la Isla de Rodas; y era un conjunto de leyes destinadas a regir al comercio marítimo. Lo anterior denota que este Derecho se originó por la actividad del hombre en el mar; y que cuando hubo facilidad para el tráfico terrestre, las instituciones se adaptaron a una nueva vía de comunicación; y señala también como el desenvolvimiento material generado por el hombre estimula el cambio constante del Derecho Mercantil.²⁴

4.4.4.- Derecho Mercantil de la Época Moderna:

Se ha insistido en señalar como los hechos que marcan el curso de la historia humana influyen en el Derecho Mercantil. El descubrimiento de América surte ese efecto; y a su vez, él constituye una consecuencia del expansionismo mercantilista europeo. El descubrimiento no fue un accidente; fue el resultado de las pretensiones de España, Inglaterra, Francia, Holanda, Italia que buscaban nuevas rutas para

²⁴ Ibid.

nuevos mercados. La principal vía de comunicación siguió siendo el mar, y la legislación mercantil insistió en seguirse dando para ese tráfico. Aunque durante varios años el Derecho Mercantil moderno continuó conservando su carácter de ser un derecho de la profesión de comerciante, con la Legislación de Napoleón, en 1807, sucedieron dos hechos importantes: en primer lugar, se promulgó un código propio para el comercio; y, en segundo, el Derecho Mercantil dejó de ser una ley clasista para convertirse en un derecho destinado a regir relaciones objetivas que la ley tipifica como comerciales, siendo irrelevante que el sujeto de las mismas sea o no un comerciante. Nace así la etapa objetiva del Derecho Mercantil. La revolución industrial, los inventos importantes en la ciencia, exigieron esa objetivación que durante largo periodo inspiró a no pocos códigos en el mundo moderno. Por otro lado, las doctrinas liberales se desarrollaron en nuevas leyes protectoras de los intereses de la industria y del comercio, apuntalando el funcionamiento del sistema capitalista.

4.5.- CONCEPTOS DEL DERECHO MERCANTIL

4.5.1.- Concepto Subjetivo:

El Derecho Mercantil es el conjunto de principios doctrinarios y normas de derecho sustantivo que rigen la actividad de los comerciantes en su función profesional. Principió siendo un derecho que delimitaba un fuero especial, tanto en lo sustantivo como en lo objetivo. Por esta razón, la idea que se da desde este ángulo, se le conoce como concepto subjetivo, ya que el elemento principal a tomar en cuenta es el sujeto que interviene en el movimiento comercial.²⁵

4.5.2.- Concepto Objetivo:

El Derecho Mercantil es el conjunto de principios doctrinarios y normas de derecho sustantivo que rigen los actos objetivos de comercio. Este concepto es un aporte del Código de Napoleón. Como se decía que el Derecho Mercantil era un derecho de

²⁵ RENE ARTURO VILLEGAS LARA. Derecho mercantil guatemalteco tomo I, sexta edición 2004 editorial Universitaria.

clase, este código liberalizó la función de la ley y estableció un nuevo punto de referencia conceptual: el acto objetivo de comercio. Este concepto encontró la misma dificultad; precisar una idea sobre lo que es un acto de comercio. Las legislaciones se inclinaron en dos sentidos:²⁶

- Elaborar una lista de actos que debían considerarse mercantiles. Casi nunca la enumeración podía agotar el infinito mundo del comercio y siempre resultaba insuficiente; y
- Se establecían elementos que debían concurrir en un acto o negocio para deducir que se estaba ante un acto objetivo de comercio. Estos elementos eran; que fuera a título oneroso; que fuera sobre bienes muebles; y, que hubiera especulación.

4.5.3.- Concepto del Derecho Mercantil Guatemalteco:

Principiamos por dejar sentado que la actividad económica comercial no se rige únicamente por el Derecho Mercantil. Ella se ve afectada por otras ramas del saber jurídico. Pero, lo que nos interesa aquí es la ley mercantil; aunque es necesario repetir que el Código de Comercio no agota nuestro Derecho Mercantil vigente, sino que éste se integra por otras leyes ordinarias como la Ley de Bancos, la Ley de Almacenes Generales de Depósito, la Ley de Empresas Aseguradoras. A pesar de lo profuso que es la legislación en esta materia; creo que un concepto de Derecho Mercantil encuentre su materia en el Código de Comercio, ya que de su contenido se pueden extraer elementos generales para integrarlo.

"El Derecho Mercantil guatemalteco es el conjunto de normas jurídicas, codificadas o no, que rigen la actividad profesional de los comerciantes, las cosas o bienes mercantiles y la negociación jurídica mercantil".

4.6.- CARACTERÍSTICAS Y PRINCIPIOS DEL DERECHO MERCANTIL

Las características de toda rama del Derecho devienen de la materia que trata. En el caso del Derecho Mercantil, el comercio, que es su materia, tiene la particularidad de

²⁶ IBID

darse en masa, cambia constantemente en los modos de operar, exige rapidez en las formas de negociar, se desenvuelve a nivel nacional e internacional. Estas particularidades inciden en las características que se le señalan al Derecho Mercantil, encontrándose entre las más específicas, las siguientes:

- ✚ Es poco Formalista: La circulación para que sea fluida, exigen que la formalidad esté relegada a la mínima expresión, salvo en los casos en que su ausencia puede sacrificar la seguridad jurídica. Los negocios mercantiles se concretan en simples formalidades sólo explicables para un conjunto de relaciones que por su cantidad no podrían darse fácilmente de otra manera. Por ejemplo, la representación en lo civil exige un contrato de mandato; en cambio, la representación en materia de títulos de créditos se da por un sencillo endoso en procuración.
- ✚ Inspira Rapidez y Libertad en los Medios para Traficar: El poco formalismo comentado se relaciona con la agilidad del tráfico comercial. El comerciante debe negociar en cantidad y en el menor tiempo posible. Al mismo vive imaginando fórmulas que le permiten resultados empresariales exitosos por medio novedosas modalidades de contratar. Ello obliga a que el derecho funcione a la par de la realidad que se le presenta. Un Juez, por ejemplo, no podría negarse a resolver un conflicto de intereses en el campo comercial pretextando que un negocio no está regulado por el derecho vigente, ya que si en algún campo el contrato atípico se da con suma facilidad es en el mundo del hacer comercial.
- ✚ Adaptabilidad:
El comercio es una función humana que cambia día a día. Por diversos motivos; políticos, científicos, culturales, las formas de comerciar se desenvuelven progresivamente. De ello resulta que la legislación siempre va en zaga de la práctica. Entonces, una característica de este derecho para tomarse en cuenta es que, en su contexto general, debe irse adaptando a las condiciones reales del mismo fenómeno comercial.
- ✚ Tiende a ser Internacional: La producción de bienes y servicios no es exclusivamente para el comercio local de una sociedad organizada políticamente.

Se produce para el mercado interno; para el mercado internacional. Ello obliga a que las instituciones jurídicas tiendan a ser uniformes porque así se permite la facilidad del intercambio a nivel internacional.

- ✚ Posibilita la Seguridad del Tráfico Jurídico. El valor seguridad jurídica lo explica la Filosofía del Derecho como la observancia de mecanismos consagrados para el surgimiento de la normatividad, dentro de los cuales se encuentra la forma de contratar. ¿Cómo se garantiza entonces la seguridad si la formalidad es incipiente en el tráfico mercantil? En la observancia estricta de que la negociación mercantil está basada en la verdad sabida y la buena fe guardada, de manera que ningún acto posterior puede desvirtuar lo que las partes han querido al momento de obligarse.²⁷

❖ **Principios:**

- La buena fe;
- La verdad sabida;
- Toda prestación se presume onerosa
- Intención de lucro; y
- Ante la duda deben favorecerse las soluciones que hagan más segura la circulación.

4.7.- FUENTES DEL DERECHO MERCANTIL

La palabra fuentes del derecho significa origen, fenómeno de donde proviene. Nos ocuparemos únicamente de las fuentes formales del Derecho Mercantil, las cuales son:

1. La Costumbre
2. La Jurisprudencia
3. La Ley
4. La Doctrina
5. El Contrato

²⁷ Ibíd.

4.8.- LOS BUQUES

4.8.1.- Adquisición de la propiedad de los buques:

Los Buques mercantes constituirán una propiedad que se podrá adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en Derecho²⁸. La adquisición de un buque deberá constar en documento escrito, el cual no producirá efecto respecto a tercero si no se inscribe en el Registro Mercantil.

También se adquirirá la propiedad de un buque por la posesión de buena fe, continuada por tres años, con justo título debidamente registrado.

Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años para adquirir la propiedad.

El Capitán no podrá adquirir por prescripción el buque que mande.

Los participes en la propiedad de un buque gozarán del derecho de tanteo y retracto en las ventas hechas a extraños; pero sólo podrán utilizarlos dentro de los nueve días siguientes a la inscripción de la venta en el Registro y consignando en el acto.

Se entenderán siempre comprendidos en la venta del buque el aparejo, respetos, pertrechos y máquinas si fuere de vapor, perteneciente a él, que se hallen en la sazón en el dominio del vendedor.

No se consideran comprendidos en la venta, las armas, las municiones de guerra, los víveres ni el combustible.

El vendedor tendrá la obligación de entregar al comprador la certificación de la hoja de inscripción del buque en el Registro hasta la fecha de la venta.

²⁸ [HTTP://alex.com/vid/235369](http://alex.com/vid/235369)

4.9.- PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARÍTIMO

4.9.1.- El Propietario del Buque y el Naviero.

Que serán civilmente responsables de los actos del Capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo.

Naviero: es la persona encargada de avituallar o representar el buque en el puerto en que se halle. También es civilmente responsable de las indemnizaciones en favor de terceros a que diere lugar la conducta del Capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque~ pero podrá eximirse de ella haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias y de los fletes que hubiere devengada en el viaje.

Si dos o más personas fueren partícipes en la propiedad de un buque mercante, se presumirá constituida una compañía por los copropietarios. Esta compañía se regirá por los acuerdos de la mayoría de sus socios. Si los partícipes no fueran más de dos, decidirá la divergencia de parecer, en su caso, el voto del mayor partícipe. Si son iguales las participaciones, decidirá la suerte.

Los copropietarios de un buque serán civilmente responsables, en la proporción de su haber social, a las resultas de los actos del capitán. Cada copropietario podrá eximirse de esta responsabilidad por el abandono ante Notario de la parte de propiedad del buque que le corresponda.

Los socios copropietarios elegirán el gestor que haya de representarlos con el carácter de naviero. Ese nombramiento de director o naviero será revocable a voluntad de los asociados.

El Naviero, ya sea al mismo tiempo propietario del buque o ya gestor de un propietario de una asociación de copropietarios, deberá tener aptitud para comerciar y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia. El Naviero

representará la propiedad del buque y podrá, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio.

4.10.- DOTACIÓN DE UN BUQUE

Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de capitán a paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicio y, por tanto, estarán comprendidos en la dotación la tripulación, los pilotos, maquinistas, fogoneros y demás cargos de a bordo no especificados~ pero no lo estarán los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte.

4.11.- CAPITANES Y PATRONES DE BUQUES

Los Capitanes y patrones deberán ser españoles, tener aptitud legal para obligarse con arreglo al código de comercio español, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes, ordenanzas o reglamentos de marina o navegación, y no estar inhabilitados con arreglo a ellos para el ejercicio del cargo.

Si el dueño de un buque quisiere ser su capitán careciendo de aptitud legal para ello, se limitará a la administración económica del buque y encomendará la navegación a quien tenga la aptitud que exigen dichas ordenanzas y reglamentos.

4.11.1.- Facultades del Capitán o patrón de buques:

Nombrar o contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa.

Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme a las instrucciones que hubiese recibido del naviero.

Imponer, con sujeción a los contratos y a las leyes y reglamentos de la marina mercante, y estando a bordo, penas correccionales a los que dejen de cumplir sus

órdenes o falten a la disciplina, instruyendo, sobre los delitos cometidos a bordo en la mar, la correspondiente sumaria, que entregará a las autoridades que de ella deban conocer, en el primer puerto a que arribe.

Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero o su consignatario, obrando conforme a las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia velar por los intereses del propietario.

Tomar todas las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado, comprando al efecto lo que fuere necesario, siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero.

Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisas para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase a un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.

4.12.- OFICIALES Y TRIPULACIÓN DEL BUQUE

El Piloto: Para ser piloto será necesario: Reunir las condiciones que exijan las leyes o reglamentos de marina o navegación.

No estar inhabilitado con arreglo a ellos para el desempeño de su cargo.

El Piloto, como segundo jefe del buque, y mientras el naviero no acuerde otra cosa, sustituirá al capitán en los casos de ausencia, enfermedad o muerte, y entonces asumirá todas sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

El Piloto deberá ir provisto de las cartas de los mares en que va a navegar, de las tablas e instrumentos de reflexión que están en uso y son necesarios para el desempeño de su cargo, siendo responsable de los accidentes a que diere lugar por su omisión en esta parte.

El Piloto llevará particularmente y por sí un libro foliado y sellado en todas sus hojas, denominado Cuaderno de bitácora, con nota al principio, expresiva del número de las que contenga, firmado por la autoridad competente, y en él registrará diariamente las distancias, los rumbos navegados, la variación de la aguja, el abatimiento, la dirección y fuerza del viento, el estado de la atmósfera y del mar, el aparejo que se lleve largo, la latitud y longitud observada, el número de hornos encendidos, la presión del vapor, el número de revoluciones, y bajo el nombre de Acaecimientos, las maniobras que se ejecuten, los encuentros con otros buques, y todos los particulares y accidentes que ocurran durante su navegación.

El Contraмаestre; Serán obligaciones de éste:

- ❖ Vigilar la conservación del casco y aparejo del buque.
- ❖ Cuidar del buen orden del cargamento, manteniendo el buque expedito para la maniobra.
- ❖ Conservar el orden, la disciplina y el buen servicio de la tripulación, pidiéndole al capitán las órdenes e instrucciones convenientes y dándole pronto aviso de cualquier ocurrencia en que fuere necesaria la intervención de su autoridad.
- ❖ Designar a cada marinero el trabajo que debe hacer a bordo, conforme a las instrucciones recibidas y velar sobre su ejecución con puntualidad y exactitud.
- ❖ Encargarse por inventario del aparejo y todos los pertrechos del buque.
- ❖ El Maquinista Serán considerados como Oficiales de la nave, pero no ejercerán mando ni intervención sino en lo que se refiera al aparato motor.

Cuando existan dos o más maquinistas embarcados en un buque, hará uno de ellos de Jefe, y estarán a sus órdenes los demás y todo el personal de las máquinas;

tendrá además a su cargo el aparato motor, las piezas de repuesto, instrumentos y herramientas que al mismo conciernen, el combustible, las materias lubricadoras y cuanto, en fin constituya a bordo el cargo de maquinista.

Llevará un libro o registro titulado Cuaderno de máquinas, en el cual se anotarán todos los datos referentes al trabajo de las máquinas, como son, por ejemplo, el número de hornos encendidos, las presiones del vapor, el vacío del condensador, las temperaturas, el consumo de combustible.

4.13.- LA TRIPULACION DEL BUQUE:

El Capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente, y a falta de marineros españoles, podrá embarcar extranjeros avecindados en el país, sin que su número pueda exceder de la quinta parte de la tripulación.

Cuando en puertos extranjeros no encuentre el capitán suficiente número de tripulantes nacionales, podrá contemplar la tripulación con extranjeros, con anuencia del Cónsul o autoridades de marina.

El capitán cuidará de leerles los artículos del Código de Comercio que les conciernan, haciendo expresión de la lectura en el mismo documento.

Cada individuo de la tripulación podrá exigir al capitán una copia, firmada por éste, de la contrata y de la liquidación de sus haberes, tales como resulten del libro donde conste la dotación del buque.

El hombre de mar contratado para servir en un buque, no podrá rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo sino por impedimento legitimo que le hubiere sobrevenido.

Tampoco podrá pasar del servicio de un buque al de otro sin obtener permiso escrito del capitán de aquel en que estuviere.

Si, no habiendo obtenido esta licencia, el hombre de mar contratado en un buque se contratare en otro, será nulo el segundo contrato, y el capitán podrá elegir entre obligarle a cumplir el servicio a que primeramente se hubiere obligado o buscar a expensas de aquél quien le sustituya. Además perderá los salarios que hubiere devengado en su primer empeño, a beneficio del buque en que estaba contratado.

4.14.- CAUSAS DE DESPIDO DEL TRIPULANTE

El Capitán de un buque podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata, por justa causa, como cualquiera de las siguientes:

- Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque.
- Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina o cumplimiento del servicio.
- Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar.
- Embriaguez habitual.
- Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado.

4.14.1.- La deserción.

Podrá no obstante el capitán, antes de emprender el viaje, y sin expresar razón alguna, rehusar que vaya a bordo el hombre de mar que hubiese ajustado, y dejarlo en tierra, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si hiciese el servicio.

Comenzada la navegación, durante ésta y hasta concluido el viaje, no podrá el capitán abandonar a hombre alguno de su tripulación en tierra ni en mar, a menos de que, como reo de algún delito, proceda a su prisión y entrega a la autoridad competente en el primer puerto de arribada, caso para el capitán obligatorio.

4.14.2.- El Sobrecargo:

El sobrecargo desempeñará a bordo las funciones administrativas que les hubieren conferido el naviero o los cargadores; llevarán la cuenta y razón de sus operaciones

en un libro que tendrá las mismas circunstancias y requisitos exigidos al de contabilidad del capitán, y respetarán a éste en sus atribuciones como Jefe de la embarcación.

Las facultades y responsabilidades del capitán cesan con la presencia del sobrecargo, en cuanto a la parte de administración legítimamente conferida a éste, subsistiendo para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad y empleo.

4.15.- PASAJEROS DE BARCOS EN CRUCEROS O VIAJES POR MAR

Si el pasajero no llegare a bordo a la hora prefijada, o abandonare el buque sin permiso del capitán cuando éste estuviere pronto a salir de puerto, el Capitán podrá emprender el viaje y exigir el precio por entero.

El derecho al pasaje si fuese nominativo, no podrá transmitirse sin la aquiescencia del Capitán o consignatario.

Si antes de emprender el viaje el pasajero muriese, sus herederos no estarán obligados a satisfacer sino la mitad del pasaje convenido.

En el caso de recibirse otro pasajero en lugar del fallecido, no se deberá abonar alguno por dichos herederos.

En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el capitán estará autorizado para tomar respecto del cadáver las disposiciones que exijan las circunstancias, y guardar cuidadosamente los papeles y efectos que hallare a bordo pertenecientes al pasajero, observando el caso 10 artículo 612 del Código de Comercio a propósito de los individuos de la tripulación.

Si antes de emprender el viaje se suspendiese por culpa exclusiva del capitán o naviero, los pasajeros tendrán derecho a la devolución del pasaje y al resarcimiento

de daños y perjuicios pero si la suspensión fuera debida a caso fortuito o de fuerza mayor o a cualquiera otra causa independiente del capitán o naviero, los pasajeros sólo tendrán derecho a la devolución del pasaje.

En caso de interrupción del viaje comenzado, los pasajeros sólo estarán obligados a pagar el pasaje en proporción a la distancia recorrida, y sin derecho a resarcimiento de daños y perjuicios si la interrupción consistiese exclusivamente en el capitán. Si la interrupción procediese de la inhabilitación del buque, y el pasajero se conformase con esperar la reparación no podrá existirsele ningún aumento de precio del pasaje, pero será de su cuenta la manutención durante la estadía.

En caso de retardo de la salida del buque, los pasajeros tienen derecho a permanecer a bordo y a la alimentación por cuenta del buque, a menos que el retardo sea debido a caso fortuito o de fuerza mayor. Si el retardo excediera de diez días, tendrán derecho los pasajeros que lo soliciten a la devolución del pasaje; y si fuera debido exclusivamente -a culpa del capitán o naviero, podrán además reclamar renacimiento de daños y perjuicios.²⁹

²⁹ Artículo 874 Decreto número 2-70 Código de Comercio. Contrato de seguro: Por el contrato de seguro, el asegurador se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato, y el asegurado o tomador del seguro, se obliga a para la prima correspondiente.

CAPITULO V

PRESENTACIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En la realización del trabajo de campo, se llevo a cabo una entrevista dirigida directa y estrictamente a cuarenta Abogados y Notarios que conocieran del tema así como a Asesores de Agencias Navieras, cuyo contenido, resultado e interpretación es el siguiente:

La pregunta número 1, explicada en la gráfica del mismo número (ver Anexo 2) inquiría “¿Conoce usted que tipo de contratos marítimos se celebran con más frecuencia en Guatemala?”, los resultados obtenidos indican que el treinta por ciento (30%) que equivale a doce (12) de los profesionales encuestados dijeron que: Sí tenían un conocimiento regular de los contratos que se manejan dentro del derecho marítimo indicando que dentro de los mismos se encontraban los de los trabajadores embarcados y el de los trabajadores portuarios (contrato de trabajadores marítimos) así como también se encuentran los contratos de carga marítima, (fletadores y fletamentos marítimos) y otros contratos que son de suma importancia llevarlos a cabo ya que son un elemento esencial para el derecho mercantil marítimo, en tanto que el setenta por ciento (70%) de los entrevistados que equivale a veintiocho (28) profesionales en la materia, respondió que no, ya que es un área del derecho el cual no se involucran con frecuencia porque ésta zona occidental de Guatemala no maneja contratos marítimos a excepción de las sucursales de las Agencias Navieras que se encuentran por esta jurisdicción, como por ejemplo “Agexport”.

En base al resultado obtenido por esta pregunta, se puede determinar que en su mayoría los profesionales del Derecho específicamente en el Departamento de Quetzaltenango no estan familiarizados con el Derecho Mercantil Marítimo a lo cual deja muchos vacios al momento que querer obtener una información más puntual respecto al tema.

La pregunta número 2, explicada en la gráfica del mismo número (ver Anexo 2) indica “¿ Conoce usted sobre las normas legislativas que rigen el comercio marítimo dentro de Guatemala?”, los resultados obtenidos señalan que el dieciocho por ciento (18%) que equivale a siete (7) de los profesionales entrevistados dijeron que: Sí, que en su mayoría se tomaba la regulación que se encuentra tipificada en el Código de Comercio Guatemalteco ya que no existía ninguna Ley en la actualidad que rija en particular el Derecho Marítimo y por ende el Derecho Mercantil Marítimo en Guatemala, por lo que los que se manejan dentro de éste campo deben apegarse al Código antes mencionado como a los reglamentos del lugar donde se desenvuelve este tópico; en tanto que otro dieciocho por ciento (18%) que equivale igualmente a siete (7) profesionales respondieron que solamente para esa clase de rama jurídico social existía el Código de Comercio, en tanto el sesenta y cuatro por ciento (64%) de los entrevistados que equivale a veintiseis (26) profesionales y asesores, que no tenían pleno conocimiento de que Ley regulaba el Derecho Marítimo ya que ellos solamente trabajaban con las demás ramas del Derecho. En base al resultado obtenido por esta pregunta, se puede determinar que efectivamente no se conoce por parte de los profesionales en Derecho la regulación que se encuentra noramda para lo relativo del Derecho Mercantil Marítimo.

La pregunta número 3, explicada en la gráfica del mismo número (ver Anexo 2), indica “¿Conoce usted sobre el proceso que se debe llevar a cabo en relación a la transportación de mercaderías en la jurisdicción de Guatemala?”. Los resultados obtenidos señalan que el trece por ciento (13%) que equivale a cinco (5) de los entrevistados menciono que a grandes rasgos conocían el proceso que se lleva a cabo, pero que en particular el mismo se maneja en las portuarias que se encuentran en el País, principalmente en Puerto Quetzal y Santo Tomas de Castilla, así como las Agencias Navieras. Además que es importante resaltar que el servicio que brindan dichas portuarias no los hacen sujetos de importaciones y exportaciones ya que ellos simplemente son transporte como lo sería en la vía área o terrestre...Por lo que el ochenta y siete por ciento restante (87%) que equivale a treinta y cinco (35) de los profesionales entrevistados dijeron categóricamente que no conocían de los

procesos que se llevan a cabo en el área marítima ya que no se desenvuelven en esta rama. En base al resultado obtenido en esta pregunta denota que el Derecho Marítimo es muy amplio pero muy poco aplicado en esta región del país ya que como se mencionó la transportación de mercadería se lleva a cabo principalmente por las portuarias del país y que por lo tanto se carece de más interés para inmiscuirse en este tema.

La pregunta número 4, explicada en la gráfica del mismo número (ver Anexo 2), describe “¿ Conoce usted sobre el Derecho Marítimo?”. Los resultados obtenidos señalan que el treinta por ciento (30%) que equivale a doce (12) de los profesionales y asesores entrevistados indicará que Sí, contrario al otro setenta por ciento (70%) que equivale a veintiocho (28) de los entrevistados que contestó que NO. Esta interrogante nos deja claro que el derecho marítimo mercantil no es conocido y menos ejecutado por los profesionales en derecho de Quetzaltenango, mismo que es de suma relevancia ya que para ello tenemos un Código que lo tipifica parcialmente así como demás tratados y convenios internacionales que servirían para ampliar más el conocimiento de ello...

La pregunta número 5, explicada en la gráfica del mismo número (ver Anexo 2), indica “¿ Conoce usted las diferentes divisiones que existen en el Derecho Marítimo Mercantil en Guatemala?”. Los resultados obtenidos demuestran que el trece por ciento (13%) que equivale a cinco (5) de los entrevistados mencionaron que el Derecho Marítimo y en este caso mercantil es una gama y que por lo tanto en ella se encuentra una variedad de divisiones tomando desde punto de partida la regulación guatemalteca que se tiene para ello, asimismo tomar en cuenta los seguros marítimos, las contrataciones, las convenciones, los icoterms sobre el Derecho Marítimo y algo muy esencial que son las partes que intervienen y que hacen que todos los órganos involucrados funcionen por un mismo objetivo desde el principio hasta el final. En tanto que el ochenta y siete por ciento (87%) que equivale a treinta y cinco (35) de los entrevistados indicaron que alguna vez habían oído y conocido del Derecho Marítimo no habían profundizado sobre el mismo y que por ende no tenían

conocimiento de las divisiones que dicho tema posee. La entrevistas en particular sobre esta interrogante señala desde mi punto de vista un deficit al interés que se le da al Dereco Mercantil Marítimo ya que existe un conformismo de parte de profesionales que simplemente no buscan más allá y que en ello estan inmiscuidas las Universidades del país las cuales no le prestan la debid atención a esta rama del derecho la cual es muy amplia y sin duda de bastante utilidad para el comercio de Guatemala.

CONCLUSIONES

- ✓ El desconocimiento de este campo, hizo que se desarrollará la presente tesis a través de entrevistas directas y personales de funcionarios y empleados que tienen bajo su responsabilidad la diferentes actividades comerciales y mercantiles, específicamente en el Puerto Quetzal.
- ✓ Al estar desarrollando la presente tesis, la sustentante considera que el Derecho Marítimo Mercantil Guatemalteco en si es un campo totalmente desconocido dentro de la carrera de Abogado y Notario y Ciencias Jurídicas y Sociales.
- ✓ Se considera y concluye también que por la complejidad de esta actividad marítimo comercial, se basó la investigación en elementos bibliográficos, entrevistas y consultas directas de una manera superficial.
- ✓ El desarrollar de una manera más profunda la actividad en general del Derecho Marítimo Mercantil Guatemalteco era necesario tener más contenido bibliográfico, experiencias personales internas dentro de la Administración del Puerto Quetzal, actividades prácticas a desarrollar en barcos y oficinas coadyuvantes que tienen íntima relación administrativa en la realización y ejecución de convenios nacionales e internacionales en el Derecho Marítimo Mercantil.
- ✓ Por la escasa información, legislación y operatividad de la presente tesis, la sustentante tuvo una serie de limitaciones en la investigación, su actividad se circunscribió a escasa normativa contenida en el Código de Comercio, a la escasa reglamentación interna de los entes administrativos responsables de esta masa de transacciones comerciales marítimas mercantiles, por lo que en muchos casos, la operatividad se desarrolla y resuelve a través de la fuente del derecho como es la costumbre.

- ✓ Así como cualquier rama del Derecho, tanto el Derecho Mercantil como el Marítimo, poseen antecedentes históricos que han venido evolucionando con la ayuda de conceptos, características, principios, elementos y porque no decirlo las fuentes que han ayudado a coadyuvar el crecimiento de estas áreas de las Ciencias Jurídicas y Sociales.

- ✓ Los Acuerdos, Convenios y Tratados que se han suscrito en relación a Derecho Marítimo han valido para que se encuadre el servicio que prestan los transportes marítimos en el país de Guatemala entre sujetos activos del comercio por vía mar.

RECOMENDACIONES

- ✓ Las Universidades legalmente constituidas en la República de Guatemala y que tienen implementada la carrera de Abogado y Notario deben de promulgar dentro del pensum de la carrera el contenido de un curso específico que relacione directamente con la actividad del Derecho Mercantil Marítimo Guatemalteco, con el objeto de que el estudiante se inicié en el conocimiento de ésta rama del Derecho.
- ✓ Plantear en las personas y entes colegiados responsables en la legislación guatemalteca las iniciativas de Ley con el objeto de actualizar y sobre todo modernizar específicamente la legislación en el Derecho Marítimo Mercantil Guatemalteco.
- ✓ Que el estudiante de la carrera de Abogado y Notario tenga la oportunidad de conocer más sobre el Derecho Mercantil Marítimo a través de una legislación moderna y con visitas de campo al Puerto Quetzal en el Océano Pacífico del territorio guatemalteco, con el objeto de saber, conocer y exigir a las Autoridades respectivas un desarrollo integral en beneficio de la economía de nuestro país.
- ✓ Para enriquecer el conocimiento del estudiante es necesario que además de conocer aspectos prácticos en el desarrollo de transacciones comerciales marítimas nacionales e internacionales en forma personal visitando el Puerto Quetzal, la obligación de las Autoridades Universitarias de invitar durante los semestres de la carrera a personeros, funcionarios, empleados y toda aquella persona que este íntimamente relacionada a dicha actividad en el Puerto Quetzal, para que de una manera objetiva haga referencia sobre los movimientos internos que representa propiamente la actividad mercantil marítima en todos los puertos reconocidos internacional y legalmente en Guatemala.

- ✓ Por último considero de suma importancia hacer las ponencias ante el Congreso de la República a efecto se reforme el Código de Comercio en forma amplia el contenido de los Títulos I, II, III, IV, V, VI y VIII de una manera objetiva y práctica para que la actividad comercial marítima se desarrolle y ejercite con más facilidad para los comerciantes, en todo caso con mayor facilidad de asimilación y entendimiento para el estudiante de la carrera.

REFERENCIAS

Referencias Bibliográficas:

Villegas Lara René Arturo, Derecho Mercantil Guatemalteco, Tomo I, Sexta Edición 2004.

Villegas Lara, René Arturo, Derecho Mercantil Guatemalteco, Tomo II, Quinta Edición 2001

Brunetti Antonio, Derecho Marítimo Privado Italiano, Tomo I, Barcelona 1950.

Hernández Izal Santiago, Derecho Marítimo, Tomo II, Barcelona 1968.

Doctor, Arbolí González Alfonso, Tesis, El Riesgo en el Seguro del Transporte Marítimo, 1999.

Luque Talaván Miguel, Tesis, La Avería en el Tráfico Marítimo Mercantil Indiano, 1998.

Referencias Normativas:

Constitución Política de la República de Guatemala

Decreto Número 2-70, Código de Comercio.

Libro III del Decreto 2946 (Antiguo Código de Comercio) Títulos I, II, III, IV, V, VI VIII, vigente por el Decreto Número 2-70 del Congreso de la República “Disposiciones Derogatorias y Modificadorias”.

Referencias Electrónicas:

- El Riesgo en el Seguro de Transporte Marítimo; Dr. Alfonso Arbolí González
www.drecho.com/legislación/boe/categorias/788/remolque%20marítimo,%20SAhtm/.
- La Avería en el Tráfico Mercantil Indiano; Miguel Luque Tavalán;
<http://www.ucm.es/BUCM/revistas/ghi/11328312/articulos/RCHA9898110//3>
- Organización Marítima Internacional; <http://www.OIM.gt>
- Comité Marítimo Internacional; <http://www.CMI.gt>
- Código de Comercio del País de Honduras;
<http://www.honduraslegal.com/legislación/comercio.htm>.
- <http://Consitución.rediris.es/legis/1885/11885/11885-08-22/131.html>

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIBROS.

1. Cabanellas Guillermo. Diccionario de derecho usual. Editorias Heliasta. S.R.L. Tomo II. Onceava Edición. Buenos Aires Argentina.
2. Gutiérrez De Colmenares, Carmen María y Cahacon De Machado, Josefina. Introducción al derecho. Universidad Francisco Marroquín. Guatemala, 1990.
3. Aguilar Guerra, Vladimir Osman. Derecho De Obligaciones. Colección de Monografías Hispalense. Tercera Edición.
4. Brañas, Alfonso. Manual de derecho civil. Libros I, II, III. Editorial estudiantil fénix. Sexta Edición
5. Cabanellas Guillermo. Diccionario de derecho usual. Editorial Heliasta. Tomo V. Catorceava Edición. Buenos Aires, Argentina.
6. Cabanellas, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de derecho usual. Editorial Heliasta S.R.L.. Argentina. Tomos IV. Catorceava Edición.1979.
7. Contreras Ortiz, Rubén Alberto. Obligaciones y negocios jurídicos civiles (parte general). Instituto de investigaciones jurídicas.
8. Díaz González, Carmelo. Iniciación a los Estudios de Derecho Hipotecario. Tomo I Editorial Revista de Derecho Privado. Madrid, España.

9. Duarte, Erick Meza. Universidad De San Carlos de Guatemala, Apuntes de Derecho Administrativo.
 10. Escola, Héctor Jorge. Compendio de Derecho Administrativo. Tomo I. Ediciones Depalma. Buenos Aires, Argentina. 1990.
 11. Espín Cánovas, Diego. Manual de Derecho Civil Español. Vol. III. Obligaciones y Contratos. Cuarta Edición. Editorial Revista de Derecho Privado, Madrid, España. 1974.
 12. García Laguardia, Jorge Mario. Editorial Universitaria (1964). Antecedentes del seguro social en Guatemala “La responsabilidad civil y los Infortunios del trabajo.
 13. Licda. Rodríguez Velásquez de Villatoro, Hilda Violeta. Lecturas seleccionadas Casos de derecho civil III (Obligaciones). Editorial Estudiantil Fénix.
 14. Mazeaud, Henri y León. Lecciones de derecho civil. Vol. II. Ediciones Jurídicas Europa-América, Buenos Aires Argentina, 1969.
 15. Muñoz Nery Roberto, Muñoz Roldan Rodrigo. Derecho Registral Inmobiliario Guatemalteco. Infoconsult Editores. Primera Edición. 2005.
 16. Ortiz, Mario José. El deber de resarcir. Ediciones del Instituto.
 17. Osorio, Manuel. Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales. Primera Edición. Editorial Heliasta. S.R.L. Buenos Aires Argentina. 1794.
 18. Pérez Fernández del Catillo, Bernardo. Derecho Registral. Segunda Edición. Editorial Porrúa, S.A. México. 1991.
 19. Prado, Gerardo. Derecho Constitucional. Editorial Praxis
 20. Real Academia Española Diccionario De La Lengua Española. Vigésima Primera Edición. Editorial Espasa Calpe, S.A.
 21. Registro General de la Propiedad. Guía de Calificación Registral. Gestión 2004-2008.
 22. Tamayo Jaramillo, Javier. De La Responsabilidad Civil. Segunda Edición. Editorial Temis, S.A., Bogotá Colombia, 1986.
 23. Yungano. López Bolado Poggi. Bruno. Responsabilidad profesional de los médicos. Editorial Universidad.
- TESIS.

1. Abraham Herdez, José Heriberto Roberto Cabrera, (1992). “La responsabilidad civil en el proceso penal guatemalteco”. Universidad Rafael Landívar, Guatemala.
2. Azurdia Juárez, Ana Cristina. (2006). “La calificación registral y el derecho de propiedad frente a la suspensión de inscripción de un documento en el registro general de la propiedad como consecuencia de una solicitud de rechazo hecha por la superintendencia de administración tributaria SAT”. Universidad Rafael Lanivar.
3. Bejarano, Rosa del Carmen. (1991). “La acción o recurso de responsabilidad civil contra funcionarios públicos en Guatemala”. Universidad de San Carlos de Guatemala.
4. Cano Ordoñez, José Marcos. (1988). “La responsabilidad civil derivada de hechos lícitos e ilícitos en el orden civil penal”. Universidad de San Carlos de Guatemala.
5. Funes Villatoro, Amílcar Joselito. (2006). “La falta de implementación informática en la función del segundo registro de la propiedad”. Universidad Panamericana de Guatemala.
6. Hernández Flores, Erick Romualdo. (2005). “Implicaciones jurídicas en la inmovilización voluntaria de bienes registrados, en el registro general de la propiedad”. Universidad de San Carlos de Guatemala.
7. Hidalgo Portillo, Omar. (2006). “Demoras en las fases de inscripción de testimonios de escrituras de compra venta de inmuebles en el segundo registro de la propiedad”. Universidad Rafael Landívar.
8. Molina Herrera, Enrique Armando. 2002. “La carencia de un manual de las disposiciones legales y doctrinarias en el tratamiento de la sucesión hereditaria y su incidencia en el Registro de la Propiedad”. Universidad de San Carlos de Guatemala.
9. Morales Ruiz, Juan José. (1995). La validez de las cláusulas de exoneración de atenuación de la responsabilidad civil en la legislación guatemalteca, Universidad Rafael Lanivar, Guatemala.
10. Oliva Hurtarte, Nery. (1980). “La responsabilidad civil derivada del delito o extracontractual”. Universidad Mariano Gálvez, Guatemala.
11. Prado Ramírez, Wendy Lucrecia. (2006). “El principio de prioridad registral y su aplicación en el registro general de la propiedad”. Universidad Panamericana de Guatemala.

LEYES CONSULTADAS.

1. Código Civil Guatemalteco, Decreto Ley 106.
2. Constitución Política de la República de Guatemala.
3. Ley de Probidad y Responsabilidades de Funcionarios y Empleados Públicos.
Decreto Número 89-2002
4. Ley Del Servicio Civil. Decreto Número 1748

ANEXOS

ANEXO 1



GUIA DE ENTREVISTA

Facultades de Quetzaltenango

Universidad Rafael Landívar

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Entrevista sobre: **Derecho Mercantil Marítimo Guatemalteco.**

Entrevista para: **Asesores de Despachos que conozcan del tema, Asesores Jurídicos de Navieras.**

INSTRUCCIONES:

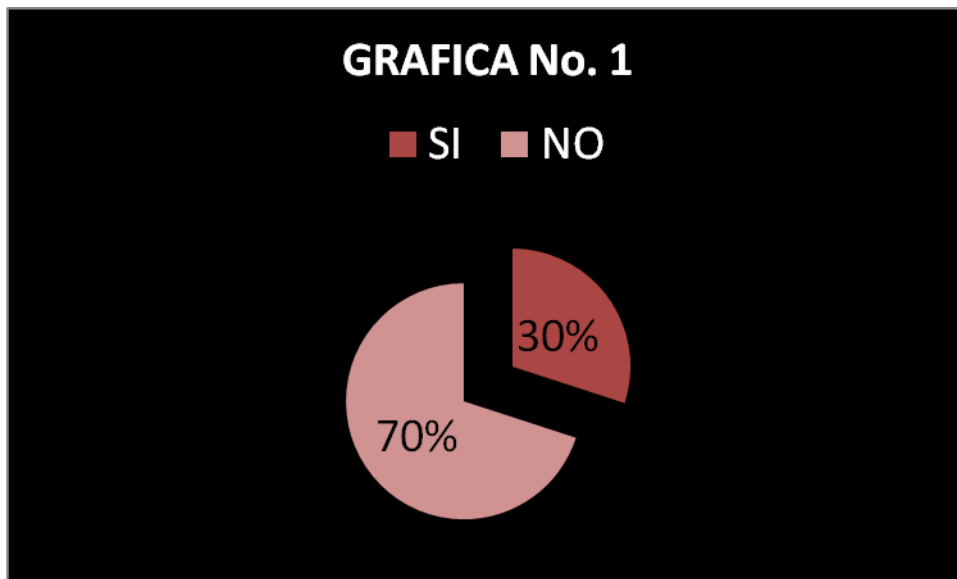
Con todo respeto ruego a usted se sirva responder las siguientes interrogantes de forma verbal, los datos que se manejarán serán utilizados de forma confidencial y con fines académicos.

1. Conoce usted que tipo de contratos marítimos se celebran con más frecuencia en Guatemala.
2. Conoce usted sobre las normas legislativas que rigen el comercio marítimo dentro de Guatemala.
3. Conoce usted sobre el proceso que se debe llevar a cabo en relación a la transportación de mercaderías en la jurisdicción de Guatemala.
4. Conoce usted sobre el Derecho Marítimo.
5. Conoce usted las diferentes divisiones que existen en el Derecho Marítimo Mercantil en Guatemala.

RESULTADOS EN FORMA GRÁFICA

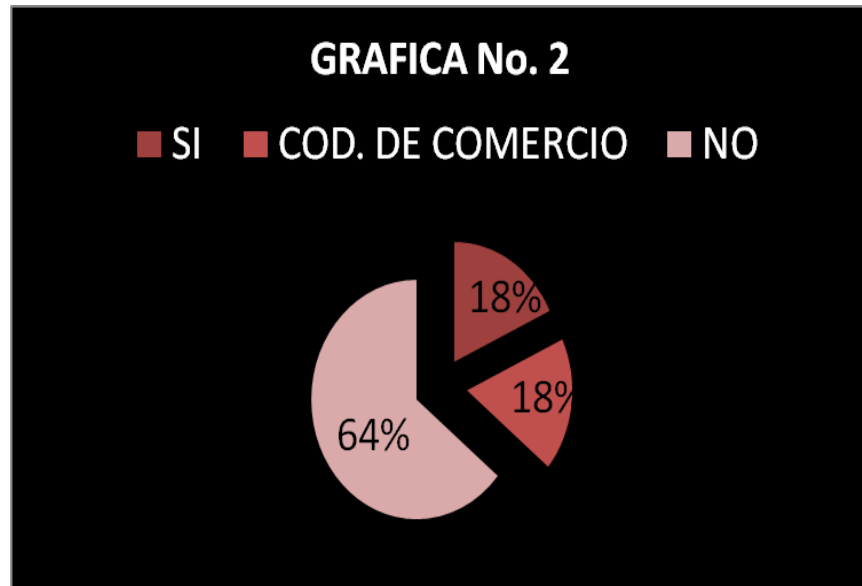
A continuación se presentan los resultados que se obtuvieron en esta investigación, se recurre a gráficas estadísticas debidamente desarrolladas, de la muestra total de cuarenta Abogados y Notarios que conocieran del tema así como de Asesores de Agencias Navieras en el área geográfica de Quetzaltenango y Puerto Quetzal.

1. ¿Conoce usted que tipo de contratos marítimos se celebran con más frecuencia en Guatemala?



30 % Igual a 12 Abogados y Notarios así como Asesores dijeron que SI.
70% Igual a 28 Abogados y Notarios así como Asesores dijeron que NO.

2. Conoce usted sobre las normas legislativas que rigen el comercio marítimo dentro de Guatemala?

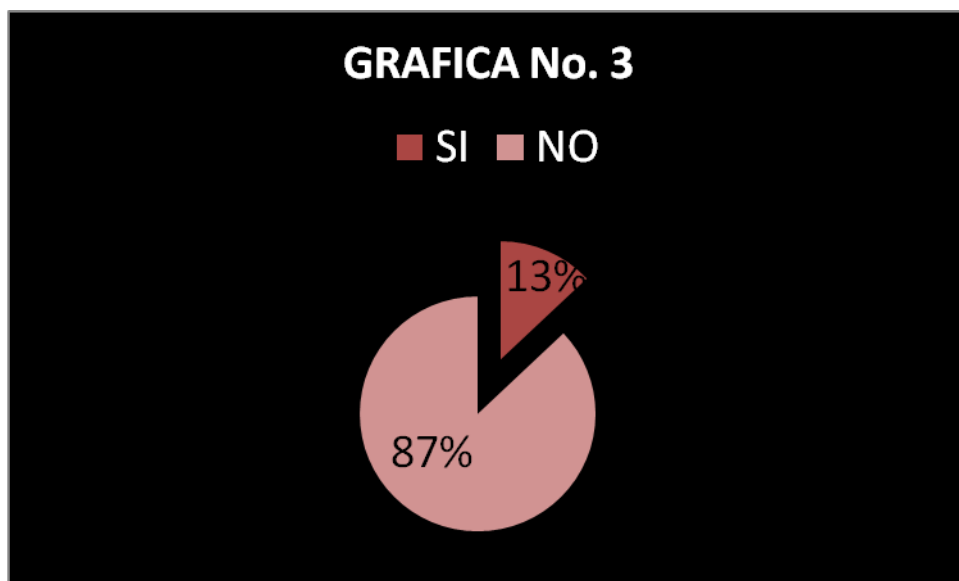


18% Igual a 7 Abogados y Notarios así como Asesores dijeron que SI.

18% Igual a 7 Abogados y Notarios así como Asesores dijeron que solamente el Código de Comercio.

64% Igual a 26 Abogados y Notarios así como Asesores dijeron que NO.

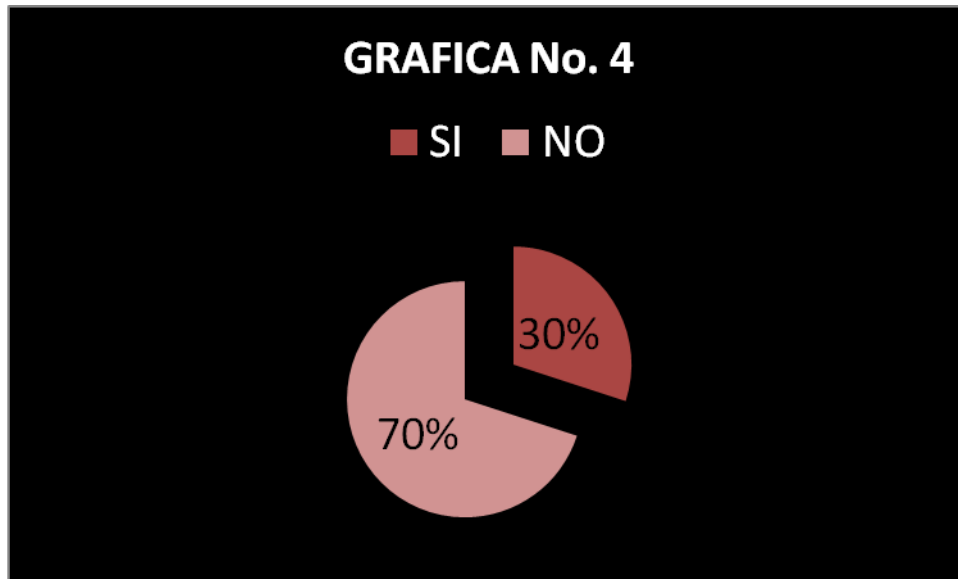
3. Conoce usted sobre el proceso que se debe llevar a cabo en relación a la transportación de mercaderías en la jurisdicción de Guatemala?



13% Igual a 5 Abogados y Notarios así como Asesores dijeron que SI.

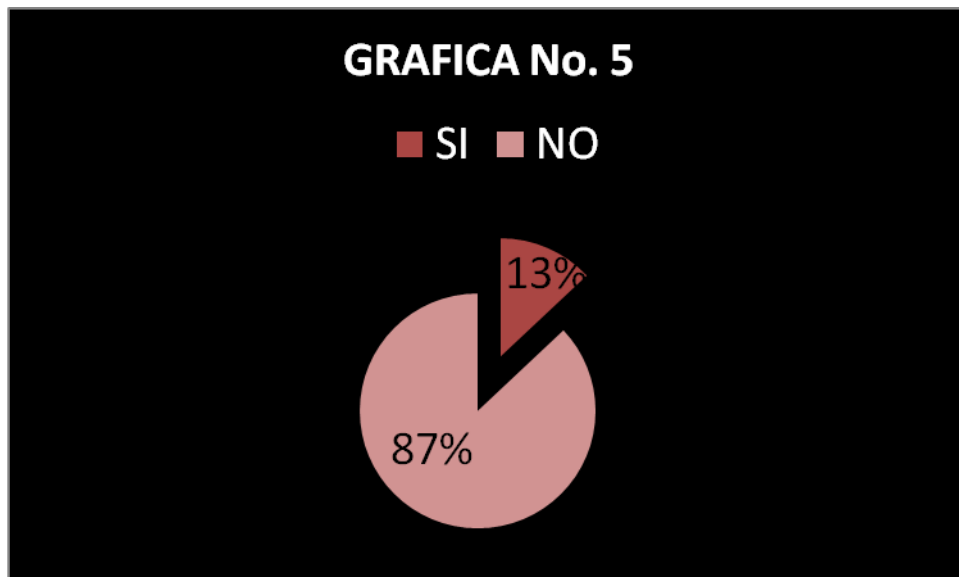
87% Igual a 35 Abogados y Notarios así como Asesores dijeron que NO.

4. Conoce usted sobre el Derecho Marítimo?



30% Igual a 12 Abogados y Notarios así como Asesores dijeron que SI.
70% Igual a 28 Abogados y Notarios así como Asesores dijeron que NO.

5. Conoce usted las diferentes divisiones que existen en el Derecho Marítimo Mercantil en Guatemala?



13% Igual a 5 Abogados y Notarios así como Asesores dijeron que SI.
87% Igual a 35 Abogados y Notarios así como Asesores dijeron que NO.

ANEXO 3
FOTOGRAFIAS





