

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

TRATADOS INTERNACIONALES EN MATERIA DE DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO Y SUS
CONSECUENCIAS JURÍDICAS EN EL DERECHO GUATEMALTECO
TESIS DE GRADO

MARIA FERNANDA SAPON FIGUEROA
CARNET 20601-08

QUETZALTENANGO, ENERO DE 2015
CAMPUS DE QUETZALTENANGO

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

TRATADOS INTERNACIONALES EN MATERIA DE DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO Y SUS
CONSECUENCIAS JURÍDICAS EN EL DERECHO GUATEMALTECO
TESIS DE GRADO

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

POR
MARIA FERNANDA SAPON FIGUEROA

PREVIO A CONFERÍRSELE
LOS TÍTULOS DE ABOGADA Y NOTARIA Y EL GRADO ACADÉMICO DE LICENCIADA EN CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

QUETZALTENANGO, ENERO 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: DR. CARLOS RAFAEL CABARRÚS PELLECCER, S. J.
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
VICEDECANO: MGTR. PABLO GERARDO HURTADO GARCÍA
SECRETARIO: MGTR. ALAN ALFREDO GONZÁLEZ DE LEÓN

NOMBRE DEL ASESOR DE TRABAJO DE GRADUACIÓN
LICDA. GABRIELA ISABEL QUIROA CABRERA

TERNA QUE PRACTICÓ LA EVALUACIÓN
MGTR. RONALD ESTUARDO RECINOS GOMEZ



AUTORIDADES DEL CAMPUS DE QUETZALTENANGO

DIRECTOR DE CAMPUS: ARQ. MANRIQUE SÁENZ CALDERÓN

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

SUBDIRECTOR DE GESTIÓN
GENERAL: P. MYNOR RODOLFO PINTO SOLÍS, S.J.

SUBDIRECTOR ACADÉMICO: ING. JORGE DERIK LIMA PAR

SUBDIRECTOR ADMINISTRATIVO: MGTR. ALBERTO AXT RODRÍGUEZ

Quetzaltenango, 22 de agosto de 2014

Señores

Coordinación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad Rafael Landívar

Campus Quetzaltenango

Ciudad

Respetables Señores:

De manera atenta y con el respeto que se merecen me dirijo a ustedes con el objeto de rendir el dictamen respectivo conforme al nombramiento que me fue otorgado para asesorar a la estudiante María Fernanda Sapón Figueroa, en la elaboración del trabajo de Tesis titulado "Tratados Internacionales en Materia de Derecho Mercantil Marítimo y sus consecuencias jurídicas en el Derecho guatemalteco", previo a su graduación de Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales y los títulos de Abogada y Notaria.

Es satisfactorio para mí, informarles que el estudiante María Fernanda Sapón Figueroa, realizó con mucha dedicación y diligencia su trabajo de Tesis, atendiendo todas las observaciones y sugerencias en la selección de tema, bibliografía y técnicas de investigación.

Es de hacer notar, que en la investigación realizada se puede observar una secuencia lógica y ordenada, que será de mucha utilidad en la formación técnica de los estudiantes y de apoyo y referencia para los profesionales de Derecho. Contando con conclusiones y recomendaciones, en las que se sintetizan los aspectos principales de los temas desarrollados, llenando los requisitos, formalidades y etapas de rigor que el presente trabajo de investigación amerita.

Por todo lo anterior al presentar este dictamen y cumpliendo con el cargo en mí depositado estimo conveniente darle mi aprobación al trabajo de tesis de la estudiante Sapón Figueroa para la finalidad a la que está designada.

Cordialmente,



Licenciada
Gabriela Isabel Quiroa Cabrera
Abogada y Notaria

Licda. Gabriela Isabel Quiroa Cabrera

Abogada y Notaria



Universidad
Rafael Landívar

Tradición Jesuita en Guatemala

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

No. 07408-2014

Orden de Impresión

De acuerdo a la aprobación de la Evaluación del Trabajo de Graduación en la variante Tesis de Grado de la estudiante MARIA FERNANDA SAPON FIGUEROA, Carnet 20601-08 en la carrera LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES, del Campus de Quetzaltenango, que consta en el Acta No. 07464-2014 de fecha 14 de octubre de 2014, se autoriza la impresión digital del trabajo titulado:

**TRATADOS INTERNACIONALES EN MATERIA DE DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO Y
SUS CONSECUENCIAS JURÍDICAS EN EL DERECHO GUATEMALTECO**

Previo a conferírsele los títulos de ABOGADA Y NOTARIA y el grado académico de LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Dado en la ciudad de Guatemala de la Asunción, a los 6 días del mes de enero del año 2015.


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



Agradecimientos

A Dios quien es mi dador de vida y la más grande fuente de inspiración para mi, por darme la sabiduría y el conocimiento necesario para cumplir mis metas y sueños.

A mis padres por su entrega, ejemplo, esfuerzo, dedicación, consejos y amor incondicional por ser mi ejemplo a seguir y forjarme en la carrera de la vida.

A mi hija Valentina por ser mis ganas de luchar y querer ser alguien mejor, y comprender el tiempo que tuve que dedicarle a mis estudios.

A mis hermanos, Ammy por tu apoyo incondicional en la recta final y todos tus consejos que me regalaste durante toda mi carrera, y Pablo por contar siempre con tu apoyo, los amo.

A mis sobrinos Alessandro, Pablo, Diego y Sebastián, por darme alegrías y palabras de apoyo siempre en la etapa de estudiante los amo.

A mi abuelita Lalita por la sabiduría de sus consejos y por sus oraciones.

A Fabricio Rojas por ser mi mejor amigo, por su amor, apoyo y comprensión.

A mis mejores amigas Sarita, Vilmita, Heydi y Claudia por su apoyo incondicional, por su amistad y consejos, las quiero mucho.

A mi asesora de tesis Licenciada Gabriela Isabel Quiroa Cabrera, por su amistad y tiempo dedicado en la preparación de mi tesis.

A Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de Universidad Rafael Landívar, Campus de Quetzaltenango.

Dedicatoria

A Dios Padre, Hijo y Espíritu Santo, Por ser fuente inagotable de sabiduría, por su infinita misericordia y grande amor a mi persona, eres y serás el gran amor de mi vida.

A Guillermo Sapón y Liliana Figueroa, mis amados padres, como muestra de agradecimiento y una pequeña recompensa al gran esfuerzo que hicieron, y ser en cada etapa de mi vida el mejor ejemplo, los amo.

A Valentina, mi hija, como muestra del gran amor que le tengo y para que este triunfo le sirva como guía para su futuro.

INDICE

INTRODUCCION.....	1
-------------------	---

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL DERECHO MERCANTIL MARITIMO.....	4
---	---

1.1 Antecedentes Históricos.....	4
----------------------------------	---

1.1.1 Edad Antigua.....	5
-------------------------	---

1.1.2 Civilización Maya y Rutas de Navegación.....	6
--	---

1.1.3 Códigos y Leyes más Importantes en la Historia.....	8
---	---

1.1.4 Edad Media.....	9
-----------------------	---

1.1.5 Edad Moderna.....	10
-------------------------	----

1.1.6 Del Derecho Marítimo en la Epoca Actual.....	11
--	----

CAPITULO II

DERECHO MARITIMO.....	15
-----------------------	----

2.1 Fuentes del Derecho Marítimo.....	15
---------------------------------------	----

2.2 Contenido del Derecho Marítimo.....	23
---	----

2.2.1 Objeto del Derecho Mercantil Marítimo.....	23
--	----

2.2.2 Sujetos.....	24
--------------------	----

2.2.3 Contratación Marítima.....	27
----------------------------------	----

2.2.4 Comercio Marítimo.....	28
------------------------------	----

2.3 Características del Derecho Mercantil Marítimo.....	28
---	----

2.4 Derecho Mercantil Marítimo.....	31
-------------------------------------	----

2.4.1 Derecho Mercantil Marítimo.....	31
---------------------------------------	----

2.5 Conceptos básicos de Derecho Mercantil Marítimo.....	36
--	----

2.5.1 Derecho Marítimo.....	36
-----------------------------	----

2.5.2 Derecho Marítimo Internacional.....	41
---	----

2.5.3 Alta Mar.....	41
---------------------	----

2.5.4 Mar Territorial.....	42
2.5.5 Buque	42
2.5.6 Transporte Marítimo.....	44
2.6 Otras Ramas con las que se Relaciona el Derecho Mercantil Marítimo.....	45

CAPITULO III

MARCO LEGAL MARITIMO.....	49
3.1 Estado Actual del Derecho Marítimo.....	49
3.1.1 El Proceso de Unificación del Derecho Marítimo.....	50
3.2 Fundamentos para la Modernización y Armonización de la Legislación Comercial Maritima.....	51
3.3 Marco legal en Guatemala.....	52
3.4 Principales Organizaciones Internacionales en Materia de Derecho Marítimo y Derecho Mercantil.....	58
3.4.1 Organización Marítima Internacional –OMI-	58
3.4.2 Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional – NUDMI.....	62
3.4.3 Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo –	63
UNCTAD	63
3.4.4 Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo –COCATRAM-	64
3.5 Tratados y Convenios Internacionales en Materia Mercantil Marítima.....	66
3.5.1 Convención Relativa a la Organización Marítima Intergubernamental, (OMI) 1948.....	66
3.5.2 Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), 1982	68
3.5.3 Convenio Internacional sobre las Líneas de Carga (OMI), 1966	70
3.5.4 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar	72
(SOLAS) (OMI) 1974.....	72
3.5.5 Protocolo relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (OMI) 1988	74
3.4.6 Convenio de las Naciones Unidas Sobre Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo. Reglas de Hamburgo (UNCITRAL)	76
3.5.7 Otros Códigos Internacionales	81

CAPITULO IV

PRESENTACION, DISCUSIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	85
4.1 De las Entrevistas Dirigidas a los Expertos en Derecho Marítimo.....	85
CONCLUSIONES.....	102
RECOMENDACIONES.....	:105
REFERENCIAS.....	106

Resumen

Es el Derecho Mercantil Marítimo, la razón del porqué se realiza este trabajo de tesis. De una manera generalizada se expone al Derecho Marítimo como fuente principal de la rama que se analizará, los antecedentes del comercio a través del tiempo, su naturaleza, sus fuentes, características que lo representan, las definiciones más importantes en la actividad marítima, los sujetos que participan dentro de esta, y su importante participación dentro de la actividad comercial. Asimismo se explica la relación del Derecho Mercantil Marítimo con otras ramas del Derecho y la influencia en su configuración.

Seguidamente se desarrolla el marco legal del Derecho Marítimo Mercantil, tanto en el ámbito nacional, como internacional. La legislación guatemalteca y el análisis al Libro III que regula el Comercio Marítimo del antiguo Código de Comercio que aun es vigente. También se aborda las Organizaciones internacionales que regulan y coordinan la actividad marítima a nivel mundial y el comercio para así terminar con un estudio y análisis de los Tratados Internacionales que en Materia Mercantil son los más importantes.

INTRODUCCION.

El siguiente trabajo de investigación pretende ser un instrumento de estudio en la labor diaria del estudiante de Derecho, abogado y/o cualquier otro que se interese en el Derecho Marítimo, y así aportar a la bibliografía marítima que en Guatemala se ha vuelto tan escasa e insuficiente por el poco conocimiento que se tiene de este y que en las Universidades del país se ha olvidado o no se menciona por la falta de conocimiento de la regulación de sus normas, por ende si no hay regulación no hay aplicación y de no ser así no se puede saber exactamente si existe o no, salvo lo que se menciona de manera muy generalizada en los libros de Derecho Mercantil o Derecho Internacional que lo incluyen como un tema de estudio en la que no se le da la importancia que merece y que para el estudiante de Derecho suena escasa y representa un tema que no es suficientemente claro y de interés.

El tipo de investigación que se desarrolla es monográfica propositiva, pues desarrolla todo en cuanto a las generalidades del Derecho Marítimo y describe la actividad mercantil marítima desde los antecedentes históricos, hasta su desarrollo en la actualidad, las limitaciones que tiene este y los aportes del mismo al estudio del Derecho, dejando una reseña de consulta bibliográfica para futuras investigaciones y despertando el interés en quien la lea para la materia del Derecho Mercantil Marítimo. Expone al Derecho Marítimo en general, sus características, aportes, los sujetos que participan dentro del él y la participación que realiza en la actividad comercial para así convertirse en una rama autónoma del Derecho de la cual posee su propia doctrina, principios y normativa. Se realiza un estudio de la relación que tiene con otras ramas del Derecho. También se desarrolla un análisis concreto y objetivo de la legislación nacional e internacional en materia mercantil marítima.

En este sentido siendo el objeto de principal del presente trabajo la legislación internacional y el marco legal y sistema guatemalteco se realiza un análisis concreto enfatizándose en el Acuerdo Gubernativo 2946 del Código de Comercio de 1942 siendo el único título no derogado el Libro III referente al Comercio Marítimo y que al

encontrarse dentro de las normas vigentes no positivas que al no aplicarse, se torna un tanto desconocida para muchos. Por lo cual al momento de plantearse el objetivo de la presente tesis se encontró como dificultad el escaso conocimiento del tema en cuanto a su ordenamiento jurídico y como se regula la actividad marítima se conoce que es la costumbre y los tratados internacionales los que rigen la actividad y la hacen posible. Por lo tanto se sintetizará el rol de los tratados más importantes y su funcionamiento como fuente directa de la actividad comercial en las vías navegables.

Al hacer un estudio y análisis jurídico referente al Derecho Mercantil Marítimo se hace importante conocer el contenido en el Código de Comercio guatemalteco y su aplicación en relación con los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala y su desempeño actualmente, investigando y conociendo cómo Guatemala actúa evidenciando la existencia de la vigencia del Libro III del Código de Comercio y las carencias que contiene el mismo.

Parte importante del Comercio Guatemalteco de importación y exportación se lleva a cabo por vía marítima y es ahí donde se desprende la necesidad de su análisis jurídico para el estudioso y abogado dedicado e interesado al Derecho Mercantil y el conocimiento de esas consecuencias jurídicas que tiene en su regulación internacional y nacional y su actividad actual marítima dentro de los diferentes puertos del país. Ante esta realidad el estudio y análisis del mismo se hace necesario para el desarrollo de los conocimientos básicos respectivos al Derecho Marítimo.

Se delimita el estudio jurídico del trabajo de tesis al territorio guatemalteco y su legislación interna y las consecuencias jurídicas que tengan los tratados y convenios internacionales en materia de Derecho Mercantil Marítimo con las organizaciones internacionales que serán objeto de estudio como partes dispositivas de los instrumentos internacionales que se analizarán.

Por lo tanto y como consecuencia de lo expuesto lo que se pretende es realizar un aporte con esta investigación para así abrir un nuevo campo y despertar el interés que

en la actualidad se desconoce en materia mercantil marítima, dejar un estudio y análisis jurídico en legislación interna y externa y las consecuencias jurídicas sobre el Derecho guatemalteco el cual es de importante trascendencia para el comercio de importación y exportación.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL DERECHO MERCANTIL MARITIMO.

1.1 Antecedentes Históricos.

Vale la pena resaltar que antes que todo origen a cualquier tipo de Derecho, nace por la necesidad de regir una conducta humana y esa convivencia entre los mismos para lo cual el hombre mismo lo crea como necesidad para lograr esa sana convivencia. Y es de aquí de donde parten los demás derechos y es el caso del Derecho Marítimo en general, a los cuales unos autores lo denominan Derecho de la Navegación Marítima.

El Derecho Marítimo, como medio de transporte comercial o de mercado, data desde antes de la era cristiana. En el recuento de la historia data una leyenda del origen de la navegación donde cuenta que un hombre primitivo que arrastrado por el agua logró subirse a un tronco y recorrer una distancia larga que es considerable para un tronco, lo que no solo le permitió salvar su vida, sino también, darse cuenta que el medio que utilizó sirvió para recorrer una distancia en el agua, utilizando remansos de ríos, lagos o del mar.

Autores como Villegas Lara le aluden el origen de la navegación a los fenicios y cretenses a los cuales se les atribuye la iniciación de la utilización de la navegación, ya que realizaban sus actividades comerciales por medio del Mar Mediterráneo.

*“Es sabido que en el Imperio Romano se utilizaban barcos de vela o de remo para desplazar a sus legiones, hasta donde llegaba su dominio, lo cual también tenía incidencia en la actividad comercial de sus colonias”.*¹ Indudablemente con el paso del tiempo comerciar por la vía marítima se convirtió en un panorama más sencillo para las poblaciones que no tenían que utilizar una vía terrestre que se hacía un tanto más complicada, y en los cuales se encontraban más obstáculos, con el paso del tiempo los barcos y las naves marítimas se fueron perfeccionando en su fabricación y fueron

¹ Villegas Lara, René Arturo. “Derecho Mercantil Guatemalteco” Tomo III, Sexta edición, Editorial Universitaria Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 2006. Pág. 331

cubriendo las necesidades de ese tiempo dependiendo la actividad que se estuviese realizando.

1.1.1 Edad Antigua.

La idea de aprovechar los ríos, los lagos y los mares como vías de comunicación debió ser coetánea de las luchas y posterior a los primeros cambios entre tribus vecinas, especialmente cuando las comunicaciones terrestres no tenían caminos fáciles y seguros, ni vehículos deslizables y proporcionados, ni fuerzas adecuadas de tracción.² Para lo cual las primeras civilizaciones crean la necesidad como anteriormente se planteo, de un canal o medio por el cual se les facilitara el transporte y el comercio que desde el inicio del hombre nació con este por el afán de sobrevivencia.

Antonio Brunetti, citado por Erick Spiegelger, menciona que dentro de los testimonios más antiguos del Derecho Marítimo se encuentran el de la civilización Egipcia con el Código de Hammurabi el cual se remonta al 2100 antes de Cristo, “...*que consta de 282 párrafos (de los cuales faltan 35, y que resulta ser el monumento más antiguo que se conoce, contiene artículos (234 a 240; 275 a 277) relacionadas con las construcciones navales, las medidas de los fletes, las convenciones sobre enrolamiento la responsabilidad del transportista, etc.*”³ La cual confirma la actividad de esta civilización la que posiblemente fue llevada a través del Rio Nilo y que ya existía una actividad de navegación, o del comercio naval.

En Grecia también la actividad de navegación tuvo sus orígenes en la edad antigua, “*Recordando la “Lex Rhodia de Jactu”, incorporada posteriormente al título II del libro XIV del Digesto de Justiniano, diremos que Atenas tuvo también su Derecho del Mar, que hemos conocido en parte a través del Desmóstense y Esquines*”⁴ y que

² Bolaffio, Leon. Derecho Mercantil (Curso General), 1ra. Edición, Editorial REUS, S.A. Madrid 1935Pág. 309

³ Spiegelger Herrera, Erick Rodrigo. Nociones Generales, Historia y Fuentes del Derecho Marítimo en Centroamérica, Universidad Rafael Landívar, Guatemala, 2011 Pág. 23

⁴ Coronado Conde, Luis Rolando. Título tesis: Breve Introducción al Derecho Marítimo Guatemalteco y Centroamericano, Universidad Rafael Landívar, Guatemala, 1977. Pág. 4

posteriormente se fue perfeccionando y evolucionando y tuvieron influencia en otras civilizaciones.

“Tal es el caso del Imperio Romano, los cuales legislaron sobre esta materia en distintos cuerpos legales: el Código de Justiniano y el Código de Teodosiano. Los romanos legislaron sobre esta materia influenciados por los griegos, y rindieron homenaje en su legislación, a los juristas y a las leyes rodias. Asimismo emitieron leyes regulando el transporte de pasajeros por mar.”⁵

1.1.2 Civilización Maya y rutas de navegación.

La civilización maya, considerada por los historiadores y los antropólogos como una de las grandes civilizaciones de la edad antigua y que apporto grandes avances a la humanidad, caracterizándose por sus logros en los avances en la matemática, astrología y arquitectura.

A pesar que conocimos a la civilización maya como un gran aporte a la humanidad desconocemos su actividad navegante, Ortega, citado por Spiegeler afirma: *“que los mayas desde sus inicios buscaron las técnicas y medio para surcar los mares, ríos, y lagunas. Después de un largo proceso de ensayos y experimentación, lograron dominar el arte náutico y desarrollar un complejo sistema de señalización costera que les permitió la pervivencia en la navegación en forma integral, de lo anterior se desprende el diseño y la construcción de embarcaciones eficientes para enfrentar las travesías fluvial, lacustre y marítima”*.⁶ Por lo que se llega a suponer que así como en la misma construcción de los templos y la arquitectura en piedra realizada tenían y contaban con los mismos medios para una arquitectura náutica para hacer ese comercio marítimo efectivo y duradero.

⁵ Ibíd. Pág. 5

⁶ Spiegeler, Erick, Óp. Cit. Pág. 25

Los mayas en algún momento de su historia, se considero que descubrieron y se abrieron paso en las aguas del Caribe y del Pacifico, iniciándose así en la famosa, actividad mercantil marítima. Sigue Ortega explicando en su libro de historia guatemalteca titulado “Los Marinos” que el inicio de esta actividad comercial “...se remonta al período Clásico Tardío, consolidándose el desarrollo de la navegación al final del periodo post clásico con la llegada a la costa este de grupos mexicanizados portadores de una cultura marítima, me refiero a los “putunes o itzáes” navegantes y mercaderes marinos, a los cuales se refieren los estudios en el tema, como “Los fenicios del Nuevo Mundo”⁷ Si se mencionan a este tipo de grupos dentro de la actividad mercante es porque cobra gran importancia, puesto que no solo se desarrollan como puntos de apoyo a los navegantes, así como también el sistema de marcaciones, como parangón de los faros de la actualidad, lo que facilitaba a los mercantes o navegantes arribar sus naves o buques a su destino.

Dentro de las rutas de navegación marítima empleadas por los mayas, existía una ruta que podía ir desde el Golfo de México hasta Honduras, esto basándose en las peregrinaciones que partían desde Potochán al santuario de la Diosa Ix-chel en Cozumel, además existen referencias y preceptos históricos de los cronistas sobre el tráfico comercial que existía entre distintos pueblos de Yucatán con Honduras.⁸

Una de las citas que hace Ortega, quien a su vez cita a J.E.S. Thompson, son las de Bernal Diaz del Castillo en su crónica “Historia verdadera de la conquista de la Nueva España”, en donde se describe la navegación de canoas en las costas norestes de Yucatán, cita que se transcribe a continuación:

“Una mañana que fueron cuatro de marzo vimos venir diez canoas muy grandes. Que se dicen piraguas, llenas de indios naturales de aquella poblazón, y venían a remo y vela. Son hechas a manera de artesas, y son grandes y de maderos gruesos y cavados

⁷ Spiegel, Erick. Óp. Cit. Pág. 25

⁸ Spiegel, Erick. Óp. Cit. Pág. 27

de arte que están huecos; y todos son de un madero y hay muchos de ellos en que caben cuarenta indios...”⁹

Bartolomé de las Casas, quien en su crónica “Historia de las Indias”, describe el siguiente acontecimiento: “... en esta isla de los Guanajes o Guanaja, llegó una canoa llena de indios tan luenga como una galera de ocho pies de ancho; venia cargada de mercancías del Occidente y debía ser cierto, de tierra de Yucatán, porque esta cerca de allí, obra de 30 leguas o poco más... Venían en la canoa hasta 25 hombres...”¹⁰

A lo que se puede concluir al tomar el sentido de las palabras de un cronista de esa época se refiere a esa actividad y constituyen a que estos son solo uno de los pocos escritos que describen esa actividad comercial marítima y esa actividad de navegación que realizaban con tanta frecuencia y ya era vista como una actividad normal y que servía como desarrollo, otra de los puntos que ambos cronistas denotan en sus escritos que la civilización maya ya era una población que sabía de que se trataba la navegación y como hacer uso de los medios para la realización de esta, y la arquitectura mercante que utilizaron en las naves puesto que tenían la capacidad suficiente, para soportar cargas de más de quince hombres. Por lo que se concluye que la civilización maya a pesar de no conocerse su actividad mercante, ya sabían de esta, y tenían una organización quizás tan buena como la que desempeñaban en tierra.

1.1.3 Códigos y Leyes más importantes en la Historia .

a) El Código del Manú, esta es una de las leyes más antiguas en su clase, la cual ya regulaba todo el tratamiento mercante que estuviera referida a las aguas.

b) En el Derecho Romano, el Código de Justiniano destaca con su figura conocida como la excercitoria actione, que es “*el trasplante, al derecho del mar, de la institoria actione,...* El Código de Jusitiniانو extiende esta acción al tráfico por mar: quienes

⁹ Spiegeler, Erick. Óp. Cit. Pág. 28

¹⁰ Spiegeler, Erick. Óp. Cit. Pág. 28

habían tratado con el capitán podían ejercitar su acción contra el propietario del navío”

11

c) Las Tablas de Amalfi, las cuales contenían sentencias en una colección que se denominó Tabla Amalfiana, cuyo contenido fue aplicado en toda la cuenca del Mediterráneo. Azuni, dice que *“hasta Constantinopla enviaba a Amalfi sus casos marítimos, para obtener “juicios equitativos”*.¹²

d) Los roles de Olerón, que es una compilación de sentencias que contienen, en 47 artículos, una amplia compilación de las costumbres marítimas que se observaban en los puertos franceses de la costa del Atlántico. Promulgadas en el año de 1150 y que la primera publicación apareció en 1266.¹³ Estos en su tiempo tuvieron un rol muy importante y cobraron auge en España al ser aceptados por estos y en Inglaterra y en los puertos del Mar del Norte y del Báltico.

e) El Libro Negro del Almirantazgo, es una compilación de leyes inglesas marítimas y tiene una influencia muy marcada por la de los Roles de Olerón.

f) La legislación española, es de gran importancia para el Derecho Marítimo actual puesto que constituyen para nosotros nuestro antiguo Derecho Marítimo positivo, por la vigilancia que tuvieron en la época colonial. Debemos señalar como referencias de estas, Las Partidas del Rey Alfonso el Sabio (1266), Las Ordenanzas de Sevilla, que datan del siglo XIV, y las Ordenanzas y Estatutos de la Casa de la Contratación de Sevilla, de 1566. Esta última contiene una concepción muy completa sobre el seguro marítimo.

1.1.4 Edad Media.

En la Edad Media el Derecho Marítimo continúa su curso como lo había venido siguiendo por el Derecho Romano y adoptadas por las *“Consuetudo”*.

¹¹ Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. México. Editorial Porrúa. 2da. Edición. 2004. Pág. 10

¹² Coronado, Luis. Óp. Cit. Pág. 5

¹³ Coronado, Luis. Óp. Cit. Pág. 5

De la maduración de este Derecho desarrollado a lo largo de todos estos siglos y en amalgama de distintos usos y costumbres de este Derecho cuasi universal, al menos en el mundo Mediterráneo, fue finalmente recogido por el Consulado del Mar.¹⁴

Las pretensiones de varios gobiernos sobre vastas zonas marítimas, si bien nunca se refirieron al mar en general, tenían como consecuencia limitar en tal forma la navegación en alta mar, que el principio nacido en Roma se volvía impracticable. Al llegar la época de los grandes descubrimientos y sus grandes transformaciones en los órdenes económico, político y social, el problema de los que reclamaban derecho exclusivo sobre determinadas zonas marítimas del viejo continente se agigantó, y fueron los Iberos los que lograron conquistar esa zona marítima. España domina gran parte de las zonas marítimas por medio de la Corona Española, dentro de las obligaciones que se reclamaban entre naciones era el de rendir honores a la bandera del Estado que reclamaba soberanía, como reconocimiento de ella, en ocasiones se les obligaba al pago de peajes, se les prohibía la pesca, y hasta se les impedía toda navegación. Todo esto respecto al Océano Pacífico e Indico.

1.1.5 Edad Moderna.

En esta época cabe resaltar que la Ordenanza sobre la Marina que emitió Luis XIV, que actuó como antecedente al Código de Napoleón del 25 de septiembre del año 1807. Y la famosa Ordenanza inglesa de Cromwell, que influyó enormemente en el desarrollo y fomento de la marina de Inglaterra.

Pero es importante mencionar que de las leyes que tuvieron gran influencia para los países centroamericanos y de los cuales estos hicieron una reproducción de esos códigos incluyendo al de Guatemala con el Código de 1877 fueron los códigos o leyes europeas, puesto que *después del Código Francés que tiene su originalidad propia se encuentra el Código Español de 1839, el Código Portugués de 1883 y el de República de Argentina de 1859. Después de estos tres códigos la legislación centroamericana se*

¹⁴ Spigeler, Erick. Óp. Cit. Pág. 38

*centra en puntos que versan sobre estos y son en general una reproducción sistemática de lo que es el procedimiento y la aplicación de los mismos.*¹⁵

1.1.6 Del Derecho Marítimo en la época actual.

En la actualidad, el comercio que utiliza la vía marítima como medio que conduce mercancías y hace posible el tráfico de comercio, es de gran importancia en el intercambio de satisfactores.

Villegas en una esfera mercantil menciona que solo basta observar los grandes barcos cargados de contenedores que traen y llevan mercancías de varios destinos, para estimar lo que eso significa dentro de la economía global.¹⁶

La evolución de esta rama ha mostrado la posibilidad de crear normas internacionales por métodos novedosos, diferentes de los ordinarios. Y con el hecho de que este es un Derecho en continua transformación, que abarca tantas instituciones diferentes al mismo tiempo. Unido a diferentes exigencias tipográficas.

El Derecho Internacional de los espacios marítimos ha venido evolucionando lentamente, casi con placidez, puesto que nació como un anexo del derecho de las comunicaciones de la libertad de movimiento, y en oposición a las pretensiones de apropiación por unas cuantas naciones.¹⁷ Los Estados empezaron a verse un tanto más independizados pero que ya no gozaban de la libertad que un día tuvieron por los mares, ya que solo las grandes flotas gozarían de este privilegio.

En 1945 surge una circunstancia de manera profunda el Derecho Marítimo, y es la llamada; La Proclama Truman la cual expresaba inapropiadamente que el Gobierno de los Estados Unidos consideraba los recursos naturales del subsuelo y del fondo del mar de la plataforma continental por debajo del alta mar próximo a sus costas como

¹⁵ Spigeler, Erick. Óp. Cit. Pág. 49

¹⁶ Villegas Lara, René Arturo. Óp. Cit. Pág. 333

¹⁷ Sepulveda, Cesar. Derecho Internacional, 15ª. Edición, Editorial Porrúa, México 1986. Pág.458

perteneciente a ese país y sujeto a su jurisdicción y control. Disparó una serie de reivindicaciones nacionales unilaterales, al control exclusivo de la plataforma continental, y condujo a una revisión de normas de los espacios marítimos.¹⁸ Para lo cual esto provocó diferentes reacciones como en países como Chile, Ecuador, y Perú; las cuales empezaron a lanzar su reclamación en cuanto a su jurisdicción, la cual en ese momento pareció exagerada y absurda.

Ese movimiento desató una corriente que originó la unificación del Derecho Internacional de Mar, lo cual sirvió de motivo a las Conferencias de las Naciones Unidas, de Ginebra de 1958 y 1960. Las cuales dieron como resultado cuatro conocidas convenciones que en su momento se profundizaron, las cuales son sobre mar libre, plataforma continental, mar territorial y pesca. Pero a decir verdad esa era una etapa por la que cursaba el Derecho del Mar de incertidumbre, esas convenciones que solo permitieron lanzarse a nuevas aventuras y ayudaron a crear bases firmes.

Después como reacciones a esta surge la Propuesta de Malta, la cual incluía que se estableciera un organismo internacional, regido por un tratado que regulara, controlara y vigilara las actividades de los fondos marinos, tomando en cuenta los intereses de la humanidad y siempre para fines pacíficos. Es así que hasta 1970, solo había propuesto recomendaciones generales, hubo una de ellas muy importante y de la cual exponía que los Estados y las personas físicas o jurídicas, no emprendieran actividades de explotación de recursos en el área de fondos marinos hasta que se estableciera un régimen internacional y de la cual no existiera ninguna reivindicación a cualquier parte del área ni sobre sus recursos.

Es así como es convocada la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual enfrentó una cantidad de reivindicaciones unilaterales, de alrededor de ochenta Estados, resultó ser una empresa descomunal como lo menciona Sepulveda puesto que entre caprichos para cumplir los intereses, puntos de vista de cada uno de los 143 Estados participantes, se trabajó sin un libreto, ya que no contaban

¹⁸ Sepulveda, Cesar. Óp. Cit. Pág. 459

con un texto previo o documento de trabajo. Y de la cual no se obtuvieron éxitos por no llegar a nada por diferentes motivos, como el hecho de haber tenido una agenda demasiado extensa, con muchos puntos a tocar y la falta de organización. Y tiene como consecuencia una pausa y detiene la evolución del Derecho de los espacios marítimos.

Se desatan muchas perspectivas de un tratado general sobre el Derecho del mar, y aunque bien es cierto que después de creado el Texto Oficioso Único para fines de negociación cubre muchas materias, pero es así como aun se tiene lagunas como en el tema de los Fondos Marinos. Para lo cual no existe una unificación de normas que instituya el Derecho Marítimo en general a las Naciones y aunque no es difícil creer que se pueda unificar y se produzca un Tratado puesto que los avances aunque no han sido gigantescos se han dado y existen, y todos contienen algo positivo.

En Guatemala, a excepción de productos que tengan que ser transportados por una vía más pronta por su rápida descomposición o que puedan perecer en un período menor de vida, son trasladados por los países a los cuales se les exporta el producto nacional como azúcar, café, etc. Por empresas especializadas que prestan el servicio de esta comercialización y que conocen de los riesgos propios que se puedan dar dentro del mar.

En el Derecho vigente el Derecho Marítimo se muestra como una rama del Derecho Mercantil, que contiene la reglamentación del comercio marítimo. Dentro del Derecho Mercantil el Derecho Marítimo adopta la posición de un Derecho especial al que el legislador no ha querido conceder autonomía. La falta de autonomía en las fuentes impone el recurso al tema de integración de lagunas, propio del Derecho Mercantil.¹⁹

El Derecho Marítimo actual no solamente lo integran normas de comercio, sino también se suman a estas la relación con el Derecho Privado con normas del Derecho Público, el Derecho Internacional Privado y Público, Derecho Penal, Derecho Administrativo,

¹⁹ Garrigues, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil, Tomo III, Cuarta Edición, Imprenta Silverio Aguirre Torre, Madrid 1962, Pág. 480.

Derecho Tributario, las cuales contribuyen al Derecho Mercantil Marítimo y a las distintas reglas o normas que hacen un conjunto y regulan la navegación desde diferentes matices dirigidas a un mismo fin.

CAPITULO II

DERECHO MARITIMO

2.1 Fuentes del Derecho Marítimo.

Como en toda rama del Derecho y en el Derecho mismo se tiene una fuente de la cual proviene o se origina. Las fuentes del Derecho adolecen de gran ambigüedad, pues se emplean para designar fenómenos diferentes. Así emplea diciendo Manuel Ossorio en su definición de Fuentes de Derecho.

Guillermo Cabanellas define a las Fuentes del Derecho como el *“Principio, fundamento y origen de las normas jurídicas y, en especial, del Derecho Positivo o vigente en determinado país y época. Por metáfora, sencilla y repetida, pero expresiva y técnica, de las fuentes naturales o manantiales de agua, se entiende que el Derecho brota de las costumbres, en primer término, y de la ley, en los países de Derecho escrito, en la actualidad todos los civilizados.”*²⁰ Entendido así como la misma Ley del Organismo Judicial lo indica que todo Derecho se origina y encuentra sus fuentes en la ley, y lo suplirán la costumbre y la jurisprudencia. Esto dicho en el ámbito guatemalteco.

En concreto Erick Spiegelger cita dentro de su tesis de grado a Erick Ovalle quien menciona que *“la palabra fuente es “... el nombre dado a un hecho histórico del cual nacen reglas de comportamiento con fuerza legal. Constituye los elementos del conocimiento relativo al origen de las normas jurídicas, que nos permite conocer los acontecimientos a través de los cuales se engendran las normas jurídicas”*²¹

El Derecho Marítimo como una rama del Derecho que si bien es cierto fue definida anteriormente como de Derecho Privado y Derecho Público, posee sus propias fuentes de las cuales se deriva el Derecho a la Navegación, el tráfico comercial marítimo, el uso

²⁰ Cabanellas de Torres, Guillermo. Diccionario Jurídico Elemental, Decimoséptima edición, Editorial Heliasta, Argentina, 2005. Pág. 169

²¹ Spiegelger, Erick. Op. Cit Pág. 62

de los espacios marinos y de aguas dentro de las normas de Derecho Internacional y las relaciones que se originan del mismo entre Estados, los recursos fluviales, y el aprovechamiento de estos. Dentro de este marco hablamos que el Derecho Mercantil Marítimo tiene sus propias fuentes originadas del Derecho Mercantil y del Derecho Internacional.

Al hablar de fuentes Joaquín Garrigues nos menciona que en el Derecho Mercantil no nos proponemos ningún problema de originación de este Derecho. Partiendo de la distinción entre “fuente material” y “fuente formal”. *“De los dos momentos que cabe distinguir en la originación de la norma jurídica a la teoría de las fuentes en sentido formal solo interesa el lado externo, el modo de manifestarse el Derecho. En este sentido no hay fuentes de Derecho verdaderamente “productivas”, sino esencialmente, tan solo inventivas o de descubrimiento. Las Fuentes de Derecho no produce el Derecho: se limita a descubrirlo, a inventarlo, a exteriorizarlo.”*²² No importando así de donde viene el Derecho sino a donde se dirige y hacia quien va dirigido. Como todo derecho el mismo autor menciona que como fuente de Derecho no se puede olvidar la práctica de la vida de los negocios que han surgido como normas peculiares del Derecho Mercantil.

Spiegeler menciona algo sumamente importante en su tesis que para efectos de este estudio cita a Erick Ovalle el cual define a la fuente como *“...el nombre dado a un hecho histórico del cual nacen reglas de comportamiento con fuerza legal. Constituye los elementos del conocimiento relativo al origen de las normas jurídicas, que nos permite conocer los acontecimientos a través de los cuales se engendran las normas jurídicas.”*

²³ El Derecho Mercantil Marítimo origina una serie de principios, normas, instituciones de las cuales se desprenden actos o situaciones referentes a todo acto marítimo o hecho que tenga que ver con este.

En contexto para poder enumerar cada una de las fuentes es necesario hacer saber que no se hará de una manera jerárquica ni de una manera en la que se subordine una

²² Garrigues, Joaquín. Óp. Cit. Pág. 115

²³ Spiegeler, Erick. Óp. Cit, Pág. 62

de la otra. Sin embargo se deberá tomar desde los puntos diversos del Derecho lo que en realidad son las fuentes y de donde proviene el Derecho Mercantil Marítimo. En la realidad positiva del mismo se tratan como fuentes las mismas descritas como en muchas ramas:

a. La ley

Las normas aplicables en materia mercantil, el artículo 2 del Código de Comercio se refiere expresamente solo a las disposiciones del propio código como aplicables a los actos del comercio es preciso situar junto a él, como fuente primera del Derecho Mercantil, a las leyes especiales... *“La codificación moderna ha producido un fenómeno de inversión en la jerarquía de las fuentes”*²⁴, pasando la ley a ocupar un rango preferente sobre la costumbre, la cual aún siendo manifestación más directa y espontánea del sentido jurídico popular, tiene que agradecer a la ley el reconocimiento de su existencia. Atendiendo a las normas contenidas en el Código de Comercio y en las leyes especiales de comercio. Por lo que estas son divididas en las que recaen en legislación propiamente dicha mercantil marítima y las que regula el Código de Comercio Marítimo.

Cabanellas menciona en su Diccionario a la ley como la *“Regla, norma, precepto de la autoridad pública, que manda, prohíbe o permite algo.”* Es *“La expresión positiva del Derecho.”*²⁵

Ossorio, expresa que *“La Ley constituye una de las fuentes, tal vez la principal, del Derecho. En sentido amplio, se entiende por ley toda norma jurídica reguladora de los actos y de las relaciones humanas, aplicable en determinados tiempo y lugar...”*²⁶ En sentido marítimo, mencionamos todas esas leyes que regulan esos actos del comercio o mercado que se desarrolla en el mar, aguas o territorio marítimo. Aplicados en el mar

²⁴ Garrigues, Joaquín, Óp. Cit. Pág. 116-117.

²⁵ Cabanellas, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo III, vigésimo primera edición, Editorial Heliasta, Argentina, 1989. Cit. Pág. 227

²⁶ Ossorio, Manuel; “Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales” Editorial Heliasta, 28 Edición, Argentina, 2000 Pág. 542.

nacional e internacional. Es el caso de Guatemala el Libro III del Código de Comercio que queda vigente conocido como Código Marítimo decreto 2946.

b. Los Usos del Comercio y la Costumbre.

La costumbre internacional merece un amplio tratamiento, ya que durante largas etapas el Derecho Internacional y en este punto el Derecho Mercantil Marítimo siendo de tracto internacional ha sido solo un Derecho Consuetudinario. Siendo la doctrina la única contribución para la formación de las reglas de Derecho.

Para autores como Joaquín Garrigues el uso para el Derecho Mercantil constituye históricamente la fuente de este Derecho más importante. Hablamos solamente de usos jurídicos propiamente dichos, es decir, de usos nacidos en la vida del tráfico mercantil con ocasión de la realización de actos jurídicos. El uso que interesa en esa rama es el que se desprende del que nace generalmente en la esfera de la contratación mercantil, dentro del contrato mismo o de los actos jurídicos y su ejecución. Menciona el autor "*El uso mercantil es un elemento típico de todos los contratos de la misma especie, la condensación, y el sedimento de cláusulas originariamente pactadas*"²⁷

Partiendo que en las fases de la génesis del uso, que consisten en la repetición de la misma cláusula del contrato, que la misma cláusula se sobreentiende y la fase conocida como la objetivación generalizadora que es la cláusula típica que reconoce la voluntad de las partes, y se convierte en norma objetiva de Derecho, tal como se impone la voluntad de los particulares, llega las clases de uso que se desprenden de estas, y que se observa desde un punto de vista desde la posición del uso frente al Derecho objetivo: usos interpretativos y usos normativos.²⁸ El primero representa el contenido típico del contrato y el segundo representa una regla de Derecho objetivo que se impone, como tal, a la voluntad de las partes.

²⁷ Garrigues, Joaquín. Óp. Cit. Pág. 122

²⁸ Garrigues, Joaquín. Óp. Cit. Pág. 123

Por su parte la costumbre para Manuel Ossorio es definida como *“Hábito adquirido por la repetición de actos de la misma especie... La costumbre puede ser según la ley y sirve para corroborar y desarrollar sus preceptos, y contra la ley, la que, en principio, carece de eficacia, pero que en ocasiones ha producido efectos jurídicos, especialmente en materia comercial... Las costumbres mercantiles pueden servir de regla para determinar el sentido de las palabras o frases técnicas del comercio, y para interpretar los actos o convenciones mercantiles.”*²⁹ La costumbre propiamente dicha en materia mercantil marítima en Guatemala es una de las fuentes o la fuente más aplicada quizás por los comerciantes marítimos, puesto que ante la existencia de una regulación positiva de un Código Marítimo vigente en el Código de Comercio pero no aplicado o desconocido, ha sido la costumbre la que ha venido a suplantar y hacer uso de sus actos que a lo largo del tiempo han sido los que se constituyen como el ente rector del tráfico comercial en aguas.

c. Tratados y Convenios Internacionales.

Los tratados se encuentran dentro de las principales fuentes del Derecho. En materia de Derecho Internacional Público este constituye fuente principal, celebrado entre Estados u Organizaciones Internacionales u otros sujetos. El objeto de este trabajo es el estudio y análisis de los Tratados que constituyen Fuente para el Derecho Mercantil Marítimo guatemalteco, por lo tanto se hace importante conocer el objeto de estos.

En la Convención celebrada en Viena en 1969 sobre el Derecho de los Tratados, regula a estos en su artículo 2 taxativamente al los tratados como: *“se entiende por tratado un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular,”*³⁰ La definición que nos da la Convención explica que un tratado debe de constituirse a partir de dos Estados en adelante y que por lo tanto puede ser celebrado con los Estados que acepten o

²⁹ Ossorio, Manuel. Óp. Cit. Pág, 242

³⁰ Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados. Artículo 2 Términos Empleados. Disponible en la red: <http://www.derechos.org/nizkor/ley/viena.html>, Fecha de consulta: 20 de enero de 2014

ratifiquen lo pactado en un instrumento escrito y que lleve una denominación para su distinción.

Para los autores De Pina, Un Tratado constituye: *“Acuerdo entre Estados celebrado para ordenar sus relaciones reciprocas en materia cultural, económica, etcétera, o para resolver un conflicto surgido entre ellos, o para prevenirlo.”*³¹ Estos autores prevén en su definición y la extienden al exponer que un tratado lleva una relación entre los Estados que puede tratar desde la exposición de relaciones sociales entre naciones o la resolución de un conflicto que puede ser entendido este como una problemática que pueda surgir entre estos. Puede entenderse como un gran contrato de materia internacional donde las partes que convienen son Estados.

En una opinión compartida con el Licenciado Erick Spiegeler, a pesar que en cuanto a jerarquía se refiere en el Derecho Internacional tanto la costumbre como los tratados internacionales se encuentran en un mismo nivel dentro de las fuentes del Derecho, Son los Tratados las exposiciones propiamente dichas que rigen una normativa y que contiene contenido jurídico y que precisamente en el Derecho Marítimo indican una exposición de reglas que rigen la conducta de las negociaciones de mercado entre Estados que son llevados en la Plataforma y área marítima siendo este el centro de la negociación comercial.

Doctrinalmente un tratado es para Cabanellas; *“Convenio, Contrato”* y para Manuel Ossorio que cita a Bidart indica que: *“El termino tratado tiene un sentido lato, comprensivo de todo acuerdo entre sujetos o personas internacionales; es decir, entre miembros o partes de la comunidad internacional; y un sentido más estrecho y formalista, reservado para los acuerdos internacionales celebrados de conformidad con el procedimiento especial que cada Estado arbitra en su ordenamiento interno.*

Los tratados internacionales revisten múltiples formas, los propiamente tales, y los denominados convenios, convenciones, acuerdos, actas, protocolos, actos y protocolos

³¹ De Pina, Rafael, Óp. Cit. Pág. 484.

adicionales, notas reversales, pactos, concordatos, modus vivendi, declaraciones, según enumeración del citado autor.

*Se llaman tratados-contratos los que regulan materias que afectan directamente a las partes intervinientes, como los relativos a límites, alianzas, relaciones comerciales...”*³²

Los tratados internacionales en materia marítima hacen referencia a esa relación que tienen los distintos Estados en materia comercial marítima, que se da entre los intereses económicos y comercial náutico. Ossorio menciona que no solamente son conocidos como tratados los mismos sino que adoptan diferentes denominaciones que ayudan a la distinción y que cada uno de estos tiene un interés en particular que satisface la necesidad que se imponga en el mismo.

Se debe entender que para la aceptación de un tratado o convenio internacional se requiere de un proceso de creación, tal cual parecido al de la creación de la ley, pero que se da entre un gran contrato donde las voluntades entre los Estados convienen en crearlo según los intereses pactados, lo aceptan, ratifican, aprueban y adhieren a su nación, es así como se pronuncia la Convención de Viena al respecto: *“ratificación, aceptación, aprobación, y adhesión, según el caso, el acto internacional así denominado por el cual un Estado hace constar en el ámbito internacional su consentimiento en obligarse a un tratado”*³³ Importante decir que como en un Contrato se debe de gozar de capacidad en este tipo de convenios entre Estados, en este caso, todo Estado tiene capacidad para celebrar tratados.³⁴

En la opinión de César Sepulveda, los pactos entre Estados, por su peculiar naturaleza, *“no pueden contener normas de Derecho Internacional general. Ni siquiera pueden afirmarse que la mayoría de los pactos contenga normas específicas de Derecho internacional particular.”*³⁵

³² Ossorio Manuel, Óp. Cit. Pág. 958

³³ Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados. Artículo 2 Términos Empleados.

³⁴ Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados. Artículo 6 Capacidad de los Estados para celebrar tratados.

³⁵ Sepulveda, Cesar. Óp. Cit. Pág. 93

Quizás los únicos que deban estimarse como fuentes son aquellos que se firman entre varias naciones para declarar cual es la ley o para codificarla o para crear una institución internacional. Lo que se podría decir de los pactos como fuente es que crean Derecho Internacional particular. Y no se debe perder de vista, por otra parte, lo que señala BRIERLY, que los tratados solo obligan a las partes y no a terceros.

Independientemente de esas limitaciones, cuando los tratados pueden ser fuente de Derecho Internacional lo son de manera valiosa, porque se trata entonces de Derecho escrito inteligible discutido por las partes, definido en una palabra.

d. Otras fuentes.

Entendidas estas como lo menciona Joaquin Garrigues, para el Derecho Mercantil existen también otras fuentes denominadas para él, como peculiares del tráfico mercantil. La contratación en masa ha dado lugar a figuras jurídicas en el estricto mundo del Derecho contractual. Se refiere esto mismo a la contratación también dada entre una empresa internacional el cual hace coactivo e insustituible para todos los que contratan con este en cuestión. Frente a este existe el sometimiento económico de la parte y el Estado puede entrar a actuar muchas veces para imponer un límite a los precios exigibles según las condiciones de servicios pactadas.

Importante mencionar también que tratándose de que es una rama del Derecho Mercantil este encuentra su fuente en el Derecho Civil, y solo ante la duda o vacío se a necesitado de recurrir a normas de Derecho Civil, como cuando existe una laguna en el sistema legal cuando la ley nos ofrece una regla positiva conforme a la cual hay que resolver, pero dentro de ella queda un supuesto sin determinar.

Por el contrario el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia establece y regula expresamente en su artículo 38, una enumeración de las fuentes del Derecho Internacional Público, el cual indica:

Las convenciones internacionales, sean generales o particulares, que establecen reglas expresamente reconocidas por los Estados litigantes.

la costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada como Derecho.

los principios generales de Derecho reconocidos por las naciones civilizadas.

Las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la determinación de las reglas de Derecho.

36

2.2 Contenido del Derecho Marítimo.

2.2.1 Objeto del Derecho Mercantil Marítimo.

El Derecho Mercantil Marítimo siendo una rama del Derecho Mercantil que es internacional tanto en el ramo en el que se desenvuelve como para quien a dirigida, se podría decir que es contenido supranacional destinado a realizar determinadas actividades dentro del espacio marítimo que son exclusivas del comercio y trafico de mercado, dirigidas a sujetos que pueden ser de Derecho Público o Derecho Privado. Por lo tanto el Derecho Marítimo pudiendo ser una rama de Derecho Internacional Público o Derecho Internacional Privado tiene un mismo objetivo que es el de crear tipo de obligaciones o crear derechos mediante la contratación, el flujo comercial, el crecimiento económico y otros factores que van dirigidos a ambas ramas del Derecho.

Como lo indica Luis Coronado, el contenido del Derecho Marítimo, resulta sumamente vasto, citando al jurisconsulto Luis Beltrán Montiel que al referirse al contenido y objeto del Derecho Marítimo en particular menciona que *“La enorme y cada día mayor*

³⁶Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. Organización de Naciones Unidas. Artículo 38 Disponible en red: <http://www.un.org./spanish/aboutun/icjstat.htm#A> Fecha de consulta: 05 de enero de 2014

*importancia económica de los buques determino la creación de un sistema de propiedad peculiar. Los modos de adquirir el dominio, las restricciones y el ejercicio de las facultades propias de este Derecho, etc., así lo revelan. Lo mismo ocurre en las esferas del crédito y de la publicidad naval. La locación de buques, los contratos de utilización como el fletamento total o parcial, el time charter, los distintos contratos de transporte, el remolque, etc. Son otras tantas formas negociables a las cuales se recurre cotidianamente en el quehacer marítimo.”*³⁷

Es razón que el objeto de esta rama del Derecho es el tráfico comercial nacional e internacional, siendo el medio el más importante tratándose del buque, o nave en el que se desempeñe la acción. Este mismo regula relaciones jurídico-privadas que derivan del comercio marítimo y de la navegación marítima en general regulada por relaciones de Derecho Internacional Público.

2.2.2. Sujetos.

Los sujetos dentro del comercio marítimo son:

a. Comerciante marítimo: El concepto que nos brinda el artículo 2 del Código de Comercio guatemalteco actual puede ayudar como referencia para partir y armar el concepto de lo que es el comerciante marítimo. El citado Código de Comercio expone: *“Son comerciantes quienes ejercen en nombre propio y con fines de lucro, cualesquiera actividades que se refieren a los siguientes: 1º. La Industria dirigida a la producción o transformación de bienes y a la prestación de servicios. 2º. La intermediación en la circulación de bienes y la prestación de servicios. 3º. La banca, seguros y fianzas. 4º. Los auxiliares de las anteriores.”*³⁸ Sin embargo, la especial naturaleza del tráfico marítimo impone ciertas desviaciones al concepto genérico del comerciante, derivadas de las formas típicas de la limitación de la responsabilidad y de la consideración de cada viaje marítimo como una empresa aislada, constitutiva de una sola unidad jurídica.

³⁷ Coronado, Luis, Óp. Cit. Pág. 13

³⁸ Código de Comercio de Guatemala, Decreto numero 2-70, Artículo 2 Comerciantes.

Por lo tanto la distinción entre lo que es el comerciante terrestre al comerciante marítimo es el ejercicio de una industria mercantil marítima, en otras palabras el desempeño de la comercialización marítima.

Por lo tanto el comerciante que se dedica al comercio marítimo supone: tener a su disposición un buque o nave mercante, dedicar al buque a la navegación lucrativa o darlo en arrendamiento para dicho fin.

b. Autoridades portuarias: En cada uno de los puertos habilitados conforme a la ley, habrá un comandante y Capitán del Puerto, cuya jurisdicción abarcará la extensión territorial del propio municipio; y si fuere marítimo o fluvial, la tendrá sobre las embarcaciones mercantes particulares, de cualquier nacionalidad que sean, surtas en aguas territoriales que han de considerarse de doce millas en bajamar, o sea desde el punto más saliente de la costa... según la importancia del puerto y necesidades del servicio, el Comandante y Capitán del puerto tendrá un ayudante, oficial o jefe del ejercito, un secretario y el número de oficiales que fueren necesarios. Asimismo habrá un segundo jefe quien será el segundo en el mando militar del puerto, y en defecto del comandante y capitán del mismo, lo sustituirá inmediatamente, mientras las altas autoridades disponen lo que proceda en este caso. También deberá existir en cada puerto de la República una Delegación Sanitaria, prescrita por el Código de Sanidad.³⁹

c. Administración Portuaria: En nuestro país existen Portuarias Nacionales, y que gozan de cierto carácter autónomo: la Empresa Portuaria Nacional de Champerico, la Empresa Portuaria de Puerto Quetzal y la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla las cuales desempeñan la tarea de administrar, supervisar, controlar y regular todo lo referente a las operaciones que sean llevadas a cabo en el puerto del mismo nombre donde están situadas.

d. Naviero: como lo indica Villegas Lara, se entiende por naviero *“a la persona individual o jurídica que se dedica a explotar un buque que se destina al transporte de*

³⁹ Coronado, Luis. Óp. Cit. Pág. 33

*personas o mercaderías.*⁴⁰ Podría entenderse aquel que es propietario de los objetos de tráfico comercial que están puestos en la nave mercante.

Por otro lado el artículo 865 del Libro III del Código de Comercio referente al Comercio Marítimo expresa taxativamente: *“Llamase 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.”*⁴¹ Esta definición se complementa ya que no solo es propietario sino que también percibe las ganancias derivadas de la actividad comercial marítima.

e. El Capitán: Como lo indica el Libro III este *“es el jefe superior de la nave mercante, encargado de su gobierno y dirección, mediante una retribución convenida, con el naviero. La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y seguridad de las personas y carga que conduzca.”*⁴² Se entiende que en la línea jerárquica de los que habitan dentro de la nave durante el viaje comercial el capitán es el jefe y que podría decirse que en cuanto a el poder de mando y decisión él ejerce el primer lugar quedando subordinados los demás pasajeros dentro de la nave, quedando sobre él la responsabilidad de decisión y de guía sobre este.

f. Piloto: El piloto es quien *“toma el gobierno y dirección del buque por muerte, ausencia o inhabilidad del capitán, a no ser que el naviero hubiere nombrado persona que lo reemplace...”*⁴³ Este actúa solo en caso de una situación emergente y que sea para que la conducción de la nave y no se quede sin responsabilidad alguna.

g. Sobrecargo: en la ley está expuesto como: *“un factor nombrado por el naviero o por los cargadores y, en consecuencia, está sujeto en cuanto a su capacidad, modo de*

⁴⁰ Villegas, René. Óp. Cit. Pág. 343.

⁴¹ Decreto Gubernativo 2946, Libro III, Comercio Marítimo, Artículo: 865 Naviero o armador.

⁴² Decreto Gubernativo 2946, Óp. Cit. Art. 892 Capitán.

⁴³ Decreto Gubernativo 2946, Óp. Cit. Art. 918 Piloto

*contratar y responsabilidades, ...*⁴⁴ este a toda empresa que lo contrate debiéndosele al capitán de la nave o gerente de esta.

h. Buque o Nave: según el Libro III del Código de Comercio guatemalteco *“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”*⁴⁵

Coronado cita a Rodolfo González el cual se expresa y dice: *“El buque es el vehículo mediante el cual se ejercita la navegación, actividad de la cual se ocupa nuestra disciplina en cuanto estudia y regula los hechos y relaciones que emanan de ella; de ahí la importancia de este instituto de encrucijada hacia el cual convergen y en torno al cual se desenvuelven todos los demás institutos.”* Siendo para él, el buque *“toda construcción flotante destinada a navegar por agua.”*⁴⁶

Tomando en cuenta la relación de lo que la doctrina y la legislación emiten acerca del buque se puede definir al buque como el medio de transporte destinado a navegar sobre agua construido especialmente para eso, el cual tienen una denominación, tamaño y objeto para el que está hecho, siendo de vela, remo o vapor.

2.2.3 Contratación Marítima

La contratación marítima tiene mucha similitud con la contratación realizada en superficie terrestre, puesto como en toda negociación en este caso por tratarse de una negociación dentro de Derecho se requiere para su validez: capacidad legal del sujeto que declara su voluntad, consentimiento que no adolezca de vicio y objeto lícito.⁴⁷ Incluso los nombres guardan algún parecido, encasillando de esta manera a los más comunes:

⁴⁴ Decreto Gubernativo 2946, Óp. Cit. Art. 930 Sobrecargo.

⁴⁵ Decreto Gubernativo 2946, Óp. Cit. Art. 827 Nave

⁴⁶ Coronado, Luis. Óp. Cit. Pág. 15

⁴⁷ Decreto ley 106, Código civil de Guatemala, Artículo. 1251.

*“Contrato de Construcción de Buque
Contrato de Arrendamiento de Buque
Contrato de Fletamento y del Transporte
Contratos de Remolque.”⁴⁸*

2.2.4 Comercio Marítimo.

Este tiene como finalidad dictar las relaciones que se dan entre personas particulares sujetos de comercio, que traen como consecuencia el tráfico marítimo. Este comprende todo lo referente a los contratos mercantiles de ventas, seguros, averías, fletamento, abordajes, tráfico de mercancías y personas.

2.3 Características del Derecho Mercantil Marítimo.

El Derecho Mercantil Marítimo al ser un Derecho innovador y a la misma vez regido por el uso y la costumbre, y que se puede prestar a una amplia denominación de actividad comercial, puede permitirse diferenciarse de otras actividades por el hecho de desarrollarse en un ámbito y campo diferente. Por si mismo el Derecho Marítimo posee características como el de ser un Derecho que posee doble naturaleza jurídica.

Podría decirse que una de las principales características de las que goza el Derecho Mercantil Marítimo es la de ser autónomo, desprendido del Derecho Civil que antes rigió a todas las ramas y que goza de una legislación propia, estudios y conjuntos de doctrinas propias.

Erick Spiegeler menciona a tres características importantes para su punto de vista:

Internacionalidad: ya que entre los diversos sujetos del Derecho Internacional se dan las negociaciones e intercambio de bienes en medio de la navegación.

⁴⁸ Villegas, René. Óp. Cit. Pág. 346,347.

Integralidad: ya que su regulación se encuentra subordinada por normas de Derecho Público y Derecho Privado.

Dinámico: otra de las características es que el Derecho Marítimo es de carácter dinámico y movable como consecuencia de su rápida evolución en la reglamentación de la misma. ⁴⁹

Los autores clásicos han atribuido al Derecho Marítimo una serie de caracteres propios y peculiares que se pretende inexistentes en otras disciplinas jurídicas.

a. Tradicionalismo y estabilidad: Hace referencia a la inmutabilidad de sus normas basada en la escasa variación histórica en los presupuestos técnicos y práctica de la navegación marítima. La navegación marítima actualmente sujeta a una enorme dinámica evolutiva impuesta por la revolución electrónica y cibernética exige una movilidad acorde del Derecho Marítimo. Para Garrigues, hablar de tradicionalismo hoy día sería confundir el Derecho vivo del tráfico con el Derecho muerto literalizado en los Códigos.

b. Universalidad y cosmopolitismo: El carácter cosmopolita del Derecho Marítimo se ha manifestado a lo largo de las diversas etapas históricas. Cuerpos legales nacidos originalmente para regular situaciones en un ámbito local se extendieron por la dinámica de la navegación hasta adquirir naturaleza de Derecho Internacional.

Se puede señalar que la universalidad del Derecho Marítimo ha corrido en la historia una suerte cíclica. Habiendo nacido internacional y uniforme, experimentó un paréntesis de dispersión estatal en el s.XIX, que aún perdura en gran medida, para comenzar en el s. XX a internacionalizarse de nuevo, quedando así completado todo un ciclo histórico.

a. Intervencionismo administrativo: Hoy en día es una realidad jurídica observar como las instituciones de Derecho privado se encuentran con más o menos intensidad

⁴⁹ Spiegeler, Erick. Óp. Cit. Pág. 11

modeladas por normas de Derecho Público. El fenómeno intervencionista de los poderes públicos reviste especial intensidad en el tráfico marítimo. Es difícil ver una institución clásica de Derecho privado de la navegación cuyos elementos o contenido no se vea de algún modo interferido por normas de policía y control administrativo. Si tomamos el buque, los sujetos de la navegación, contratos, averías y accidentes, contaminación, salvamento obligatorio de vidas, ordenación del seguro marítimo privado.

b. Particularismo de sus instituciones: El Particularismo del Derecho Marítimo se refiere a una serie de relaciones e instituciones que tienen una naturaleza peculiar y característica de dicho Derecho desconocidas en otros sectores del ordenamiento. Los argumentos esgrimidos por los tradicionalistas han descansado en la existencia de circunstancias técnicas *sui generis*, presentes en la navegación y no en otras actividades de transporte (riesgo, aislamiento y autarquía de la nave). El Derecho Marítimo por su origen tiene carácter particular muy notable. Instituciones como la echazón, avería gruesa, el seguro, la figura del naviero y del Capitán etc. no tienen equivalente en el Derecho común. Pardesus lo destaca señalando que las leyes marítimas se particularizan por su originalidad, por su uniformidad en el espacio e inmutabilidad en el tiempo.⁵⁰

Por lo tanto el Derecho Mercantil Marítimo siendo una de las ramas más antiguas que se conocen, insensible a los cambios políticos pero sensible a los cambios tecnológicos y que sigue estando vigente se puede denominar como un Derecho autónomo, que surge en un campo internacional por el área donde se desenvuelve, el cual es regido por normas de Derecho Privado y Derecho Público y que no permanece estático pues está expuesto a diferentes cambios que lo hacen ir evolucionando.

⁵⁰ Morales Silva, Oscar Danilo. Presentación titulada "Derecho Marítimo", COCATRAM. Diapositivas 26 a 30, Nicaragua 2014.

2.4 Derecho Mercantil Marítimo.

2.4.1 Derecho Mercantil Marítimo.

El Derecho Mercantil siendo una rama tan amplia del Derecho y que en la actualidad es una actividad que ha cobrado bastante auge por temas como la globalización, los tratados de libre comercio, se plantean dudas e interrogantes siendo necesaria su respuesta para no desconocer temas como el Comercio Marítimo y para partir es necesario definir Derecho Marítimo que como lo menciona el autor Raúl Cervantes Ahumada: *“El Derecho Marítimo en particular, es un conjunto de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos.”*⁵¹ Este concepto como el mismo autor lo plantea desde ciertos campos solo prueba el cambio en el campo donde se lleva a cabo el Derecho y se hace cumplir para lo cual se exponen conceptos que nos lleven a armar un concepto actual y que se entienda en el campo marítimo.

El Derecho Mercantil Marítimo también llamado Derecho de la Navegación menciona que en cuanto al Derecho Marítimo es menos complicado si se entiende desde el punto de vista del Derecho navegable puesto que no solo contempla o regula todo lo concerniente a esas normas y relaciones jurídicas que se dan en la navegación. El Licenciado Luis Rolando Conde no solo menciona a la navegación marítima sino también la interna y la aérea, además su especialidad y su unidad provienen del hecho técnico de la navegación. Es allí de donde al tener una doctrina clara en cuanto a que se trata esta actividad se plantean puntos que al desconocerse se deben de explicar y analizar siendo una materia importante para la actividad comercial nacional.

Entonces la razón de ser del Derecho Marítimo reside en su originalidad del Derecho del Mar, la cual se ve regulada por la sociedad humana y la necesidad de sus

⁵¹ Villegas Lara, René Arturo “Derecho Mercantil Guatemalteco” Tomo III, Sexta edición, Editorial Universitaria Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 2006, pág.336.

relaciones en un medio determinado en el mar, hábitat diferente de aquel donde el hombre tiende normalmente a desarrollarse.

El Derecho Marítimo se manifiesta en el Código de Comercio actual como una rama del Derecho Mercantil, exige incorporar el Derecho Marítimo a una total disciplina. El Derecho Marítimo no es un particular desenvolvimiento del Derecho terrestre mercantil. El alcance del particularismo del Derecho Marítimo solo puede determinarse con probabilidades de acierto examinando previamente el proceso de formación del Derecho Marítimo, el cual, como cualquier otra rama jurídica, tiene que ser producto de las necesidades del tráfico realmente sentidas. Estas necesidades están a su vez determinadas en este caso por factores técnicos y económicos sui generis.

El Código de Comercio guatemalteco anterior emitido en 1942 siendo este el acuerdo gubernativo 2946 contenía 4 libros del cual uno de ellos se desprendía el libro III que normaba el Comercio Marítimo. Al momento de derogarse el Código de Comercio de ese entonces, el Libro III que rige el Comercio Marítimo el legislador estima dejarlo en vigencia, con expectativa y a la espera de la creación y la emisión de un nuevo Código Marítimo Centroamericano, que aunque el anteproyecto fue elaborado por una comisión este nunca tomo vigencia al no tomar uniformidad entre los Estados centroamericanos, siendo consecuencia del estancamiento de integración de los mismos. Es por eso que el Comercio Marítimo y su legislación en Guatemala sigue rigiéndose por el mismo Libro III del Decreto gubernativo 2946, aunque este Código Marítimo al no ser tan conocido se supone que no se aplica como se debería, como en el caso de España cayó en el desuso y se tiene más en cuenta los usos y costumbres, y los tratados y convenciones internacionales celebrados para regular el comercio marítimo a nivel internacional.

Parte importante del comercio guatemalteco de importación y exportación se lleva a cabo por vía marítima y es donde se desprende la necesidad de su estudio, para el estudioso y abogado dedicado e interesado del Derecho Mercantil y el conocimiento de esas consecuencias jurídicas que tiene en su regulación nacional e internacional así

como su actividad actual marítima dentro de los diferentes puertos del país. Ante esta realidad el estudio y análisis del mismo se hace necesario para el desarrollo de los conocimientos básicos respectivos al Derecho Marítimo, y despertar la curiosidad intelectual y hacer una propuesta justificada de la integración al Código de Comercio del Código de Comercio Marítimo con las reformas y actualizaciones correspondientes al tiempo tomando en cuenta la regulación legal de los tratados y convenios internacionales correspondientes.

Teniendo como un antecedente documental que la actividad comercial marítima desde su inicio en Guatemala era la actividad mercantil más importante pero que aunque esta misma actividad mercantil ya no sea la misma no deja de perder importancia ni vigencia. Por lo tanto este análisis se realizará a la legislación internacional, la aplicación de esas mismas normas en el comercio marítimo nacional, y las consecuencias en la legislación guatemalteca y el Código Marítimo, algunos aspectos que contienen características importantes de analizar y que evidencian deficiencias dentro de la misma.

La actividad comercial marítima no solamente está relacionada con Derecho Mercantil sino con otras ramas del Derecho y no solamente codificadas en Derecho Mercantil sino en otras, como es el caso de que esta misma actividad es generadora de tributos y eso es materia tributaria, El Estado controla la importación y exportación de mercaderías y eso es materia administrativa, y así se pueden señalar otras ramas que rigen esta actividad comercial marítima y estas mismas leyes se deben de integrar y analizar conjuntamente para tener una noción uniforme sin dejar el vacío legal a dicha materia.

Se considera de igual manera la importancia del estudio y una reseña que en un futuro y sin perjuicio pudiera darse al proyecto de Código Marítimo Centroamericano ya redactado y llegara a cobrar vigencia cuales serian sus consecuencias jurídicas en el territorio guatemalteco y su relación con los demás Estados centroamericanos, al tratar temas importantes como los bienes de dominio marítimo, la actividad del buque, la

empresa naval, la hipoteca y el seguro marítimo que ha sido derogado en la legislación actual.

Y como consecuencia el propósito del estudio y análisis jurídico desarrollado de la regulación legal en materia de Derecho Mercantil Marítimo en Guatemala basado en la situación actual y la ratificación en tratados y convenios internacionales, esta, investigación sirva como ampliación a la referencia bibliográfica partiendo del Derecho Positivo y las normas internacionales que rigen el comercio mercantil marítimo. Debido al desconocimiento de la regulación legal nacional y el estancamiento en la regulación del Derecho Mercantil Marítimo después de la derogación del Código de Comercio anterior al ahora vigente, siendo el caso que Guatemala es parte de la Organización Marítima Internacional, siendo esta la reguladora del tráfico, comercio y actividad marítima de países. Referente a esto es importante referir el estudio y análisis a ciertas unidades de análisis que hacen posible esta actividad y tal es el caso de la COCATRAM que es la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo la cual es la encargada de regular esa actividad y se encarga de la organización centroamericana, La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) es una institución de carácter regional y que forma parte de Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), de carácter permanente, cuya función es la de promover el desarrollo del subsector marítimo y portuario de Centroamérica y a través de ella es que Guatemala se apoya y alinea. COCATRAM recibe ayuda de la OMI (Organización Marítima Internacional) y de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) para llevar a cabo el Proyecto de Asistencia a Centroamérica para el desarrollo de una moderna y armonizada legislación marítima, nombrado como LEGISMAR.

Las acciones desarrolladas por UNCTAD y OMI en dicho Proyecto, han creado conciencia en los sectores involucrados en las actividades marítimas sobre la necesidad de disponer de Autoridades Marítimas para facilitar la modernización de la legislación marítima, lo que implica un fuerte componente en capacitación. LEGISMAR también impulsa la ratificación de los Convenios internacionales marítimos de OMI,

lográndose la ratificación y adhesión de algunos de los Convenios recomendados por el Proyecto, en Nicaragua, El Salvador y Guatemala y posterior al proyecto en otros países de la región. Considerando la OMI que las Autoridades Marítimas carecían de recurso humano cualificado para facilitar la actualización e implantación de la moderna legislación marítima.⁵²

A pesar que la OMI es una Organización especializada de Naciones Unidas preocupada y que trabaja por el cuidado del Mar y la no contaminación de este, es muy importante destacar que con el apoyo de la OMI, la COCATRAM asegura cada día su labor y sus acciones para el alcance de un desarrollo socioeconómico sostenible, dado que el respaldo de OMI ha contribuido a consolidar capacidades humanas y al fortalecimiento institucional de los países miembros de la Red Operativa de Cooperación Regional de Administraciones Marítimas de Centroamérica y República Dominicana, lo cual ha permitido ayudar a los países a mejorar la seguridad, protección y eficacia de los servicios de transporte marítimo, y a proteger sus aguas y costas de la degradación del medio ambiente ocasionada por los buques y otras actividades marítimas conexas.

Entre los tratados importantes a destacar en los que COCATRAM trabaja con el respaldo de la OMI destacan el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965 y del cual se han hecho las respectivas enmiendas, asimismo como el Proyecto de Ley General de Navegación, Proyecto de Código Centroamericano de Navegación, Reforma de la Legislación Marítima en la Región Centroamericana y demás leyes que están dentro del Marco Jurídico de COCATRAM y los relacionados con los ratificados por Guatemala.⁵³ Debido que al iniciar un estudio y análisis jurídico de un tema que por el hecho de haberse dejado en el olvido es necesaria su investigación en tiempo actual y que sirva

⁵² Comisión Centroamericana de transporte marítimo <http://www.cocatram.org.ni/omi.html> fecha de consulta: noviembre de 2013.

⁵³ Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, <http://www.cocatram.org.ni/omi.html> fecha de consulta: noviembre de 2013.

como referencia para los interesados en la rama de Derecho Mercantil en materia marítima su desconocimiento de la aun existencia y vigencia del Libro III del Código de Comercio y al no ser utilizado por su antigüedad y al no acomodarse a las necesidades actuales, entra en vigor el uso, antes mencionada la costumbre y la aplicación de tratados y convenios internacionales y la relación con la legislación guatemalteca se hace un tanto ambigua y dudosa por el desconocimiento del mismo.

2.5 Conceptos básicos de Derecho Mercantil Marítimo.

2.5.1 Derecho Marítimo.

La palabra Derecho engloba un sinnúmero de conceptos que más adelante en cuanto a esa relación con el Derecho Marítimo cobran una relación lógica y estrecha en cuanto al campo en el que se desarrollan. El Derecho como lo mencionan diferentes autores es un conjunto de doctrinas y principios que regulan la conducta social, Manuel Ossorio menciona en su Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales que el *“Derecho Marítimo corresponde al Derecho de todas las relaciones jurídicas que tienen el mar por escenario o el Comercio Marítimo por objeto.”*⁵⁴ Se entiende por relaciones jurídicas y lo que interesa en realidad esa relación comercial que se dé entre individuales y su relación con el Estado, el tráfico de mercancías de los individuales, sociedades, grupos mercantes y su relación hacia con el Estado.

Para Bonnecase se refiere al Derecho Comercial Marítimo como el *“conjunto de reglas e instituciones de Derecho comercial a las que se halla sometida la navegación marítima considerada desde el punto de vista tanto de la condición jurídica de las personas que en ella toman parte y de los buques como de las relaciones de Derecho, del cual estos considerados en sí mismos o en su explotación comercial, el objeto directo, o simplemente el origen, el medio o el objeto inmediato.”*⁵⁵

⁵⁴ Ossorio, Manuel; “Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales” Editorial Heliasta, 28 Edición, 2000. pág.325

⁵⁵ Bonnecase citado en Enciclopedia Jurídica, “Derecho Marítimo” <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com>; Fecha de consulta: 04 de abril de 2014

El Derecho Mercantil Marítimo como lo señala el autor Broseta Pont en cuanto a actividad menciona que es *“el sector del Derecho Mercantil aplicable a quienes explotan un buque para el transporte, a los contratos mediante los cuales el buque se utiliza, a las instituciones auxiliares que lo posibilitan, así como a los riesgos, daños y accidentes que puedan surgir con ocasión de la navegación marítima. Del Derecho de la Navegación Marítima así entendido no puede excluirse el transporte sin finalidad comercial, porque en el cabe todo contrato y forma de utilización del buque cualquiera que sea su destino.”*⁵⁶

El Derecho Mercantil Marítimo también llamado Derecho de la Navegación por lo que nos lleva a suponer que este Derecho regula todo lo concerniente a esas normas y relaciones jurídicas que se dan en la navegación. El Licenciado Luis Rolando Conde menciona que en cuanto al Derecho Marítimo, es menos complicado si se entiende desde el punto de vista del Derecho navegable puesto que no solo contempla a la navegación marítima sino también la interna y la aérea, además su especialidad y su unidad provienen del hecho técnico de la navegación. Es allí de donde al tener una doctrina clara en cuanto a que se trata esta actividad se plantean puntos que al desconocerse se deben de explicar y analizar siendo una materia importante para la actividad comercial nacional.

Partiendo de una definición como es la de Derecho que menciona Rafael de Pina en su diccionario de Derecho lo define como *“todo conjunto de normas eficaz para regular la conducta de los hombres siendo su clasificación más importante la de Derecho positivo y natural.”*⁵⁷ Estas normas siendo de un derecho positivo que al estar vigente exigen a este tema ser vigente, aplicable al Derecho Marítimo como lo expone el mismo autor que es *“El conjunto de normas relativas al tráfico marítimo, a las personas que lo realizan y a las cosas que constituyen su objeto”*⁵⁸, siendo este tráfico marítimo entendido como un comercio que se realiza en los mares y qué personas lo realizan, y

⁵⁶ Villegas Lara, Rene Arturo. Óp. Cit. Pag. 337

⁵⁷ De Pina Rafael, Diccionario de Derecho, Vigésimo segunda edición, Editorial Porrúa, México 1996. Pág. 228

⁵⁸ Pina, Rafael. Op. Cit. Pág. 236

de cómo se realiza este, todos estos llevan un nombre que al momento de dicha actividad comercial se vuelven en actores de este comercio marítimo.

Otros autores no solo visto desde un punto de vista desde el Derecho natural sino desde el punto de vista mercantil se atreven a expandir más esta definición de Derecho Marítimo y lo definen como José María Codera como: *“la rama o especialidad del Derecho de la navegación, que comprende las normas y disposiciones que regulan la navegación marítima”*.⁵⁹ Siendo esta su principal fuente el libro III del Código de Comercio, relativo al comercio marítimo, que comprende los artículos 573 a 869, ambos inclusive, así como la Ley de Hipoteca Naval; pero junto a las leyes escritas el Derecho Marítimo se nutre de los usos del comercio; es un Derecho consuetudinario. Y se nutre de esta actividad como fuentes de este Derecho, los convenios internacionales sobre la navegación y las condiciones generales de las empresas navieras, y la actuación de los actos de estas.

Guillermo Cabanellas, para definir al Derecho Marítimo que en si no solo se debe comprender como una rama de Derecho Mercantil sino de Derecho Internacional y que aún tratándose de Derecho Público se convierte en actos privados, lo define como el *“Conjunto de reglas jurídicas referentes a los diversos derechos y obligaciones que surgen de la navegación y, especialmente, del transporte de pasajeros o mercaderías en buques. Tradicionalmente integra parte del Derecho Mercantil.”*⁶⁰

Por su parte Joaquín Garrigues en una opinión bastante atinada cuando trata de conceptualizar al Derecho Marítimo aludiendo a que el Derecho Marítimo no deja de ser Mercantil porque en un momento se separa y porque no se adapta al concepto económico del comercio, a pesar que todos los actos que se realizan en el tracto marítimo se realizan con fines de comercio y tal es la manera que lo describe así: *“Es la*

⁵⁹ Codera Martín, José María. Diccionario de Derecho Mercantil, Segunda Edición, Ediciones Pirámide, Madrid, Pág. 98

⁶⁰ Cabanellas, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo III, vigésimo primera edición, Editorial Heliasta, Argentina 1989, Pág.139

parte del Derecho Mercantil que regula las relaciones jurídico privadas que derivan del comercio marítimo y de la navegación marítima en general.”⁶¹

A pesar de la dificultad de poder separar el aspecto privado del público en las instituciones del Derecho Marítimo pues aun existen normas que dentro del mismo Código de Comercio son de carácter público dentro del mismo instrumento privado. Pero tampoco debe de restar importancia a esa compenetración de los elementos del Derecho Público con los de Derecho Privado de los cuales influyen en el estado e interpretación del Derecho Mercantil Marítimo como ejemplo vivo de la indocilidad de ambos aspectos.

Arroyo desde una perspectiva más general se expresa en este sentido: “...*Nuestra concepción del Derecho Marítimo, como el conjunto de las relaciones jurídicas que nacen o se desarrollan en el mar, incluye tanto el llamado Derecho del Mar como el Derecho Mercantil Marítimo...*”⁶², entendiéndose como que este Derecho incluye a todo aquello que se relacione con el transporte de aguas y que navegue en ellas, toda actividad que se realice dentro de las mercancías, servicios y bienes que se deriven de esta, sea así en mares o zonas fluviales, el mismo uso a estas aguas, el derecho a estas y dentro de estas y su regulación tanto dentro de territorio nacional como en aguas internacionales.

Por su parte Luis Coronado en su estudio nos proporciona una introducción al estudio de esta rama en el Derecho guatemalteco y centroamericano y aporta que el Derecho Marítimo: “*Es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de la relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos*”⁶³ compartiendo muchos puntos que el autor deriva al Derecho Marítimo como una parte del Derecho Público que solamente se une con

⁶¹ Garrigues, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil, Tomo III, Cuarta Edición, Imprenta Silverio Aguirre Torre, Madrid 1962. Pág. 482

⁶² Arroyo, Ignacio. Compendio de Derecho Marítimo. Madrid. Editoriales Tecnos 22º. Edición. 2002. Pág. 25.

⁶³ Coronado Conde, Luis Rolando. Breve Introducción al Derecho Marítimo Guatemalteco y Centroamericano, universidad Rafael Landívar.... Guatemala 1977, Pág. 4

relaciones con el Estado y los particulares en una relación social que se derivan de las actuaciones que se lleven a cabo dentro del marco marítimo, se encuentran muchos puntos en vacío o en una tela de duda puesto que el Derecho Marítimo no solo refiere a relaciones con una entidad estatal o el Estado propio sino esas relaciones pueden ser entre particulares que se derivan, tratándose de que si se tiene como antecedente al Derecho Mercantil este tiene un carácter privado y es esa relación entre particulares la que hace que este nazca a la vida jurídica.

Entendido que el Derecho Marítimo a pesar de utilizar el mismo medio y transporte, los usos y costumbres a través del tiempo han cambiado y tal es el caso que los autores al respecto en el Derecho guatemalteco han cambiado su perspectiva objetiva de este tema y es así como Erick Spiegeler lo define como *“Una disciplina del Derecho, que es el conjunto de normas jurídicas, principios e instituciones que regulan todo lo concerniente a las relaciones jurídicas que se derivan entre diversos sujetos tanto del Derecho nacional como el internacional, que tiene por objeto relaciones económicas tales como el comercio de bienes y servicios, la navegación y que se desarrolla la misma en el ámbito de los espacios marítimos”*.⁶⁴

Y ya teniendo un conjunto de varios conceptos reunidos y de múltiples ideas que diferentes autores aportan a lo que se refiere al concepto de Derecho Marítimo se concluye que el Derecho Mercantil Marítimo es: El conjunto de doctrinas, instituciones, normas jurídicas, disciplinas, de Derecho público y privado según sea las actuaciones que de ello se deriven, y que actúa como un regulador del comercio, tráfico de influencias, relaciones internacionales y nacionales, que tiene que ver con el Derecho Internacional y la economía que es llevado a cabo por el medio marítimo y todo transporte de aguas que desarrollen todo tipo de navegación a través de este.

⁶⁴ Spiegeler Herrera, Erick Rodrigo. Nociones Generales, Historia y Fuentes del Derecho Marítimo en Centroamérica, Universidad Rafael Landívar 2011, Pág. 6

2.5.2 Derecho Marítimo Internacional

El motivo del porque se toma otro apartado para poder definir este concepto es gracias a que el Derecho Marítimo no solo se refiere a una rama Mercantil y que tiene que ver con el comercio, sino a que este Derecho tiene una relación con el Derecho Internacional, pues nacen al mismo tiempo con el Derecho del Mar. Y cualquier aporte o nuevas implementaciones en el Derecho Marítimo tendrán incidencia sobre el Derecho Internacional. Y es ahí de donde cobra la importancia de definir a ese Derecho, puesto que no solo se trata de una rama privada sino de igual manera pública del Derecho. Nery Dighero en su tesis titulada el Derecho Internacional y el mar menciona un punto importante *“Nunca hemos contado con una ley del mar única y compacta, sino con un cuerpo de Códigos, acuerdos Internacionales, declaraciones unilaterales y prácticas tradicionales, que reflejan claramente el estado de desacuerdo y la pluralidad de opiniones que hacen más difícil el problema.”*⁶⁵

2.5.3 Alta Mar

Anteriormente se entendía por Alta Mar como aquella zona de mar que no pertenecía ni al mar territorial, ni a las aguas internas de un Estado o país.

Y es así como en la Convención sobre el Alta Mar, aprobada en Ginebra en 1958, al estipularse en el artículo 1°. Que *“se entenderá por alta mar la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado,”*⁶⁶ Sin embargo debido a las nuevas corrientes del Derecho Marítimo, en la cual se establecen regímenes más justos y acordes al espacio marítimo, océano, se le da mayor protección a los Estados ribereños y el cual nace bajo el nombre de zona económica exclusiva. Este Estado tiene derechos de soberanía para efectos de la exploración y explotación de recursos naturales.

⁶⁵ Dighero Herrera, Nery Saúl. El Derecho Internacional y El Mar, Universidad Rafael Landívar, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Guatemala 1974, Pág. 7

⁶⁶ Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

2.5.4 Mar Territorial.

Según el diccionario de la Real Academia Española se entiende por Mar a la *“Masa de agua salada que cubre la mayor parte de la superficie de la Tierra.”*⁶⁷ Esa misma porción de agua es utilizada como el medio de transporte y está conformada por el recurso natural más importante de la tierra y que ocupa la mayor parte de proporción dentro de ella y que desde la antigüedad es uno de los medios más importantes de comercio para la humanidad.

Las tres problemáticas que se desatan en el plano internacional marítimo versan sobre el mar nacional, mar territorial y zona contigua. Y en este punto es donde el Derecho Mercantil Marítimo Internacional cobra la importancia que tiene en el plano guatemalteco. Y es así como surgen definiciones de este concepto y es como Dighero lo explica: *“Un espacio marino intermedio entre el mar interior y la Alta Mar también se ha dicho, que el mar territorial es un espacio marítimo sujeto a un régimen jurídico especial, que se encuentra colocado a lo largo de las costas, entre éstas y el mar libre.”*⁶⁸

2.5.5 Buque

Conocido este como el medio de transporte por el cual se lleva a cabo la actividad comercial marítima y en la cual se desempeña el tráfico comercial. El Libro III del Código de Comercio referente al comercio marítimo lo menciona como la nave comercial y lo define en su artículo 827 así: *“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.”*⁶⁹ Una de las deficiencias de la ley aplicada a la actualidad es que este tipo de transporte ya no existen por lo que este tipo

⁶⁷ Diccionario de la Real Academia Española, “Mar” <http://lema.rae.es/drae/?val=mar> fecha de consulta: noviembre de 2013.

⁶⁸ Dighero, Nery, Op. Cit. Pág. 18

⁶⁹ Decreto Gubernativo 2946, Libro III Código de Comercio, Comercio Marítimo. Artículo 827.

de congruencia a las necesidades presentes el concepto de nave o buque cambia y los autores discuten.

Bien entendido que por tratarse de un bien mueble la nave o buque según lo prevé el artículo 829 del Libro III, estos bienes no se inscriben en el Registro Mercantil, sino en el Registro General de la Propiedad, puesto que el Código de Comercio no estipula nada al respecto.

En cuanto a la naturaleza jurídica del buque por su parte Manuel Ossorio hacen mención que si bien es cierto se trata de un bien mueble se tiende en alguna manera a aplicarle normas de Derecho Inmobiliario; en lo que se refiere a su propiedad, transmisión y posibilidad de gravarlo con hipoteca, por lo que algunos autores discuten que no se trata solamente de cosa mueble o inmueble sino de un tipo de naturaleza especial, con características propias.

La naturaleza de esos depende del país al cual pertenecen en caso de Guatemala se le denomina como naturaleza “guatemalteca” de acuerdo a las disposiciones aplicables, y de manera que la matrícula se obtiene del mismo país de origen, a lo que Rodrigo Uría, citado por Villegas Lara, indica: *“Todo buque necesita acogerse al pabellón de un Estado. La nacionalidad del buque hace referencia justamente a esa relación de vinculación a un Estado determinado, que es necesaria tanto para resolver los conflictos de orden internacional que se suscitan entre buques de diferentes Estados, como para resolver la disciplina a que quedan sometidos... La nacionalidad se obtiene por el abanderamiento o matriculación del buque...”*⁷⁰

Ossorio por su parte expone que es muy difícil la determinación conceptualizada de la palabra buque puesto que en la doctrina ha sido muy discutida. Pero definida en la Convención de Ginebra para el Estatuto Provisional de la gente del Mar, se dice que Buque es: *“todo navío o barco de cualquier especie, de propiedad pública o privada,*

⁷⁰ Villegas Lara, René. Óp. Cit. Pág. 341

*dedicado principalmente a la navegación marítima*⁷¹ Por su parte lo mismo menciona en cuanto a la nacionalidad del buque que es distinguido por la bandera la cual distingue su nacionalidad, esa nacionalidad tiene extraordinaria importancia, hasta el punto que ninguna nave de este tipo se podría animar a navegar sin un pabellón que las identifique, ya que como consecuencia de esto un buque que carezca de nacionalidad y navegue por alta mar sería, un Estado soberano en el mar libre, donde nadie ejerce derecho de soberanía, además de esta nacionalidad es importante mencionar que dicho buque o nave debe de portar un nombre de identificación debidamente registrado, ya que han de estar inscritos en la matrícula o registro que como anteriormente se menciona y en el mismo Código de Comercio se menciona serán inscritas en el registro especial que en este caso es en el Registro de la Propiedad que tiene un registro de naves mercantes y que se encuentra en cada país y sean competentes para conocer del tráfico de los mismos.

Por lo que al ser inscritos deben estar identificados distintos elementos que deben de tomarse en cuenta como lo es el tonelaje, determinado mediante el arque, y que puede ser bruto o total, que quiere decir a esa capacidad de carga total en sus espacios, inclusive en sus estructuras, y esa capacidad interna total determinada por toneladas de dichos espacios encerrados.

2.5.6 Transporte Marítimo .

Bolaffio menciona que cuando se trata de personas y mercancías es la finalidad económica de todas las relaciones de Derecho Marítimo.⁷² Todas convergen con último fin hacia el contrato fletamentero, que es, precisamente, la concesión del uso total o parcial de una nave para el transporte de pasajeros o de mercaderías mediante el pago del precio respectivo, que se denomina pasaje o flete. Las compañías de navegación que hoy en día asumen los transportes marítimos son al propio tiempo propietarios de

⁷¹ Ossorio, Manuel. Op. Cit. Pág. 139

⁷² Bolaffio, León. Óp. Cit. Pág. 322

las naves y armadores de los mismos, porque las hacen navegar por cuenta propia y en nombre propio.

El transporte marítimo como el transporte terrestre, y aéreo se lleva a cabo por los medios que son adecuados en donde se desempeñan. Manuel Ossorio lo define así: *“Es el que se efectúa en los buques o barcos de toda clase, que ofrece dos modalidades: el de personas o contrato de pasaje y el de mercaderías o bien contrato fletamentero”*.⁷³

En lo personal tomando en cuenta que este tipo de transporte debe de ser desempeñado por un medio marítimo se puede concluir que el transporte marítimo es aquel que se lleva a cabo por la nave marítima, también llamada buque, y que se dedica al tráfico de cosas, mercancías, o personas, el cual no importando su clase navega por las aguas y llevan a una fuente generadora de comercio y Derecho.

2.6 Otras ramas con las que se relaciona el Derecho Mercantil Marítimo.

Esta como todas las ramas de Derecho a pesar de que goza de autonomía e independencia teniendo sus propias normas, doctrinas e instituciones, nace del Derecho antiguo Civil, y al tener una doble naturaleza al pertenecer al Derecho Público y Derecho Privado, se relaciona con mas ramas por obligatoriedad pues su aplicación se extiende a otras actividades y desprende nuevos hechos de Derecho. Por lo tanto el Derecho Mercantil Marítimo al ser un Derecho especial se complementa de otras tantas ramas que a continuación se mencionan:

a. Derecho Constitucional: como Hans Kelsen lo describe en su pirámide por orden jerárquico en cualquier país la Carta Magna es la ley con mayor superioridad y, de forma general describe la actividad que en Derecho corresponda y por lo tanto constituye la más importante dentro de la normativa de un Estado, esta comprende la descripción de los Derechos del ser humano dentro de la sociedad, la organización de

⁷³ Ossorio, Manuel, Óp. Cit. Pág. 989

gobierno, política y los cuerpos constitucionales. En la Constitución Política de la República de Guatemala en su artículo 121 indica que son: *“Bienes del Estado. Son bienes del Estado: ... Las aguas de la zona marítima que ciñe las costas de su territorio, los lagos, ríos navegables y sus riberas, los ríos, vertientes y arroyos que sirven de limite internacional de la República, las caídas y nacimientos de agua de aprovechamiento hidroeléctrico, las aguas subterráneas y otras que sean susceptibles de regulación por la ley y las aguas no aprovechadas por particulares en la extensión y termino que fije la ley...”*⁷⁴ El cual tiene dentro de este la actividad comercial mismo que hace énfasis el artículo 131 del mismo cuerpo legal: *“Servicio de transporte comercial. Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios. Las terminales terrestres, aeropuertos y puertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común y así como los servicios del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles...”*⁷⁵ Por lo que ya estipulado que dentro de la zona marítima se constituye la actividad comercial marítima y que es como beneficio para el Estado de Guatemala y goza de cierta protección.

b. Derecho Internacional Público.

Modernamente se alude a un criterio espacial la maritimidad (como superador del limitado hecho de la navegación, integrador de normas públicas y privadas de derecho interno (Derecho Marítimo) e internacional (Derecho del Mar) y capaz de fundamentar una ciencia jurídica autónoma e independiente de otras ramas del Derecho.⁷⁶ La evolución de esta rama ha mostrado la posibilidad de crear normas internacionales por métodos novedosos, diferentes de los ordinarios. La circunstancia de que este es un Derecho en continua transformación, que abarca tantas instituciones diferentes al

⁷⁴ “Artículo 121.- Bienes del Estado.” Asamblea Nacional Constituyente de la Republica de Guatemala, Constitución Política de la Republica de Guatemala; 31 de mayo de 1985.

⁷⁵ “Artículo 131.- Servicio de transporte comercial” Óp. Cit.

⁷⁶ Enciclopedia Jurídica, “Derecho Marítimo” <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com> Fecha de consulta:04de abril de 2014

mismo tiempo, unido a ciertas exigencias de carácter internacional que se ven reflejadas en la actividad nacional. El Derecho Mercantil Marítimo tiene esa estrecha relación con el Derecho Internacional Público en especial con el Derecho Internacional de los espacios marítimos, que ya desde 1945 venía evolucionando muy lentamente, el cual nació como anexo al Derecho de las comunicaciones, de la libertad de movimiento y en oposición a las pretensiones de apropiación por unas cuantas naciones.

El cual después de ser un Derecho unidimensional, se convirtió en un derecho pluridimensional, y pasó a ser de un Derecho dinámico, constante y de apropiación. Este regido por las fuentes principales del Derecho Internacional Público que es el caso de los tratados internacionales, convenios que regulan esta rama a las naciones interesadas en el tráfico que en ellas se realicen y así se lleve un orden en el que una serie de intereses no se puedan ver tergiversados y los recursos de tracto comercial puedan ser explotados efectiva y correctamente.

La regulación de las relaciones recíprocas de los Estados en cuestiones del mar son vitales de desarrollo para todos los que sean sujetos en la participación de las negociaciones marítimas.⁷⁷

a. Derecho Tributario

Por tratarse de un Derecho en la que su actividad es eminentemente comercial, onerosa y de interés económico para las partes, esta misma actúa bajo la regulación de tributos en la actividad marítima. Estas regulan la actividad comercial económica dentro de los países que se desarrollen.

b. Derecho Administrativo

Siendo la administración marítima un conjunto de normas de interés y orden público que regulan la vigilancia de lo relacionado al mar, el orden de la función de los órganos que dentro de este funcionen, y la relación con los particulares o sujetos que forman

⁷⁷ Spiegeler, Erick. Óp. Cit. Pág. 13

parte dentro de él. Dentro de un marco de reglamentos para que la nave en la que se desarrolle la actividad se encuentre en condiciones viables para su navegación.

c. Derecho Penal.

Existe una relación con el Derecho Penal y esta es en relación a las actividades ilícitas que se hagan dentro del mar o la actividad relacionada a este, que como consecuencia conllevan las sanciones que en Derecho Penal son las consecuencias jurídicas que del delito propiamente se derive. Siendo la actividad económica dentro del mar el bien jurídico tutelado el que el Estado y los convenios o tratados se conjugan en proteger. El Código Penal guatemalteco lo regula en su título VII en su capítulo III titulado De la Piratería que menciona taxativamente: *“Comete delito de piratería, quien practicare en el mar, lagos o en ríos navegables, algún acto de depredación o violencia contra la embarcación o contra personas que en ella se encuentren sin estar autorizado por algún Estado beligerante o sin que la embarcación, por medio de la cual ejecute el acto, pertenezca a la marina de guerra de un Estado reconocido.”*⁷⁸

d. Derecho Mercantil.

Esta rama del Derecho participa como principio originador en cada una de las actividades comerciales derivadas de las negociaciones y asuntos mercantiles originada por los sujetos de comercio marítimo. Del Derecho Mercantil se deriva el Derecho Mercantil Marítimo, consistente en la generalización de la ciencia del Derecho aplicada al mar y a las actividades que en ella se desarrollan (no solo la navegación marítima). Contenido así en el Código de Comercio guatemalteco en el Libro III.

e. Derecho Internacional Privado

*Este dirigido a solucionar los conflictos entre leyes de los distintos países en la navegación.*⁷⁹

⁷⁸ Artículo 299. Código Penal, Decreto numero 17-73; Guatemala.

⁷⁹ Enciclopedia Jurídica. Óp. Cit. Fecha de consulta: 04 de abril de 2014

CAPITULO III

MARCO LEGAL MARITIMO

3.1 Estado actual del Derecho Marítimo.

Tres hechos caracterizan la evolución del Derecho Marítimo hasta nuestros días:

a) La Codificación.

b) La revolución tecnológica.

c) La modificación de la conformación de la Comunidad Internacional.

a. La codificación

Fenómeno jurídico iniciado en Francia a inicios del siglo XIX impulsado por el régimen napoleónico. Los tratadistas mercantiles señalan que el Derecho Marítimo por obra de la codificación napoleónica pierde su independencia legislativa y por consiguiente la doctrinal.

b. Revolución Tecnológica

La revolución tecnológica originó normas internacionales aplicables a los buques, lo que produjo la internacionalización progresiva del Derecho Marítimo Público y Privado. Esto produjo la revisión de los ordenamientos jurídicos internos para adaptarlos a las obligaciones contraídas a través de los Convenios.

c. La modificación de la conformación de la comunidad Internacional

Producto de independencia de Estados colonizados produjo cambio estructural y creación de sus propios ordenamientos jurídicos.⁸⁰

⁸⁰ Morales, Danilo. Óp. Cit. Diapositiva 18

3.1.1 El Proceso de Unificación del Derecho Marítimo.

Organismos Unificadores: A pesar de ello el proceso de unificación del Derecho Marítimo sigue adelante, señalándose que quizás se trate de un movimiento pionero de acercamiento entre las concepciones jurídicas de los dos referidos sistemas. El grado de uniformidad alcanzado hasta el momento es realmente elevado, variando de una área a otra del Derecho Marítimo. La tarea unificadora tiene una serie de protagonistas. Siendo estos distintos organismos internacionales; de Derecho Público (o gubernamentales) unos y de Derecho Privado (o no gubernamentales) otros.

a. Organismos no Gubernamentales.

Entre los organismos privados que han jugado un rol importante en el proceso de unificación de las instituciones del DM destaca el “Comité Marítimo Internacional” (CMI) y el “Consejo Marítimo Internacional y del Báltico” (The Baltic and International Maritime Council – BIMCO -). El CMI, con sede en Amberes, es pionero del proceso unificador del Derecho Marítimo, organización internacional privada, fundada en Bruselas en 1897 con objeto contribuir a la unificación del Derecho Marítimo. Asimismo promueve el establecimiento de Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo. La labor del CMI ha sido magnífica, sacando adelante un conjunto de convenios internacionales, que son hoy día el núcleo de la regulación internacional de Derecho Privado de la navegación marítima.

La Asociación de Derecho Internacional; en su seno nació la primera versión de las Reglas de York y Amberes para la liquidación de la Avería Gruesa.

También destaca “La Conferencia Marítima Internacional y del Báltico” conocida como la “BIMCO”, se origina en 1905, adquirió el nombre actual de “Consejo” a partir de 1985. La BIMCO es al proceso de unificación contractual lo que el CMI es al proceso de unificación normativa. Le integran cuatro categorías de miembros principales, navieros, corredores y agentes marítimos, P&I clubs y miembros asociados (incluyen sociedades

de clasificación, bancos, abogados marítimos, puertos y otros sujetos interesados en la navegación). La BIMCO desarrolla para sus miembros una serie de actividades (asesoramiento, asistencia técnica, publicaciones, seminarios etc.).

Otros Organismos destacables son: El Consejo General Británico de Navegación; La Asociación de Agentes y Corredores Marítimos; La Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques Tanque; La Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios y Asimilados; Instituto de Aseguradores de Londres (“Institute of London Underwriters”).

Solo un Convenio ratificado por todos los Estados y sin reservas de ninguna clase produciría un efecto uniformador universal. La experiencia muestra que no son pocos los Convenios cuyo texto final no es aceptado por un considerable número de Estados debido a su difícil o imposible conciliación con los respectivos ordenamientos internos. Otros problemas que suponen obstáculo para el efecto unificador de los Convenios son los relativos a la lentitud de su procedimiento de elaboración y entrada en vigor, solo la negociación puede llevar más de una década. Es por ello por lo que suele reconocerse la importancia de la unificación contractual, en cuanto complemento indispensable de la unificación normativa.⁸¹

3.2 Fundamentos para la Modernización y Armonización de la Legislación Comercial Marítima

La Legislación Marítima del país es el marco legal en que se desarrolla su actividad marítima.

Si ella es incompleta y obsoleta el subsector marítimo enfrentará problemas de diversa índole que afectarán no sólo a dicho subsector sino también al comercio exterior del país. “A contrarius sensus”, una legislación marítima moderna, ágil y creativa, que actualice las normas del Libro III del Código de Comercio de los países de

⁸¹ Morales, Danilo. Óp. Cit. diapositivas 35 a 46.

Centroamérica y que incorpore los Convenios internacionales pertinentes, constituiría una base jurídica sólida para instaurar un transporte marítimo eficiente y el desarrollo del comercio exterior. También facilitaría lograr una mayor participación de capitales de inversionistas nacionales y extranjeros en la industria marítima de los países de Centroamérica.

Los países de Centroamérica han suscrito “Tratados de Libre Comercio” con los Estados Unidos de Norteamérica y con los países de Latinoamérica, para el desarrollo del comercio exterior. El “Acuerdo de Asociación” de los países centroamericanos con la Unión Europea que se promueve entre en vigor durante el presente año, incluye tres pilares: político, comercial y de cooperación. La implementación de dichos Tratados y Acuerdo de Asociación, incrementará el intercambio comercial de los países de Centroamérica con los Estados Unidos, los países de Latinoamérica y de la Unión Europea, lo cual traerá bienestar económico a la región. Actualmente, se impulsa la instauración de un servicio de transporte marítimo de corta distancia y los organismos internacionales y el sector privado, impulsan el aceleramiento del proceso de la Unión Aduanera centroamericana, todo lo cual mejorará la facilitación en el transporte y la competitividad de sus productos en el comercio internacional.

Por tanto, se requiere que los países de Centroamérica dispongan de una legislación comercial marítima moderna y armónica que facilite el desarrollo del transporte marítimo y del comercio internacional.

3.3 Marco legal en Guatemala.

a. Las leyes nacionales que regulan la actividad marítima en Guatemala son:

Constitución Política de la República de Guatemala.

El Libro III del Decreto 2946 del (anterior Código de Comercio guatemalteco) Congreso de la República de Guatemala.

Ley de protección y Mejoramiento del Medio Ambiente.

Ley de Áreas Protegidas.

Ley de Pesca y Agricultura.

Código Penal.

Ley del Organismo Ejecutivo y sus reformas.

Reglamento Orgánico interno del Ministerio de Relaciones Exteriores. Acuerdo Gubernativo No. 415-2003 que regula lo relativo al Ministerio de Relaciones Exteriores y todo en cuanto a su estructura, organización y el manejo de relaciones que sostiene con otras naciones.

Reglamento para el aprovechamiento de los Túnidos que se desplazan por el Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva de la Republica de Guatemala. Acuerdo Gubernativo 784-94 del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Emitido por el Presidente de la República de Guatemala.

Acuerdo Gubernativo No. 120-2004, para la creación del Departamento Marítimo del Ministerio de la Defensa Nacional, Ministerio de Defensa Nacional, emitido por el Presidente de la República.

Acuerdo Gubernativo 223-2004, para la creación de la Comandancia de la Marina de la Defensa Nacional en Puerto Quetzal y Puerto Barrios.

Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla

Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal.⁸²

b) Libro III Comercio Marítimo Decreto 2946 del anterior Código de Comercio.

El Decreto 2946 siendo derogado en su mayoría, con la creación del actual Código de Comercio, quedando vigentes las disposiciones contenidas en el Libro III, Código Marítimo, referente al Comercio Marítimo, aunque perdió fuerza con el pasar de los años y poco conocido por los estudiosos del Derecho es una norma vigente mas no positiva como se sabe. Pues en lugar de la práctica de esta ley se toma a la costumbre y los Tratados Internacionales en materia marítima como referentes o guías para la actividad mercantil marítima.

El Libro III del Código de Comercio se compone de ocho títulos, dividiéndose de la siguiente manera.

Título I De las Naves Mercantes y de los Propietarios y Copropietarios de ellas.

Título II De las Personas que intervienen en el Comercio Marítimo.

Título III De los contratos de los hombres de Mar.

Título IV Del Fletamento, del conocimiento y de los pasajeros.

Título V De los Riesgos y Daños del Transporte Marítimo.

Título VI Del préstamo a la gruesa o a Riesgo Marítimo.

Titulo VII Del seguro marítimo

⁸² Belches Rivas, Teresa Elizabeth. Tesis: "La competencia y Jurisdicción en la legislación guatemalteca para la regularización de la responsabilidad en el transporte marítimo", Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Guatemala, 2013. Págs. 21-22

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

Los elementos dentro del comercio marítimo es lo primero que regula este Código, siendo el elemento principal, la nave que encuadra dentro de la actividad mercantil marítima como el móvil por el cual se va a realizar o se llevará a cabo la misma, y que 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.⁸³ Es importante recalcar que el Código Civil menciona que los buques y naves aéreas, canales, muelles, ferrocarriles, y otras obras públicas de índole semejante, y los derechos reales que los afecten, deberán inscribirse en el Registro Central de la Propiedad en los libros destinados a tales bienes”⁸⁴

Al referirse a los propietarios y copropietarios de la nave objeto de la actividad regula que los extranjeros propietarios de nave guatemalteca quedan sometidos a las prescripciones de la ley de navegación y a todas las providencias de seguridad que adopte el Gobierno de la República en caso de guerra con la nación a que pertenezcan.⁸⁵ Se refiere a los propietarios como las personas dueñas de una nave los cuales pueden o no administrar la misma las cuales exigen las mismas calidades de un naviero. Este es responsable de los gastos y demás que en la nave se hagan.

Regula todo lo referente a las personas que intervienen en el comercio marítimo que oportunamente fueron descritas como el Naviero o Armador, el Capitán, el piloto quien es el que lleva la dirección del buque o nave, el Sobrecargo.

Otra de las disposiciones de las cuales es importante hacer referencia es a los contratos que se llevan a cabo dentro de la actividad marítima.

⁸³ Decreto Gubernativo 2946, Libro III “Comercio Marítimo”, Anotado y Concordado, Derechos Reservados Gilberto Salazar. Artículo 827.

⁸⁴ Decreto Ley 106, “Código Civil”, Artículo 1207

⁸⁵ Decreto Gubernativo 2946, Óp. Cit. Artículo 852.

Contrato de los hombres de mar, las cuales hacen acepción a las personas que están como tripulación, y el contrato que celebran estos con el naviero, consiste respecto de los primeros en prestar a bordo los servicios estipulados, y de parte del segundo, en recibirlos en la nave, alimentarios y pagarles el sueldo o retribución convenidos.⁸⁶ así lo regula el Código de Trabajo guatemalteco y estipula dentro de su normativa un régimen especial de trabajo que es el mar y que exige ciertas reglas para su respectivo desarrollo.

En cuanto a lo que es la contratación de la tripulación este libro tipifica lo respectivo al Fletamento, al Conocimiento y a los Pasajeros, pero para el desarrollo de cualquier actividad que pueda tener alguna respuesta dentro de materia mercantil cabe resaltar lo referente al Fletamento.

El Fletamento como taxativamente lo regula el Libro III, que 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, llamándosele a este “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.⁸⁷ Tratándose esté contrata de un acuerdo puramente de transporte que en general es comercial la norma específica que solo el naviero puede celebrarlo, y puede ser fletador cualquiera persona que tenga capacidad para obligarse. Recordando que en este contrato como en todo contrato se requiere de los requisitos que presuponen para su existencia, que es la capacidad, el objeto lícito y la voluntad de las partes.

Este contrato se celebra por escrito, antes o después de recibida la carga, el documento en que se consignan las condiciones del contrato se llama “póliza de fletamento”, y puede constar en escritura pública o documento autenticado.⁸⁸ Este

⁸⁶ Decreto gubernativo 2946, Óp. Cit. Artículo 938

⁸⁷ Decreto gubernativo 2946, Óp. Cit. Artículo 972

⁸⁸ Decreto gubernativo 2946, Óp. Cit. Artículo 981

título no solo estipula lo concerniente al contrato sino a los derechos, obligaciones de las partes y la forma de rescisión de este contrato.

En cuanto a los daños y riesgos que se puedan dar durante la navegación o la actividad mercante, se tiene previsto las averías comunes y particulares, el abordaje o abandono de la nave, arribada forzosa, el naufragio y varamiento, que de llevarse a cabo alguno de los casos, se tiene por previsto y las reglas a seguir que en general son de precaución, y de sufrirse daño alguno tomar resoluciones para cada caso.

Otro de las disposiciones que regula es la de préstamo a la gruesa también llamado de riesgo marítimo el cual como lo indica se reputara como préstamo aquel en que, bajo cualquiera condición, dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido del feliz arribo a puerto de los efectos sobre este hecho o del valor que obtengan en caso de siniestro.⁸⁹

En cuanto a los seguros marítimos le son aplicables las disposiciones del seguro exceptuándose ciertas circunstancias que son objeto de propiamente en área marítima; como la protección al buque, los aparejos, el armamento, las vitualias, las cantidades dadas a la gruesa, la vida y libertad de los hombres de mar y sus pasajeros y lo que interesa a la actividad mercantil que son las mercaderías cargadas y todas las cosas de valor estimables en dinero expuestas a los riesgos de pérdida o deterioro por accidente de la navegación. Se celebra en tiempo de paz o de guerra, al principiarse el viaje o hallándose este pendiente, en un viaje de ida o por uno solo de ellos, durante toda la duración del viaje o por un tiempo limitado, por todos los riesgos del mar o solamente por alguno de ellos; sobre buenas o malas noticias, aunque el último presupuesto deja un vacío legal puesto que en cuanto a la navegación no se especifica a que se refiere con buena o mala noticia. Y este se refiere todo en cuanto a los derechos y obligaciones que le pertenecen a las partes contratantes dentro del contrato de seguro que en este caso es el asegurado y el asegurador como la indemnización en caso de alguna avería o daño.

⁸⁹ Acuerdo Gubernativo 2946, Óp. Cit. Artículo 1167

El título III finaliza regulando todo en cuanto a la prescripción de las obligaciones del comercio marítimo el cual menciona que estas acciones prescriben en el término de seis meses para el cobro de pasaje, de los fletes del buque y de la contribución a las averías comunes, en el primer caso desde el arribo del buque y en el segundo y tercer caso desde la efectiva entrega de las mercaderías que adeuden los fletes y la contribución. En cambio hay otras acciones como las de pago que prescriben en el término de un año.

La excepción de inadmisibilidad de algunas acciones especiales dispone son inadmisibles las acciones contra el capitán y aseguradores por la avería particular o común que hubieren sufrido las mercaderías, siempre que sean recibidas sin protesta; la acción de avería contra el fletador; la acción dirigida al resarcimiento de la avería causada por abordaje a excepción que no se trate de una pérdida total del buque.⁹⁰

3.4 Principales Organizaciones Internacionales en materia de Derecho Marítimo y Derecho Mercantil.

3.4.1 Organización Marítima Internacional –OMI-.

En 1948 se celebró una conferencia de las Naciones Unidas que adoptó el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), siendo este el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a cuestiones marítimas.⁹¹

La Organización Marítima es la Organización Internacional con mayor importancia dentro del área Marítima es un organismo especializado de las Naciones Unidas, es el órgano normativo mundial para la protección, la seguridad y el rendimiento medioambiental del transporte marítimo internacional. Su principal función es la de crear un marco regulatorio para la industria del transporte marítimo que sea justo y

⁹⁰ Acuerdo gubernativo 2946, Óp. Cit. Artículos 1308, 1314.

⁹¹ Folleto Informativo ¿Qué es la OMI?

http://www.imo.org/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf fecha de consulta: veinte de mayo de dos mil catorce

eficaz, universalmente adoptado y aplicado. En otras palabras, su función es la de crear una igualdad de condiciones para que los operadores de buques, dueños de naves y comerciantes marítimos que no pueden hacer frente a sus problemas económicos, con solo recortar esquinas y comprometer la seguridad, y el desempeño ambiental. Este enfoque también fomenta la innovación, el dinamismo, la eficacia y la eficiencia.

El transporte marítimo es una industria verdaderamente internacional, y sólo puede funcionar bien si los reglamentos y las normas son los que ellos mismos acordaron, adoptaron e implementaron a nivel internacional.

El envío internacional transporta alrededor del 90 por ciento del comercio mundial de los pueblos y comunidades de todo el mundo. El transporte marítimo es el método más eficiente y rentable de transporte internacional para la mayoría de los bienes; siendo fiable en muchos sentidos, medios de bajo costo de transporte de mercancías a nivel mundial, lo que facilita el comercio y ayuda a crear la prosperidad entre las naciones y los pueblos. El mundo depende de una industria del transporte marítimo internacional seguro, y eficiente y esto lo proporciona el marco normativo desarrollado y mantenido por la OMI.

Las medidas de la OMI cubren todos los aspectos del transporte marítimo internacional incluyendo el diseño de buques, construcción, equipamiento, dotación, funcionamiento y tratamiento que sirven como mecanismo para asegurar que este sector vital siga siendo seguro, ecológicamente racional, y la energía utilizada sea eficiente y segura.

El transporte marítimo es un componente esencial de cualquier programa para el futuro crecimiento económico sostenible. A través de la OMI, los Estados miembros de la Organización, la sociedad civil y el sector del transporte marítimo ya están trabajando juntos para asegurar un aporte continuo y reforzado hacia una economía sostenible, ecológica que se denomina “verde” y el crecimiento financiero sostenible. El fomento del transporte sostenible y el desarrollo marítimo sostenible es una de las principales prioridades de la OMI para las nuevas generaciones.

La eficiencia energética, las nuevas tecnologías y la innovación, la educación y formación marítima, la seguridad marítima, la gestión del tráfico marítimo y el desarrollo de la infraestructura marítima, el desarrollo y la puesta en práctica, a través de la OMI, de las normas generales que se aplican son de apoyo para el compromiso de la OMI para proporcionar el marco institucional necesario para un sistema de transporte marítimo mundial verde y sostenible.⁹²

En el período de 10 años transcurrido entre la adopción del Convenio y su entrada en vigor en 1958, conjuntamente a otros problemas relacionados con la seguridad también despertaron la atención internacional, aún cuando requerían un enfoque relativamente diferente. Uno de los problemas más importantes era la amenaza de contaminación del mar ocasionada por los buques, en particular la de la contaminación por los hidrocarburos transportados en los buques tanque, como el derramamiento de petróleo por aguas del océano. En 1954 se adoptó un convenio internacional sobre esta materia, y en enero de 1959 la OMI asumió la responsabilidad de administrarlo y promoverlo. Así es como, desde los inicios, la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar han constituido los objetivos primordiales de la OMI. En los primeros años de este siglo la protección marítima pasó a ser otro importante punto de enfoque para la Organización. Los objetivos generales de la OMI se recogen en el lema: Una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios.

La OMI es el único organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en el Reino Unido. Actualmente se encuentra integrada alrededor de 170 Estados Miembros y tres Miembros Asociados. El órgano rector de la OMI es la Asamblea, que se reúne una vez cada dos años. Entre los periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo, integrado por 40 gobiernos miembros elegidos por la Asamblea, ejerce las funciones de órgano rector. La OMI es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités.

⁹²Organización Marítima Internacional, <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>, fecha de consulta: veinte de mayo de dos mil catorce

El Comité de seguridad marítima (MSC) es uno de sus órganos principales junto con la Asamblea y el Consejo, constituidos por el Convenio constitutivo de la OMI de 1948. En la actualidad, el Comité se ocupa de todo tipo de cuestiones relativas a la seguridad de la navegación, así como de abordar asuntos relacionados con la protección marítima, la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques y naves.

Otro comité que integra a la Organización es el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) fue establecido por la Asamblea en noviembre de 1973, y se encarga de coordinar las actividades de la Organización encaminadas a la prevención y contención de la contaminación del medio ambiente por los buques.⁹³

Estados Miembros de la OMI.

Albania, Alemania, Angola, Antigua y Barbuda, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Azerbaiyán, Bahamas, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Belice, Benin, Bolivia (Estado Plurinacional de), Bosnia y Herzegovina, Brasil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Cabo Verde, Camboya, Camerún, Canadá, Chile, China, Chipre, Colombia, Comoras, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croacia, Cuba, Dinamarca, Djibouti, Dominica, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos de América, Estonia, Etiopía, ex República Yugoslava de Macedonia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Georgia, Ghana, Granada, Grecia, *Guatemala*, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Guyana, Haití, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Iraq, Irlanda, Islandia, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Jordania, Kazajstán, Kenya, Kiribati, Kuwait, Letonia, Líbano, Liberia, Libia, Lituania, Luxemburgo, Madagascar, Malasia, Malawi, Maldivas, Malta, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Mónaco, Mongolia, Montenegro, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Pakistán, Palau, Panamá, Papua Nueva Guinea,

⁹³ Folleto de información ¿Qué es la OMI?

http://www.imo.org/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf OMI, fecha de consulta: veinte de mayo de dos mil catorce

Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Siria, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República de Moldova, República Dominicana, República Popular Democrática de Corea, República Unida de Tanzania, Rumania, Saint Kitts y Nevis, Samoa, San Marino, Santa Lucía, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Serbia (República de), Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Somalia, Sri Lanka, Sudáfrica, Sudán, Suecia, Suiza, Suriname, Tailandia, Timor Leste, Togo, Tonga, Trinidad y Tabago, Túnez, Turkmenistán, Turquía, Tuvalu, Ucrania, Uganda, Uruguay, Vanuatu, Venezuela (República Bolivariana de), Viet Nam, Yemen y Zimbabwe.⁹⁴

3.4.2 Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional – CNUDMI.

Conocido en sus siglas en inglés como UNCITRAL y en español como la CNUDMI que es la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, siendo este el principal Órgano jurídico del sistema de las Naciones Unidas en el ámbito del Derecho Mercantil Internacional. Siendo este un Órgano Jurídico de composición universal, dedicado a la reforma de la legislación mercantil a nivel mundial durante más de 40 años, la función de esta consiste en modernizar y armonizar las reglas del comercio internacional.⁹⁵

El comercio acelera el crecimiento, mejora el nivel de vida, crea nuevas oportunidades. Con el objetivo de incrementar estas oportunidades en todo el mundo, la CNUDMI formula normas modernas, equitativas y armonizadas para regular las operaciones comerciales. Sus actividades son principalmente las siguientes:

⁹⁴ Folleto de información ¿Qué es la OMI?

http://www.imo.org/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf OMI, fecha de consulta: veinte de mayo de dos mil catorce

⁹⁵ Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Sobre la CNUDMI

http://www.uncitral.org.com/uncitral/es/about_us.html fecha de consulta: veinte de mayo de dos mil catorce

La elaboración de normativa jurídica en el caso de la creación de convenios, leyes modelos y normas aceptables a escala mundial.

La ideación y preparación de guías jurídicas, legislativas y la formulación de recomendaciones de gran valor práctico.

La presentación de información actualizada sobre jurisprudencia referente a los instrumentos y normas de Derecho Mercantil uniforme y sobre su incorporación al derecho interno.

La prestación de asistencia técnica y apoyo en proyectos de reforma de la legislación marítima.⁹⁶

3.4.3 Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo –UNCTAD.

La UNCTAD que está dirigida por sus 194 Estados miembros, es el órgano de las Naciones Unidas que se ocupa de las cuestiones relacionadas con el desarrollo, en particular del comercio internacional, que es su principal impulsor.

Su acción es la de reflexionar, dialogar y realizar.⁹⁷ Esta es un foro en el que los representantes de todos los países pueden dialogar libremente y debatir sobre las maneras de instaurar un mejor equilibrio económico mundial. Cada dos años Organiza el Foro Mundial de Inversiones a fin de debatir sobre los desafíos y las Oportunidades, y de promover las políticas de inversión y asociaciones que favorezcan el desarrollo sostenible y el crecimiento equitativo, promoviendo el desarrollo mediante el comercio internacional, apoyando y prestando ayuda a los Estados pequeños en desarrollo en sus incesantes esfuerzos por reducir su vulnerabilidad económica pese a los numerosos desafíos que por lo general tienen planteados.

⁹⁶ http://www.uncitral.org/uncitral/es/about_us.html Sobre la CNUDMI fecha de consulta: veinte de mayo de dos mil catorce

⁹⁷ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD, <http://www.unctad.org/es/Paginas/AboutUs.aspx>, Fecha de consulta: veinte de mayo de dos mil catorce

3.4.4 Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo –COCATRAM.

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) es un organismo especializado que forma parte de la institucionalidad del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), con carácter permanente, Directorio propio y sede en la ciudad de Managua, Nicaragua.

COCATRAM atiende los asuntos relativos al desarrollo marítimo y portuario de Centroamérica y su función principal es asesorar al COMITRAN y a los Gobiernos miembros, en la adopción de políticas y decisiones, con miras a lograr un desarrollo armónico del sector, que satisfaga las necesidades del comercio exterior de los países en términos de calidad, economía y eficiencia de los servicios de transporte marítimo y portuario, que proteja y represente los intereses de la región ante intereses y organismos extraregionales. A su vez, la COCATRAM responde a los lineamientos y políticas dictadas por el Consejo de Ministros Responsables del Transporte en Centroamérica (COMITRAN), cuya Secretaría Técnica es la Secretaría Permanente del Tratado General de la Integración Centroamericana (SIECA). Jurídicamente la COCATRAM se sustenta en la Resolución, que establece su constitución y funcionamiento.

Son miembros de la COCATRAM: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. La dirección de COCATRAM está a cargo de un Directorio, que cuenta con la participación del sector público y del sector privado, integrado por un Director Titular por cada país miembro, que será el Ministro, Vice-Ministro o su Representante, que tengan a su cargo los asuntos de transporte marítimo y un Director Alterno que será un funcionario de alto nivel vinculado con el campo portuario y marítimo de cada país, ambos nombrados por los respectivos Ministros Responsables de Transporte, además de tres Directores Titulares y tres alternos designados por el sector privado regional, uno por la Asociación de Usuarios del Transporte Internacional de Centroamérica (USUARIOS), uno por la Federación de Cámaras de Comercio de

Centroamérica (FECAMCO) y uno por la Federación de Cámaras de Exportadores de Centroamérica (FECAEXCA).⁹⁸

La misión de COCATRAM es la de ser una organización capaz de mantener el liderazgo en la gestión y promoción de políticas marítimas portuarias, ambientalmente sostenibles, integralmente seguras; con el propósito de convertir a Centroamérica en una región competitiva e integrada en el comercio marítimo mundial. Proyectándose así para contribuir al desarrollo del comercio marítimo centroamericano; identificando, promoviendo e impulsando medidas, políticas y acciones en el marco de las normativas y estándares internacionales que le competen.⁹⁹

Es importante mencionar que dentro de la comisión existe el plan de puertos por medio de los cuales se realiza la actividad mercantil marítima en el caso de Guatemala los tres puertos Puerto Barrios, Castilla y Quetzal. Menciona dentro de su manual de Puertos de Centroamérica sus proyectos de ejecución Programa de Protección Ambiental y Control de la Contaminación Originada por el Transporte Marítimo en el Golfo de Honduras, financiado por el GEF-BID. Este proyecto en su esencia busca disminuir el impacto de la contaminación producida por los buques. Proyecto Mapa de Rutas Marítimas del Gran Caribe coordinado con la Asociación de Estados del Caribe el cual permite que los dueños de la carga de la región conozcan los servicios marítimos disponibles para la importación y exportación de las mercancías el cual ha culminado su primera fase. En la actualidad COCATRAM está apoyando, conjuntamente con el Proyecto Mesoamérica y la coordinación de la República de Panamá a través de la Autoridad Marítima de ese país un estudio de factibilidad para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en la región. Actualmente también desarrolla un fondo de becas para la formación y colocación de marinos centroamericanos y la realización de la segunda fase el proyecto Mapa de Rutas Marítimas del Gran Caribe. Como organización vinculada al transporte marítimo, también organiza una serie de foros permanentes regionales, como la Reunión Portuaria del Istmo Centroamericano, REPICA, la Red

⁹⁸ COCATRAM, <http://www.cocatram.org.ni/cbreve.html>, fecha de consulta, veinte de mayo de dos mil catorce

⁹⁹ *Ibíd.*

Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Centroamérica, ROCRAM, la Red de Estadísticas Centroamericanas y la Red de Capacitación Centroamericana. Actualmente está en proceso de formación del Comité de Facilitación y el Comité Hidrográfico y de Ayudas a la Navegación. Igualmente mantiene contacto con otros organismos como la CIP-OEA y la Organización Marítima Internacional con quien organizan distintos cursos regionales destinados a la preparación y capacitación del recurso humano en la implementación de los distintos convenios marítimos internacionales.¹⁰⁰

3.5 Tratados y Convenios Internacionales en materia mercantil marítima.

A través de la OMI y Organizaciones Internacionales se ha convenido realizar convenios y tratados en materia marítima y comercial los principales son los siguientes:

3.5.1 Convención relativa a la Organización Marítima Intergubernamental, (OMI) 1948

Este convenio tiene como lugar de adopción Ginebra, Suiza. Guatemala ratifica el convenio el 6 de marzo de 1948. El Decreto de aprobación es el numero 119-82 del Congreso de la República, y su fecha de adhesión es el 30 de diciembre de 1982. El creador es el órgano especializado de las Naciones Unidas conocida como la Organización Marítima Internacional.¹⁰¹ Este instrumento contiene disposiciones de carácter general acerca de la OMI y de la actividad que esta desempeña.

Entre las finalidades que la organización desempeña, está la de establecer un sistema de colaboración entre los Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación mercantil internacional, busca fomentar la adopción de normas para alcanzar los más altos niveles en lo referente a seguridad marítima y eficiencia de la navegación; fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin

¹⁰⁰ Manual de Puertos de Centro América, COCATRAM, 2010-2011

¹⁰¹ Spiegel, Erick, Óp. Cit. Pág. 67

discriminación; propiciar la ayuda y fomento acordados por un Gobierno a su marina mercante nacional con miras a su desarrollo y para fines de seguridad no constituyen en sí mismos una discriminación, siempre que dicha ayuda y fomento no estén fundados en medidas concebidas con el propósito de restringir a los buques de cualquier bandera, la libertad de participar en el comercio internacional; tomar medidas para la consideración por la Organización de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales de empresas de navegación marítima; tomar medidas para la consideración por la Organización de todas las cuestiones relativas a la navegación marítima que puedan serle sometidas por cualquier organismo o institución especializada de las Naciones Unidas; facilitar el intercambio de informaciones entre los Gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la Organización.¹⁰²

Menciona que la OMI tiene la naturaleza de un órgano de asesoramiento y consulta. Y todos los Estados suscritos pueden ser miembros de dicha organización, los cuales tendrán derechos y obligaciones.

La Organización Marítima Internacional está compuesta por una asamblea General, que será el órgano de mayor jerarquía, el consejo compuesto por 16 miembros, un Comité de Seguridad Marítima compuesto por 14 miembros el cual estará a cargo de la seguridad de la navegación, y todo lo concerniente a ella, esta también la Secretaría que está integrada por el Secretario General, un secretario del Comité de Seguridad Marítima, y el personal que pueda requerir. El Secretario General es el más alto funcionario de la Organización.¹⁰³

¹⁰² Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, file:///C:/Users/Propietario/Downloads/Convencion%20relativa%20a%20la%20Organizacion%20Maritima%20Intergubernamental%20OMI%201948.pdf, OMI, fecha de consulta: 22 de mayo de 2014. Artículo 1

¹⁰³ Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, file:///C:/Users/Propietario/Downloads/Convencion%20relativa%20a%20la%20Organizacion%20Maritima%20Intergubernamental%20OMI%201948.pdf, OMI, fecha de consulta: 22 de mayo de 2014. Arts. 12, 13, 17, 28, 33.

La sede de la Organización se encuentra establecida en Londres.¹⁰⁴ Y sostendrá relación con las Naciones Unidas y otros organismos en base a las disposiciones del mismo convenio siempre con el interés que antecede.

3.5.2 Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), 1982.

El convenio es suscrito el 15 de noviembre de 1974, y Guatemala se adhiere el 29 de julio de 1996, entrando en vigencia el 13 de marzo de 1997.

Es considerado el Instrumento Normativo Internacional de mayor importancia en el tema del mar, siendo la mayoría de la comunidad internacional miembros del mismo.

El mismo contiene disposiciones que describen a los elementos dentro de los cuales se desempeña la actividad marítima, hace referencia al régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo. En cuanto a los límites del mar indica que todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas por dicha convención.¹⁰⁵ Asimismo hace referencia a los límites de arrecifes, aguas interiores, desembocaduras de los ríos, bahías, puertos.

El paso de inocente es una de las disposiciones que regula la convención el cual es determinante en la actividad marítima pues que es la navegación de una nave o buque mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuara con lo que dispone la convención y otras normas de Derecho Internacional.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, file:///C:/Users/Propietario/Downloads/Convencion%20relativa%20a%20la%20Organizacion%20Maritima%20Intergubernamental%20OMI%201948.pdf, OMI, fecha de consulta: 22 de mayo de 2014. Art. 44

¹⁰⁵ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf, 1982. Art. 3

¹⁰⁶ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf, 1982. Art. 19

Una de las disposiciones más importantes que menciona la convención en materia mercantil es en cuanto a las normas aplicables a los buques mercantes y a los buques de Estado destinados a fines comerciales, regulado en el artículo 27 de esta convención el cual menciona que la jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes:

a) Cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño.

b) Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial.

c) Cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales.

d) Cuando tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas.

Las disposiciones precedentes no afectan al derecho del Estado ribereño a tomar cualesquiera medidas autorizadas por sus leyes para proceder a detenciones e investigaciones a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores.

En cuanto a jurisdicción civil en relación con buques extranjeros el Estado ribereño no debería detener ni desviar buques extranjeros que pasen por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre personas que se encuentren a bordo. El Estado ribereño no podrá tomar contra esos buques medidas de ejecución ni medidas cautelares en materia civil, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dichos buques o de responsabilidades en que éstos hayan incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo de ese paso. No se menoscabará el

derecho del Estado ribereño a tomar, de conformidad con sus leyes, medidas de ejecución y medidas cautelares en materia civil en relación con un buque extranjero que se detenga en su mar territorial o pase por él procedente de sus aguas interiores.¹⁰⁷

De las demás disposiciones que menciona el convenio es en cuanto a la navegación internacional, los Estados Archipiélagos, todo en cuanto a la zona económica exclusiva derechos y obligaciones de los Estados en esta, plataforma continental la cual comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.¹⁰⁸

La convención menciona de la protección y preservación del medio marino, la investigación que se pueda realizar en este, su desarrollo tecnológico y la resolución de conflictos dentro del mar, y demás disposiciones de tipo general.

3.5.3 Convenio Internacional sobre las Líneas de Carga (OMI), 1966

El Convenio Internacional sobre las Líneas de Carga fue suscrito el 5 de abril de 1966 firmado en Londres, su fecha de adhesión es el 12 de noviembre de 1994 y entra en vigor en 1994 por la Organización Marítima Internacional. Este instrumento establece lo referente a los buques o naves que llevará a cabo la actividad dentro del mar y lo que se refiere a lo que deben de cumplir antes de zarpar.

Contiene diferentes definiciones que a lo largo del convenio y su finalidad se hacen importantes como:

¹⁰⁷ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmado en 1982. Art. 27 y 28

¹⁰⁸ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Óp. Cit. Art. 76

Viaje internacional, el cual se refiere a cualquier, viaje por mar entre un país al que se aplica el presente Convenio y un puerto situado fuera de ese país o inversamente. A este respecto, todo territorio de cuyas relaciones internacionales, sea responsable un gobierno contratante o cuya administración lleven las Naciones Unidas, se considerará como un país distinto.

Buque de pesca, el cual se refiere a los buques utilizados para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos de la mar.

Buque nuevo, que significa un buque del que se pone la quilla.

Buque existente, que significa un buque que no es un buque nuevo.

Eslora, “*que es la longitud de la nave de popa a proa por la parte interior*”¹⁰⁹, de la cual será utilizada el 96% de la eslora total de una flotación situada a una distancia por encima de la quilla igual al 85% del puntal mínimo del trazado medio desde el canto alto de la quilla o a la distancia entre la cara de proa de la roda y el eje de la mecha del timón en esta flotación si esta última es mayor. En los buques proyectados para navegar con asiento de quilla la flotación en la que se ha de medir la eslora debe ser paralela al trabajo de comunicación del proyecto.¹¹⁰

Todos estos conceptos a lo largo del convenio ayudan a describir en cuanto a la aplicación de los buques que deben de estar matriculados, el protocolo de llevar una bandera como identificación para el traslado de una frontera a otra frontera, haciendo las excepciones de los buques que no se toman en cuenta como parte del convenio como lo son los de pesca y guerra por sus características que no pertenecen a los de carga.

¹⁰⁹ Eslora, Diccionario Enciclopédico Vox 1. Larousse Editorial, S.L ; 2009.

¹¹⁰ Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, (OMI) 1966.

En cuanto a que el buque que no esté sujeto, en el momento de su salida para cualquier viaje, a las disposiciones del Convenio no quedará sujeto a las mismas por haberse visto obligado a cambiar la ruta de su proyectado viaje, si el cambio de ruta se debe al mal tiempo o a alguna otra causa de fuerza mayor. Por lo tanto los gobiernos contratantes deberán tener debidamente en cuenta todos los desvíos de ruta o retrasos sufridos por un buque a causa del mal tiempo, o por cualquier otra causa de fuerza mayor y así no perjudicar la carga.

Menciona también que el buque en el que se efectúen reparaciones, modificaciones o transformaciones, así como las instalaciones resultantes, deberá seguir cumpliendo, por lo menos con las disposiciones que ya le eran aplicables. En tal caso, el buque existente no deberá, por regla general, apartarse de las disposiciones aplicables a un buque nuevo más, de los que se apartaba anteriormente. Las reparaciones, modificaciones y transformaciones de mayor importancia así como las instalaciones resultantes deberán ajustarse a las disposiciones aplicables a un buque nuevo, en la medida en que la administración lo juzgue posible y razonable.

Todo buque quedará sujeto a las visitas e inspecciones que el mismo convenio señala. A todo buque que haya sido visitado y marcado de conformidad con las disposiciones del Convenio le será expedido un Certificado Internacional de francobordo, el cual servirá como aprobación para su navegación.

3.5.4 Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el Mar (SOLAS) (OMI) 1974.

Este convenio es suscrito el 1 de noviembre de 1974 en Londres, y su fecha de adhesión es el 30 de agosto de 1982 entrando en vigencia el 15 de julio de 1983 por la Organización Marítima Intergubernamental.

Este convenio regula en esencia la vida del hombre en el mar y la seguridad para el debido a los riesgos que se encuentran dentro de este y que no son ajenos a la

realidad, como es el caso de accidentes, colisiones, o el problema incesante que en la actualidad se ha dado con el derramamiento de desechos tóxicos y que terminan siendo nocivos para la salud de los que navegan por el mar y de los cuales se desprenden no solo efectos a la humanidad sino jurídicos también. Esta a pesar de no ser una convención que no trata meramente de asuntos comerciales, llega a ser trascendente puesto que la mayoría de buques o naves que transitan por el mar son de actividad comercial y que debido a eso se requiere que se tomen las precauciones y se tomen en cuenta ciertas medidas para salvamento de buque y de los que navegan en él y los procedimientos precautorios de buques.

Fue aprobado como consecuencia de accidentes que se ocasionaban en el mar y que no contenían un protocolo a seguir en caso que sucediera uno de esta índole, incluyendo en el mismo, prescripciones sobre el equipo de salvamento de sus pasajeros a bordo y las formas de sobrevivencia. *“El suceso que condujo a la convocatoria de la Conferencia internacional de seguridad marítima de 1914 (SOLAS) fue el hundimiento del transatlántico Titanic, de la compañía White Star, durante su viaje inaugural en abril de 1912. Más de 1,500 personas perecieron, entre pasajeros y tripulación, y el desastre planteó tantas interrogantes acerca de las normas de seguridad vigentes a la razón que el Gobierno del Reino Unido propuso la celebración de una conferencia internacional para elaborar nuevos reglamentos.”*¹¹¹

Entre las disposiciones la más importante de éstas se refiere al reconocimiento de los diversos tipos de buques y a la expedición de documentos que acreditan que el buque se ajusta a las prescripciones del Convenio.

Las prescripciones aplicables a los buques de pasaje incluyen un reconocimiento antes de que el buque entre en servicio, un reconocimiento periódico que por lo regular es realizado cada 12 meses y reconocimientos adicionales que convenga. Tratándose de buques de carga y todo el reconocimiento inicial, el buque será objeto de: un

¹¹¹ Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS),1974.
<http://www.apordom.gov.do/archivos/base-legal/convenios/SOLAS.pdf> fecha de consulta: 28 de mayo de 2014

reconocimiento bienal por lo que respecta a los dispositivos salvavidas y demás equipo; un reconocimiento anual por lo que respecta a la instalación radioeléctrica; y, en lo que se refiere al casco, la maquinaria y el equipo, un reconocimiento con la periodicidad que la Administración estime oportuno, a fin de garantizar que el estado del buque es en todos los aspectos satisfactorio.

Enumera los diversos certificados que han de ser expedidos por el Estado de abanderamiento como prueba de que un buque ha sido inspeccionado y cumple las prescripciones del Convenio. Los procedimientos de supervisión mencionados que son destinados principalmente a permitir a los funcionarios del Estado rector del puerto asegurarse que los buques extranjeros que hagan escala en sus puertos lleven a bordo certificados para la navegación segura válidos. En la mayoría de los casos, la existencia a bordo de certificados válidos es prueba suficiente de que el buque de que se trate cumple con lo prescrito en el Convenio.¹¹²

3.5.5 Protocolo relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (OMI) 1988.

La fecha de suscripción fue el 9 de noviembre de 1988 y se adhiere a Guatemala en el año 2000 entrando en vigor en el mismo año. Las prescripciones para la entrada en vigor del Convenio SOLAS -aceptación por 25 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial- significaban que habrían de transcurrir varios años antes de que el Convenio entrase en vigor, lo cual sucedió finalmente el 25 de mayo de 1980. Entretanto, una serie de accidentes sufridos por buques petroleros en el invierno de 1976-77 hizo que se insistiera todavía más en la adopción de otras medidas a nivel internacional. Como consecuencia de ello, a principios de 1978 la OMI convocó una conferencia internacional sobre la seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, en la cual se aprobaron modificaciones importantes al SOLAS, así como

¹¹² Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974.
<http://www.apordom.gov.do/archivos/base-legal/convenios/SOLAS.pdf> fecha de consulta: 28 de mayo de 2014

al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), 1973. Dado que el Convenio SOLAS 1974 no había entrado en vigor, resultó imposible enmendarlo. En lugar de ello, la Conferencia decidió adoptar un protocolo que entrase en vigor seis meses después de que lo ratificaran 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representaran al menos el 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial (pero no antes de que lo hiciera el Convenio SOLAS 1974 principal). El Protocolo entró en vigor el 1 de mayo de 1981.

Los puntos principales de este Protocolo son los siguientes:

Se exige que los petroleros nuevos para el transporte de crudos y para el transporte de productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 20,000 toneladas, vayan dotados de un sistema de gas inerte.

Es obligatoria la instalación, a partir del 1 de mayo de 1983, de un sistema de gas inerte en los petroleros existentes para el transporte de crudos de 70,000 toneladas de peso muerto, y en buques de 20,000 a 70,000 toneladas de peso muerto a partir del 1 de mayo de 1985.

En el caso de los petroleros para crudos de 20,000 a 40,000 toneladas de peso muerto existe una disposición en virtud de la cual los Estados de abanderamiento pueden conceder una exención cuando se estime que no es razonable ni posible instalar un sistema de gas inerte y no se utilicen máquinas de lavado fijas de gran capacidad. No obstante, se exige que haya siempre un sistema de gas inerte cuando se utilice un procedimiento de lavado con crudos.

Se prescribe que todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 1,600 pero inferior a 10,000 toneladas vayan dotados de radar, y que los buques de arqueo bruto igual o superior a 10,000 toneladas lleven dos radares, cada uno de ellos capaz de funcionar independientemente del otro. También se introdujeron prescripciones relativas al funcionamiento y la comprobación del aparato de gobierno.

Todos los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 10,000 toneladas deben ir provistos de dos sistemas de telemando del aparato de gobierno, y cada uno de los cuales podrá accionarse separadamente desde el puente de gobierno.

El aparato de gobierno principal de los buques tanque nuevos de arqueo bruto igual o superior a 10,000 toneladas deberá estar provisto de dos o más servomotores idénticos y poder accionar el timón con uno o más servomotores.

Se aprobó igualmente una serie de importantes reglas destinadas a mejorar el reconocimiento y la certificación de los buques. Éstas incluyen modificaciones a las disposiciones relativas a los intervalos de los reconocimientos y las inspecciones, y la introducción de reconocimientos intermedios de los dispositivos salvavidas y demás equipo de los buques de carga, e igualmente, en lo que respecta al casco, la maquinaria y el equipo, reconocimientos periódicos para los buques de carga y reconocimientos intermedios para los buques tanque de diez años o más de edad. En el convenio se introdujeron también inspecciones fuera de programa y reconocimientos anuales obligatorios, además de redactarse de nuevo las disposiciones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto.¹¹³

3.4.6 Convenio de las Naciones Unidas Sobre Transporte Internacional de Mercancías total o parcialmente marítimo. Reglas de Hamburgo (UNCITRAL) 1924.

Este convenio es firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, complementado por los Protocolos de 1968 y 1979, conocido como las “Reglas de La Haya-Visby”, o al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, conocido como las “Reglas de Hamburgo”, el objetivo principal del Convenio es regular el transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo, en consecuencia, los países que lo suscribieron y que lo

¹¹³ Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) (OMI) 1974. <http://www.apordom.gov.do/archivos/base-legal/convenios/SOLAS.pdf> fecha de consulta 28 de mayo de 2014.

ratificaron, deberán denunciar respectiva y simultáneamente, al Convenio sobre la unificación de ciertas reglas en materia de Conocimientos de Embarque, con la entrada en vigencia de este instrumento se lograría la deseable unificación del Derecho sobre transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo, que puede aplicarse también al transporte “de puerta a puerta”, en el que se emplean dos o más vías de conducción, siendo al menos una de ellas, la vía marítima. El texto del Convenio aprobado por Naciones Unidas, choca, en ciertos aspectos fundamentales, con los Convenios actualmente vigentes.¹¹⁴

Este convenio trata de las definiciones de los conceptos esenciales que se emplean en el instrumento internacional (art. 1), de la interpretación del Convenio, de los requisitos de forma y de la aplicabilidad de las exoneraciones y límites de responsabilidad.

En lo concerniente a las definiciones, este instrumento define una mayor cantidad de conceptos y lo hace de una manera más amplia, lo que facilita su aplicación y la determinación correcta del sentido y alcance de sus disposiciones. Así por ejemplo, se establece que: “por porteador se entenderá la persona que celebre el contrato de transporte con un cargador” y atendido el hecho que en el contrato de transporte intervienen además de porteador y cargador, varios otros sujetos, enseguida que indica que: *“por parte ejecutante se entenderá la persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en el contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control. La responsabilidad del porteador se extiende así a los actos de toda persona que se comprometa o efectivamente ejecute alguna de las obligaciones del porteador”*.

Asimismo, es más amplia la definición del contrato de transporte que la de los Convenios anteriores, se aplican a contratos de transporte marítimo, el contrato puede

¹¹⁴ Convenio de las Naciones Unidas Sobre Transporte Internacional de Mercancías total o parcialmente marítimo, UNCITRAL. 1924. http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Sandoval-analysis.pdf, Fecha de consulta: 10 de junio de 2014.

ser de transporte de “puerta a puerta”, incluyendo la conducción por otras vías, desde que, al menos una de ellas, sea la vía marítima. Además, se han definido en el Convenio los conceptos de: “contrato de volumen”, “transporte de línea regular”, “transporte no regular”, “cargador documentario”, “tenedor”, “derecho de control”, “parte controladora”, “documento de transporte negociable”, “documento de transporte no negociable”, “comunicación electrónica”, “documento electrónico de transporte”, “documento electrónico de transporte negociable”, “documento electrónico de transporte no negociable”, “emisión”, “transferencia de un documento electrónica negociable”, “datos del contrato”, “contenedor”, “flete”, “domicilio” y “tribunal competente”, incorporando los avances tecnológicos, tanto en el dominio de la navegación, cuanto en el de la comunicaciones electrónicas, acorde con la realidad que se vive en los inicios del siglo XXI.

El Convenio recoge la norma que se ha venido incorporando en todos los instrumentos uniformes de la Comisión, en cuanto a que habrán de tenerse en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad de su aplicación y de asegurar la observancia de la buena fe en el comercio internacional (Art. 2).

En lo relativo a los requisitos de forma, se establece que cualquier comunicación, confirmación, consentimiento, aceptación, declaración y demás comunicaciones que hayan de efectuarse de conformidad con las diversas disposiciones del Convenio, deberán hacerse por escrito. Agrega que pueden utilizarse las comunicaciones electrónicas para dicho fin, con tal de que se haga uso de tales medios con el consentimiento del autor de la comunicación y de su destinatario (Art. 3).

Finalmente, en el contexto de las disposiciones generales, se deja establecido que cualquier disposición del Convenio que pueda prever una excepción para el porteador o limitar su responsabilidad, será aplicable en cualquier procedimiento judicial o arbitral, ya sea que se base en normas sobre responsabilidad contractual, extracontractual o de otra índole, que se inicie en relación con la pérdida, el daño, o el retraso en la entrega

de las mercancías objeto de un contrato de transporte, o por el incumplimiento de cualquier otra obligación prevista en el Convenio contra:

a) el porteador o una parte ejecutante marítima.

b) el capitán, algún miembro de la tripulación o cualquier otra persona que preste servicios a bordo de la nave.

c) los empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima.

Asimismo, se dispone que cualquier norma del Convenio que pueda prever una excepción para el cargador o el cargador documentario, es aplicable en cualquier procedimiento judicial o arbitral, ya sea que se base en reglas de responsabilidad contractual o extracontractual o de otra índole, que se inicie contra el cargador, el cargador documentario o sus subcontratistas, empleados, representantes o auxiliares.

El convenio es aplicable a todo contrato de transporte en el que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega estén situados en Estados diferentes, y en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descarga de ese mismo transporte estén situados en Estados diferentes, siempre y cuando, de acuerdo con el contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado contratante:

a) el lugar de la recepción.

b) el puerto de carga.

c) el lugar de la entrega.

d) el puerto de descarga.

El Convenio es también aplicable sea cual fuere la nacionalidad de la nave, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o cualquier otra parte interesada.

Las reglas de Hamburgo ofrecen mayores posibilidades de lograr la uniformidad de la legislación relativa al transporte marítimo de mercancías que las Reglas de La Haya. En primer lugar, toda vez que las Reglas de La Haya se aplicarán únicamente cuando se ha emitido un conocimiento de embarque, la proporción importante y cada vez mayor transporte marítimo en que no se emiten conocimientos de embarque no queda incluido en ellas. En segundo lugar, incluso en los casos en que se aplica las reglas de La Haya, estas no se ocupan de muchos aspectos de los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte. Una cuestión que no esté prevista en las Reglas de La Haya se resolverá por las normas de Derecho Internacional, que a menudo ofrecen soluciones diferentes, o con arreglo a las cláusulas del conocimiento de embarque, que pueden favorecer injustamente a una de las partes o que pueden surtir efectos diferentes en los distintos sistemas jurídicos nacionales.¹¹⁵

Por otra parte, es preciso agregar que en 2005 la Comisión aprobó la Convención sobre el empleo de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales, suscrita por una veintena de países y cuya entrada en vigor se producirá con el depósito de sólo tres instrumentos de ratificación. Al ser de esta manera, el Convenio que nos ocupa no podía menos que contener la regulación de los documentos electrónicos en el contrato de transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo el cual es un instrumento jurídico apropiado para lograr la deseada uniformidad de las normas sobre transporte internacional de mercaderías, total o parcialmente marítimo, por lo que se ha recomendado, la suscripción y ratificación del mismo, sin reserva ni declaración especial alguna, por ser ampliamente favorable a los

¹¹⁵ Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Reglas de Hamburgo, Naciones Unidas, 1978. (UNCITRAL) http://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_s.pdf, fecha de consulta: 20 de junio de 2014.

intereses de la economía, basada en las exportaciones y, por ende, con recurso permanente este tipo de transporte.¹¹⁶

3.5.7 Otros Códigos Internacionales.

La OMI ha adoptado varios centenares de recomendaciones relativas a una amplia gama de cuestiones. Algunas de éstas tienen la forma de códigos, directrices o prácticas recomendadas sobre cuestiones importantes que no se consideran idóneas para su reglamentación mediante instrumentos convencionales oficiales. Si bien estas recomendaciones, tengan la forma de códigos o no, normalmente no son de obligado cumplimiento para los Gobiernos, les sirven de orientación en la formulación de reglamentos y prescripciones de carácter nacional. Algunos códigos han adquirido carácter obligatorio de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio SOLAS o el Convenio MARPOL. Muchos Gobiernos aplican las disposiciones de esas recomendaciones incorporándolas, en su totalidad o en parte, en su legislación o reglamentos nacionales. Entre los numerosos códigos y recomendaciones que se han adoptado a lo largo de los años se incluyen:

El Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), adoptado por vez primera en 1965, que adquirió carácter obligatorio en virtud de las enmiendas al Convenio SOLAS adoptadas en 2002.

El Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel, 1965); el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC, 2008), obligatorio en virtud de las enmiendas al Convenio SOLAS adoptadas en 2008.

El Código Internacional de Señales (Código CIS) (todas las funciones con respecto a este Código fueron asumidas por la Organización en 1965).

¹¹⁶ Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) (OMI) 1974. <http://www.apordom.gov.do/archivos/base-legal/convenios/SOLAS.pdf> fecha de consulta 28 de mayo de 2014.

El Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ, 1971).

El Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera (1973).

El Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros (1974).

El Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (1975).

El Código de seguridad para naves de sustentación dinámica (1977).

El Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, (Código MODU, 1979).

El Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques (1981).

El Código de seguridad para buques mercantes nucleares (1981).

El Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (1983).

El Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG, 1983), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS.

El Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ, 1983), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS y del Convenio MARPOL.

El Código de seguridad para sistemas de buceo (1983).

El Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (Código Internacional para el Transporte de Grano, 1991), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS; el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS, 1993), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS.

El Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV, 1994 y 2000), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS.

El Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS, 1996), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS.

El Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego 4(Código PEF, 1996), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS.

El Código técnico relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos (Código Técnico sobre los NOX, 1997), obligatorio en virtud del Convenio MARPOL.

Otras importantes recomendaciones adoptadas tratan de asuntos tales como los dispositivos de separación del tráfico (que separan el tráfico de buques que circulan en direcciones opuestas, creando así una zona central de circulación prohibida); la adopción de manuales técnicos como el Manual de frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (SMCP), el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, (Manuales IAMSAR) (en colaboración con la Organización de Aviación Civil Internacional) y el Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos; la formación de tripulaciones; las normas de funcionamiento del equipo instalado a bordo; y muchas otras recomendaciones

sobre asuntos varios. Asimismo se han estipulado directrices para ayudar a implantar determinados convenios e instrumentos.¹¹⁷

¹¹⁷ Folleto de información ¿Qué es la OMI?

http://www.imo.org/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf OMI, fecha de consulta: veinte de mayo de dos mil catorce

CAPITULO IV

PRESENTACION, DISCUSIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS

En el presente capítulo se expondrán los resultados obtenidos de los instrumentos utilizados en la realización del presente trabajo de tesis, y que consiste en la entrevista de informantes claves. Exponiendo así el logro del objetivo el que consistía en hacer un estudio y análisis jurídico referente al Derecho Mercantil Marítimo contenido en el Código de Comercio guatemalteco y su aplicación en relación con los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala en dicha materia y como se desempeña dicha actividad actualmente en el país.

Para recolectar la información que permitiría cumplir con los objetivos de la presente tesis, se elaboró un modelo de entrevista, el cual fue realizado para ser respondido específicamente por Abogados expertos en la materia de Derecho Marítimo, Derecho Mercantil y Derecho Internacional.

Por medio del estudio y desarrollo del presente trabajo de tesis, como se demostrará en este capítulo, fue posible responder a la pregunta que motivo la investigación desarrollada que al inicio de la investigación se planteo, la cual fue: ¿Existe un análisis y estudio jurídico en cuanto al conocimiento de tratados y convenios internacionales en materia de Derecho Mercantil Marítimo y cuáles son sus consecuencias en la legislación guatemalteca y en su práctica vigente?

4.1 De las entrevistas dirigidas a los Expertos en Derecho Marítimo.

Se llevaron a cabo entrevistas, con seis preguntas comunes para los informantes claves escogidos, las cuales fueron respondidas por tener estos conocimientos en específico sobre Derecho Marítimo, así como un conocimiento amplio de la legislación nacional e internacional de este ordenamiento.

a) La primera Entrevista se le realizo al Licenciado Rolando Palomo González, Abogado y Notario, egresado de la Universidad de San Carlos de Guatemala, ex vicepresidente del Colegio de Abogados de Guatemala, y Fundador Presidente de la Asociación guatemalteca de Derecho Marítimo. De las Respuestas a dichas interrogantes se obtuvieron los siguientes resultados:

1. ¿Conoce de la regulación que tiene el Derecho Mercantil Marítimo en Guatemala?

Si la conozco;

2. ¿Conoce el procedimiento en relación a la forma y base actual del comercio mercantil marítimo guatemalteco?

Es el mismo procedimiento Sumario Mercantil de las controversias del transporte en general.

3. ¿Considera que el Código Marítimo debería de ser reintegrado al Código de Comercio guatemalteco?

Nunca ha dejado de ser parte del mismo. Consiste en el libro III de la parte no derogada del anterior Código de Comercio, Contenido en el decreto legislativo 2946 (Ver Art. I de las Disposiciones derogatorias y transitorias del mismo)

4. ¿Considera necesario dar a conocer la existencia del Código Marítimo y urgente realizar las enmiendas para su aplicación al tiempo actual?

Considero que es necesario utilizar la técnica legislativa que recientemente han seguido Chile, Colombia y México quienes promulgaron una Ley de Comercio Marítimo (Autónoma).

5. ¿Qué debilidad considera más grande dentro del marco legislativo dentro del Derecho Mercantil Marítimo?

Como no se imprime junto con el Código de Comercio que se les vende a los estudiantes de leyes, no se enseña; como no se enseña en las universidades, no se ejerce, y como no se ejerce, no se juzga, de manera que los Bufetes que en Guatemala ejercemos el Derecho Marítimo, tenemos muchas veces que acudir a terceras jurisdicciones como; Panamá, Nueva York o Londres.

6. ¿Los Tratados y Convenios internacionales aplicados en Guatemala en materia Mercantil Marítima, considera son los necesarios en el Comercio Marítimo Nacional y Conoce usted de cuales se trata?

He escrito textos al respecto, los he enseñado en las escuelas navales de Centroamérica y, a pesar de ser graduado de la Universidad de San Carlos de Guatemala, lo he enseñado en cursos de Interciclo en la Universidad Rafael Landívar, zona 16 de la ciudad de Guatemala; son indispensables, no necesarios. La razón es que recogen el Ius Cogens Marítimo Internacional, por Ejemplo: Las Reglas de Hamburgo, los modernos Incoterms y Muchos otros temas más.

b) La segunda entrevista se le realizó al Dr. Oscar Danilo Morales Silva, Abogado y Notario Público, egresado de la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. (1960-1966).

Especialidades: Derecho Marítimo, Universidad de Londres, Inglaterra, Postgrado y Maestría (1969-1972). Administración general marítima, Universidad Marítima Mundial Malmo Suecia. Maestría (1986-1987).

Experiencia laboral:

Agosto 1999 a la fecha. Consultor Privado en Legislación y Administración Marítima, destacándose diversas consultorías con la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) y con Gobiernos de Centroamérica y Panamá.

Julio de 1996 - Junio de 1999. Responsable del Departamento de Legislación Marítima de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM).

Octubre 1991- Febrero 1995. Asesor Técnico Principal del Proyecto Regional OMI - COCATRAM-UNCTAD. "Desarrollo de una Moderna y Armonizada Legislación Marítima en Centroamérica" (Proyecto LEGISMAR).

Junio 1988-Octubre 1991. Responsable del Departamento de Legislación Marítima de la COCATRAM.

Marzo 1980-Febrero 1987. Director General de la Dirección General de Transporte Acuático Nacional (Autoridad Marítima) del Ministerio de Transporte de Nicaragua.

Junio 1973-Julio 1979. Gerente de la Empresa "La Occidental de Seguros Generales" Oficina Matriz. León-Nicaraguade. Las respuestas a las interrogantes se obtuvieron los siguientes resultados:

1. ¿Conoce la regulación que tiene el Derecho Mercantil Marítimo en Guatemala?

a) Constitución Política de la República de Guatemala del 31 de Mayo de 1985 Artículo 131. Servicio de Transporte Comercial.

b) El nuevo Código de Comercio de Guatemala. Decreto 2 -70 del Congreso de la República, del 28 de Enero de 1970, el cual regula el comercio marítimo en los siguientes aspectos:

Libro III. De las Cosas Mercantiles.

Título I De los Títulos de Crédito.

Capítulo I. Disposiciones Generales.

Artículo 411. Títulos Representativos de Mercaderías.

Capítulo X. De la Carta de Porte o Conocimiento de Embarque

Artículos 588 al 590.

Capítulo XI. De la Factura Cambiaria.

Artículos 591 al 604

Libro IV. Obligaciones y Contratos Mercantiles.

Título II. Contratos Mercantiles en Particular.

Capítulo I. De la Compraventa Mercantil.

Artículos 695 al 706.

Capítulo III. Del depósito Mercantil.

Sección Segunda. Del Depósito en Almacenes Generales.

Artículo 717. Almacenes Generales de Depósito, Certificado de Depósito y Bonos de Prenda.

Capítulo IV. Operaciones de Crédito.

Sección Séptima. Del Crédito Documentario.

Artículos 758 al 765.

Capítulo VI. Del Transporte.

Sección Primera.

Disposiciones Generales.

Artículos 794 al 799.

Sección Segunda.

Del Transporte de Personas.

Artículos 800 al 804.

Sección Tercera.

Del Transporte de Cosas.

Capítulo X. Del Contrato de Seguro.

Sección Primera.

Disposiciones Generales.

Subsección Primera.

De la Celebración del Contrato.

Artículos 874 al 886.

Subsección Segunda.

De la Póliza.

Artículos 887 al 891.

Subsección Tercera.

De las Obligaciones de las Partes.

Artículos 892 al 905.

Subsección Cuarta.

De la Nulidad, Rescisión y Reducción del Seguro.

Artículos 906 al 915.

Subsección Quinta.

De la Prescripción.

Artículos 916 al 918.

Sección Segunda.

Del Seguro Contra Daños.

Subsección Cuarta.

Del Seguro de Transporte.

Artículos 950 al 978.

c) Los Títulos, I, II; III, IV, V, VI, y VIII del Libro III, Comercio Marítimo, del Código de Comercio. Decreto Gubernativo 2946, del 15 de Septiembre de 1942, parte no derogada por el nuevo Código de Comercio (Decreto No. 2-70 del Congreso de la República).

Título I. De las Naves Mercantes y de los Propietarios y Copropietarios de Ellas.

Título II. De las Personas que Intervienen en el Comercio Marítimo.

Título III. De los Contratos de los Hombres de Mar.

Título IV. Del Fletamento, del Conocimiento y de los Pasajeros.

Título V. De los Riesgos y Daños del Transporte Marítimo.

Título VI. Del Préstamo a la Gruesa o a Riesgo Marítimo.

Título VII. Del Seguro Marítimo.

(Derogado por el nuevo Código de Comercio Decreto 2 -70 del Congreso de la República

Título VIII. De la Prescripción de las Obligaciones del Comercio Marítimo y de la Excepción de Inadmisibilidad de Algunas Acciones Especiales.

2. ¿Conoce el procedimiento en relación a la forma y base actual del comercio mercantil marítimo guatemalteco?

Conforme el Código de Comercio de Guatemala, Decreto del Congreso No. 2- 70 TITULO ÚNICO. PROCEDIMIENTOS MERCANTILES.

ARTÍCULO 1039. VÍA PROCESAL. A menos que se estipule lo contrario en este Código, todas las acciones a que dé lugar su aplicación, se ventilarán, en juicio sumario, salvo que las partes hayan convenido en someter sus diferencias a arbitraje. En los juicios de valor indeterminado y en aquellos cuya cuantía exceda de dos mil quetzales (Q2, 000.00) procederá el recurso de casación, en los términos establecidos en el Código Procesal Civil y Mercantil.

En materia mercantil, son títulos ejecutivos, las copias legalizadas del acta de protocolación de protestos de documentos mercantiles y bancarios, o los propios documentos si no fuere legalmente necesario el protesto.

En el transporte marítimo de mercancías, las partes pueden convenir, en una de las cláusulas del Conocimiento de Embarque, del Contrato de Fletamento o del Contrato de Arrendamiento del buque, someter sus diferencias a arbitraje.

3. ¿Considera que el Código Marítimo debería de ser reintegrado al Código de Comercio guatemalteco?

Al no haber sido derogados por el nuevo Código de Comercio (Decreto No. 2-70 del Congreso de la República) los Títulos, I, II; III, IV, V, VI, y VIII del Libro III, Comercio Marítimo, del Código de Comercio. Decreto Gubernativo 2946, del 15 de Septiembre de 1942, las normas contenidas en dichos títulos están en vigor, no obstante que una buena parte de ellas están obsoletas.

La modernización y armonización con lo Convenios internacionales de la legislación guatemalteca reguladora del comercio marítimo se podría efectuar bajo las alternativas siguientes:

a) Revisión, modernización y armonización de las normas comerciales marítimas contenidas en el nuevo Código de Comercio (Decreto No. 2-70 del Congreso de la República), como las contenidas en los Títulos, I, II; III, IV, V, VI, y VIII del Libro III, Comercio Marítimo, del Código de Comercio. Decreto Gubernativo 2946, del 15 de Septiembre de 1942, que aún están vigentes, e integrar la nueva legislación en el nuevo Código de Comercio (Decreto No. 2-70 del Congreso de la República) con el Título “De la Navegación y Comercio Marítimos”, la que Derogarías las normas que se le contrapongan.

Revisar, modernizar y armonizar las normas comerciales marítimas referidas en el acápite a) y formular un proyecto de Ley “De la Navegación y Comercio Marítimos” para ser aprobado por el Congreso de la República, que derogaría y sustituiría las normas comerciales marítimas contenidas en el nuevo Código de Comercio (Decreto No. 2-70 del Congreso de la República), así como las contenidas en los Títulos, I, II; III, IV, V, VI, y VIII del Libro III, Comercio Marítimo, del Código de Comercio. Decreto Gubernativo 2946, del 15 de Septiembre de 1942.

4. ¿Considera necesario dar a conocer la existencia del Código Marítimo y urgente realizar las enmiendas para su aplicación al tiempo actual?

La respuesta en el numeral 3 responde a esta pregunta.

5. ¿Qué debilidad considera más grande dentro del marco legislativo del Derecho Mercantil Marítimo?

Si bien los Códigos de Comercio de Centroamérica han merecido la actualización exigida por la aparición de nuevas tecnologías, desarrollo del comercio, así como de las modernas formas de negociación.

El cambio de las circunstancias técnicas, económicas y jurídicas de la navegación moderna ha vuelto obsoleta en su mayor parte, la legislación comercial marítima de los países de Centroamérica, entre ellos Guatemala, contenida en los Libros III de los Códigos de Comercio, siendo sus normas inapropiadas para el transporte moderno combinado o multimodal, por consiguiente no contribuyen al desarrollo de su comercio y de sus actividades marítimas.

Tal situación se agrava aún más, si tomamos en cuenta que los países de Centroamérica, entre ellos Guatemala, no han ratificado o adherido la gran mayoría de los Convenios internacionales marítimos de derecho privado que están en vigor.

Una legislación marítima moderna, ágil y creativa, que actualice las normas del Libro III del Código de Comercio de los países de Centroamérica y que incorpore los Convenios internacionales pertinentes, constituiría una base jurídica sólida para instaurar un transporte marítimo eficiente y el desarrollo del comercio exterior

Por tanto, en Guatemala es necesaria la modernización y armonización de dicha legislación de conformidad con los Convenios internacionales marítimos referidos.

6. ¿Los Tratados y Convenios internacionales aplicados en Guatemala en materia Mercantil Marítima, considera son los necesarios en el Comercio Marítimo Nacional y Conoce usted de cuales se trata?

Como se expresó Guatemala no ha ratificado a adherido la mayor parte de los Convenios internacionales marítimos de derecho privado, los que están en vigor actualmente en su gran mayoría.

Los Convenios internacionales marítimos de derecho privado están jugando un gran rol en el proceso de unificación de las instituciones del Derecho Marítimo, promovidos a inicios del siglo pasado (XX) por el Organismo privado denominado, Comité Marítimo Internacional y posteriormente por los Organismos públicos siguientes, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCD-UNCTAD y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI-UNCITRAL).

Dichos Convenios internacionales marítimos de derecho privado son los siguientes:

Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Abordaje de 1910.

Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Asistencia y Salvamento Marítimo de 1910.

Convenio internacional sobre Limitación de Responsabilidad por Reclamos Marítimos, Bruselas, 1924; Bruselas, 1957 y Londres, 1976.

Convenio Internacional sobre la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque, 1924, "Reglas de la Haya" y sus Protocolos de 1968 y 1979, conocido como las "Reglas de La Haya-Visby".

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 conocido como "Reglas de Hamburgo 1978".

Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques, 1986.

Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional 1991.

Convenio Internacional para la Unificación de ciertas normas relativas a Privilegios e Hipotecas Marítimas 1993.

Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo 2008, conocido como “Reglas de Rotterdam 2008.

4.2 De la entrevista que se realizo al experto en Derecho Internacional.

La entrevista se le realizo al Licenciado Francisco Javier Puac Choz, Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, Abogado y Notario, egresado de la Universidad Rafael Landívar, Catedrático de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Rafael Landívar Campus central y Campus de Quetzaltenango, Máster en Derechos Humanos y Doctor en Derecho. De las Respuestas a las interrogantes se obtuvieron los siguientes resultados:

1. ¿Conoce usted de la regulación que tiene el Derecho Mercantil Marítimo en Guatemala?

Si, la conozco

2. ¿Conoce usted el Procedimiento y cuál es la forma y base actual del Comercio Mercantil Marítimo guatemalteco?

Si

3. ¿Considera usted que el Código Marítimo debe de ser reintegrado al Código de Comercio guatemalteco?

No, se me hace innecesario puesto que debe de ser una legislación internacional para todos.

4. ¿Considera usted que se dé a conocer la existencia para la aplicación del Código Marítimo y se le realicen sus enmiendas al tiempo actual?

No, porque es global

5. ¿Qué debilidad considera más grande usted dentro del marco legislativo dentro del Derecho Mercantil Marítimo?

Las formalidades son excesivas, el comercio internacional ha ido solventando mucha burocracia, alcanzando funcionalidad y habilidad en el tráfico comercial, lo que se ve agradecido por empresas cuya base económica son productos perecederos, formalidades mas simples sin prescindir de la seguridad normal, que los puertos merezcan y buques y demás de la seguridad y colaboración por el crimen organizado.

La economía es otro factor que en Guatemala es punto de debilidad.

6. ¿Los Tratados y Convenios internacionales aplicados en Guatemala en materia Mercantil Marítima, considera usted son los necesarios en el Comercio Marítimo Nacional y Conoce usted de cuales se trata?

Ley del Mar, tratados aunados al libre comercio.

Al analizar los diferentes puntos de opinión y en base a la experiencia de los informantes clave que figuraron en esta investigación, comparado así con la doctrina y el marco legal del Derecho Mercantil Marítimo se puede concluir que El Derecho

Mercantil Marítimo es ese conjunto de principios, normas legales, de costumbre y doctrinas de las cuales se regula la actividad comercial Internacional que influyen entre los Estados que realizan dicha actividad y personas que transporten por medio del Mar o agua mercancías y están sujetas a legislación y normas de conducta que hacen que la actividad económica mundial sea dinámica y crezca conforme a la economía mundial. El Derecho Mercantil Marítimo al encontrarse sujeto al Derecho Marítimo adquiere un conjunto de características que son importantes para su estudio por la actividad que desarrollan al ser Autónomo, pues posee sus propios principios normativa internacional y en Guatemala nacional aunque no vigente pues se desconoce en general de la aplicación de sus normas; es un Derecho eminentemente internacional puesto que se realiza en el mar y su actividad proviene de actividad comercial internacional; es un Derecho Universal ya que su normativa internacional en cuanto a tratados y convenios rigen para los Estados miembros a la organización creadora de esas normas legales.

El Derecho Mercantil Marítimo está relacionado con otras ramas del Derecho de las cuales se apoya para su correcta aplicación, así como esta se organiza por medio de Instituciones de carácter internacional que regulan actividades mercantiles internacionales marítimas, es el caso de la Organización Marítima Intergubernamental (OMI) la cual es el mayor órgano internacional que se encarga de la correcta aplicación de los Tratados Internacionales y la actividad entre Estados en materia marítima.

Existen otras organización es internacionales de carácter marítimo que son encargadas de la coordinación de ciertas actividades pero en la región centroamericana se encuentra la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo que tiene una relación más estrecha con Guatemala pues coordina ese transporte marítimo en cuanto a mercancías y gestiona apoyo con los puertos en Guatemala y todos los países centroamericanos. El apoyo por parte de esta institución para el trabajo fue indispensable.

Al no encontrarse una regulación clara en el marco guatemalteco, la costumbre y los tratados y convenios internacionales han pasado a ser fuentes directas del Derecho

Mercantil Marítimo guatemalteco, algunos profesionales piensan que sería bueno retomar la legislación marítima y adecuarlo a la actualidad, mientras que otros no lo consideran así puesto que al ser una rama internacional debe ser unificado con los Estados que se dediquen a esta actividad y se debe de seguir rigiendo por la normativa internacional.

A lo que respecta al acuerdo gubernativo 2946 siendo vigente pero no positivo debe de determinarse su aplicación, retomararlo, actualizarlo o derogarlo y por consiguiente determinar en la legislación que la actividad marítima debe regirse en cuanto a tratados internacionales sea aplicable.

En cuanto a los tratados internacionales más importantes que fueron consultados y objeto de análisis se encuentran los realizados por la OMI y ratificados por Guatemala que en materia mercantil marítima son más relevantes y fueron objeto de análisis en el presente trabajo, se encuentra Convención relativa a la Organización Marítima Intergubernamental, Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convenio Internacional sobre las Líneas de Carga, Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Protocolo relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Convenio de las Naciones Unidas Sobre Transporte Internacional de Mercancías total o parcialmente marítimo. Reglas de Hamburgo los cuales sirven como directrices de apoyo en la actividad y que regulan no solamente lo que respecta a la vida en el mar o las reglas por las cuales debe de regir o desarrollarse las vías navegables sino de los sujetos que rigen en ellas, las consecuencias de estos y los procedimientos que al ser adoptados por los miembros se hacen obligatorios a su aplicación. Y que son aplicados actualmente en Guatemala y es por medio del cual su actividad mercante se basa aunado a la costumbre dejando con ese vacío a la legislación propiamente marítima.

La Administración Marítima de Guatemala debe impulsar el conocimiento y análisis de dichos Convenios de Derecho Marítimo Privado dentro de los sectores nacionales

involucrados en el comercio marítimo para fundamentar y recomendar al Gobierno de Guatemala la conveniencia de la ratificación o adhesión de dichos Convenios.

CONCLUSIONES

1. El Derecho Mercantil Marítimo se encuentra dentro de una naturaleza jurídica mixta puesto que el interés no solo es del Estado sino también hay una relación entre particulares la cual se encarga de regular ese comercio por el mar, que a través de la historia se ha dado, al ser la actividad marítima más influyente como medio de transporte comercial y de mercado, la historia data desde la leyenda del origen de la navegación, siendo este medio utilizado para recorrer distancias en el agua y transportar en largos viajes lo que por mucho más tiempo en tierra se tendría que transportar siendo el origen del comercio a través de las vías navegables.
2. La actividad internacional más influyente económicamente es la mercantil, se realiza por medio del transporte marítimo, que es de indiscutible importancia económica para el desarrollo del comercio internacional Por tanto, es importante que los Gobiernos de los países de Centroamérica, en este caso Guatemala le preste la atención debida al fortalecimiento institucional, orgánico y legal del subsector marítimo portuario y les brinde el apoyo y la capacitación correspondiente.
3. El Libro III del anterior Código de Comercio de Guatemala contenido en el acuerdo legislativo 2946 siendo este aun vigente en sus disposiciones en cuanto al Comercio Marítimo no siendo derogadas, se encuentran dentro de un plano que no se hace aplicable, puesto que se desconoce de su regulación y estudio tanto en el ámbito universitario como dentro del gremio de los abogados y su falta de aplicación ha hecho más grande el desinterés por el Derecho Marítimo.
4. El cambio de las circunstancias técnicas, económicas y jurídicas de la navegación moderna ha vuelto la legislación comercial marítima de los países de Centroamérica completamente obsoleta, siendo el caso de Guatemala lo que hace necesario la modernización y armonización de dicha legislación y la promoción de la misma.

5. La modernización de las normas del Libro III debe efectuarse a la par de la formulación de la Política Marítima Nacional y de la Política Marítima Comunitaria, contenidas dentro de las actividades del Cronograma del Plan de Acción Nacional y Regional de la Estrategia Marítima Portuaria guatemalteca y Regional Centroamericana.
6. Para asegurar la implementación eficaz de la Política Marítima Nacional y de la Política Marítima Internacional y la aplicación de las normas del Libro III del Código de Comercio, se debe fortalecer y consolidar el marco institucional, orgánico y legal de la Administración Marítima en Guatemala con la planificación, coordinación, seguimiento y control de planes de apoyo por parte del Gobierno, no solo por la importancia del desarrollo del país sino como marca diferenciadora en cuanto a la economía dejando atrás formalismos para la entrada de buques que no son congruentes en la actividad mercantil haciéndola más eficiente, eficaz evitando la vulnerabilidad de esta, y la corrupción que se pueda manejar dentro de los puertos en Guatemala.
7. Los Tratados Internacionales en materia marítima al ser unificadores del Derecho se convierten en fuente directa del Derecho Mercantil Marítimo y por consiguiente cada una de las disposiciones dentro de estos se hacen coercitivas para los Estados que lo ratifican y aceptan dentro de sus naciones, sus normas de conducta dentro del mar y su protocolo no solo deviene de una actividad comercial sino dentro de los sujetos que de esta actividad se deriva, por lo tanto pasan a ser parte de su aplicación principal diaria.
8. Quizás el convenio más importante en materia mercantil marítima son las conocidas Reglas de Hamburgo que regulan todo en cuanto a las mercancías que se transportan y los contratos que devienen de ellas, las responsabilidades tanto del porteador como del cargador, el transporte directo y las líneas de carga que se llevaran a cabo dentro de este. Estas ofrecen mayores posibilidades de lograr la uniformidad en la legislación relativa al comercio marítimo de mercancías al contrario de las Reglas de La Haya, que solo se ocupan de una manera más amplia de los derechos y obligaciones de las partes en la actividad como en un contrato de transporte, por lo tanto las disposiciones de este

convenio ofrecen la posibilidad de una uniformidad total en esta esfera englobando todo lo que interesa a la actividad marítima.

RECOMENDACIONES.

1. Se sugiere la elaboración de un Proyecto de Asistencia Técnica, coordinado y sujeto a colaboración por COCATRAM, con la participación de las instituciones públicas y privadas involucradas en el comercio marítimo.
2. El tema de Derecho Marítimo debe de ser incluido dentro del pensum de estudios del curso de Derecho Mercantil para proyectar el estudio y la aplicación en la formación del estudiante y del abogado no solo al ámbito nacional sino también al internacional y que como consecuencia conozca del Derecho mas allá de lo interno.
3. El abogado y el estudioso del Derecho en su diaria formación debe de preocuparse por actualizarse y conocer de las ramas especiales del Derecho, si bien es cierto se especializa en determinada rama del Derecho, el estudio debe de ser constante y general, y debe de conocer de todo lo que ocurre y puede ser sujeto al estudio jurídico.
4. Las autoridades marítimas en nuestro país deben de estar en constantes capacitaciones respecto al Derecho Marítimo y lo concerniente a los tratados internacionales para que la coordinación dentro de las actividades marítimas sean eficientes y exista cierto control en lo posible para evitar el vicio de la actividad naviera y las actividades ilícitas dentro de esta.

REFERENCIAS.

BIBLIOGRAFICAS

1. Arroyo, Ignacio. Compendio de Derecho Marítimo. Madrid. Editoriales Tecnos 22º. Edición. 2002.
2. Bolaffio, León. Derecho Mercantil (Curso General), 1ra. Edición, Editorial REUS, S.A. Madrid, 1935.
3. Cabanellas, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo III, vigésimo primera edición, Editorial Heliasta, Argentina, 1989.
4. Cabanellas de Torres, Guillermo. Diccionario Jurídico Elemental, Decimoséptima edición, Editorial Heliasta, Argentina, 2005.
5. Codera Martin, José María. Diccionario de Derecho Mercantil, Segunda Edición, Ediciones Pirámide, Madrid.
6. De Pina Rafael, Diccionario de Derecho, Vigésimo segunda edición, Editorial Porrúa, México, 1996.
7. Diccionario Enciclopédico Volumen 1. Larousse Editorial, S.L España, 2009.
8. Garrigues, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil, Tomo III, Cuarta Edición, Imprenta Silverio Aguirre Torre, Madrid 1962.
9. Ossorio, Manuel; “Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales” Editorial Heliasta, 28 Edición, Argentina, 2000.
10. Sepulveda, Cesar. Derecho Internacional, 15ª. Edición, Editorial Porrúa, México 1986.

11. Villegas Lara, René Arturo “Derecho Mercantil Guatemalteco” Tomo III, Sexta edición, Editorial Universitaria Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 2006.

REFERENCIAS NORMATIVAS.

1. Constitución Política de la República de Guatemala.
2. Convenio de las Naciones Unidas Sobre Transporte Internacional de Mercancías total o parcialmente marítimo, UNCITRAL. 1924.
3. Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.
4. Diccionario Enciclopédico Volumen 1. Larousse Editorial, S.L España, 2009.
5. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, (OMI) 1966.
6. Convención de Viena, 1969.
7. Convenio Internacional para la seguridad de la vida en el Mar (SOLAS), Organización Marítima Internacional 1974.
8. Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Reglas de Hamburgo, Naciones Unidas, 1978. (UNCITRAL).
9. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.
10. Decreto Ley No. 106 Código Civil de Guatemala, gobierno de facto, 1963.
11. Decreto No. 1773 Código Penal, del Congreso de la República de Guatemala, 1973.

12. Decreto 2-70 Código de Comercio de Guatemala, del Congreso de la República de Guatemala.
13. Decreto Gubernativo 2946, Título III, Comercio Marítimo, Congreso de la República de Guatemala, Anotado y Concordado, Derechos Reservados Gilberto Salazar. 1942.
14. Protocolo relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) (OMI) 1974, 1988.
15. Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. Organización de Naciones Unidas.

REFERENCIAS ELECTRONICAS.

1. Diccionario de la Real Academia Española <http://lema.rae.es/drae/?val=mar> fecha de consulta: noviembre de 2013.
2. Enciclopedia Jurídica. <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com> Fecha de consulta: 04 de abril de 2014.
3. Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. <http://www.cocatram.org> fecha de consulta: noviembre de 2013.
4. Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Sobre la CNUDMI http://www.uncitral.org.com/uncitral/es/about_us.html fecha de consulta: veinte de mayo de dos mil catorce.
5. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD, <http://www.unctad.org/es/Paginas/AboutUs.aspx>, Fecha de consulta: 20 de mayo de dos mil 2014.

6. Organización Marítima Internacional, <http://www.imo.org/About>, fecha de consulta: mayo de 2014.

OTRAS REFERENCIAS.

1. Belches Rivas, Teresa Elizabeth. Tesis: “La competencia y Jurisdicción en la legislación guatemalteca para la regularización de la responsabilidad en el transporte marítimo”, Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Guatemala, 2013.
2. Coronado Conde, Luis Rolando. Título tesis: Breve Introducción al Derecho Marítimo Guatemalteco y Centroamericano, Universidad Rafael Landívar, Guatemala, 1977.
3. Dighero Herrera, Nery Saúl. El Derecho Internacional y El Mar, Universidad Rafael Landívar, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Guatemala 1974.
4. Folleto Informativo ¿Qué es la OMI?, Organización Marítima Internacional.
5. Morales Silva, Oscar Danilo. Presentación titulada “Derecho Marítimo”, COCATRAM. Diapositivas 26 a 30, Nicaragua 2014.
6. Manual de Puertos de Centro América, COCATRAM, 2010-2011.
7. Spiegel Herrera, Erick Rodrigo. Nociones Generales, Historia y Fuentes del Derecho Marítimo en Centroamérica, Universidad Rafael Landívar, Guatemala, 2011.